

LEGGE 1 aprile 2026, n. 46

Adesione al Protocollo emendativo della Convenzione relativa alle infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, fatto a Montreal il 4 aprile 2014. (26G00063)

(GU n.83 del 10-4-2026)

Vigente al: 11-4-2026

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga

la seguente legge:

Art. 1

Autorizzazione all'adesione

1. Il Presidente della Repubblica e' autorizzato ad aderire al Protocollo emendativo della Convenzione relativa alle infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, fatto a Montreal il 4 aprile 2014.

Art. 2

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione e' data al Protocollo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformita' a quanto disposto dall'articolo XVIII del Protocollo stesso.

Art. 3

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione delle disposizioni del Protocollo di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Agli eventuali oneri relativi all'attuazione dell'articolo 6, paragrafo 3, della Convenzione di cui all'articolo 1, come sostituito

dall'articolo VII del Protocollo di cui al medesimo articolo 1, si fa fronte con apposito provvedimento legislativo.

Art. 4

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 1° aprile 2026

MATTARELLA

Meloni, Presidente del Consiglio
dei ministri

Tajani, Ministro degli affari
esteri e della cooperazione
internazionale

Visto, il Guardasigilli: Nordio

Allegato

Protocol
to amend the convention on offences and
certain other acts committed on board aircraft

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato

PROTOCOLLO
EMENDATIVO DELLA CONVENZIONE RELATIVA
ALLE INFRAZIONI E TALUNI ALTRI ATTI COMMESSI
A BORDO DI AEROMOBILI

GLI STATI CONTRAENTI DEL PRESENTE PROTOCOLLO

RILEVANDO la preoccupazione degli Stati per l'aggravarsi e l'intensificarsi di comportamenti indisciplinati a bordo di aeromobili in grado di mettere a rischio la sicurezza dell'aeromobile o di persone o beni che si trovino a bordo o di compromettere l'ordine e la disciplina a bordo;

PRENDENDO ATTO del desiderio di molti Stati di prestarsi reciproca assistenza nel limitare comportamenti indisciplinati e nel ripristinare l'ordine e la disciplina a bordo degli aeromobili:

RITENENDO che, al fine di rispondere a tali preoccupazioni, sia necessario adottare disposizioni volte ad emendare le disposizioni della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili firmata a Tokyo il 14 settembre 1963,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo I

Il presente Protocollo emenda la Convenzione relativa alle infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963 (di seguito indicata come "la Convenzione").

Articolo II

L'Articolo 1, paragrafo 3 della Convenzione e' sostituito come segue:

"Articolo 1

3. Per le finalita' della presente Convenzione:

a) un aeromobile e' considerato in volo dal momento in cui, terminato l'imbarco, vengono chiuse tutte le porte esterne e fino al momento in cui una di queste porte viene aperta per lo sbarco; in caso di atterraggio forzato, il volo viene considerato perdurare fino a quando l'autorita' competente non assume la responsabilita' dell'aeromobile nonche' delle persone e dei beni a bordo; e

b) qualora lo Stato dell'operatore non sia lo stesso dello Stato di immatricolazione, l'espressione "Stato di immatricolazione", come utilizzata agli Articoli 4, 5 e 13 della Convenzione sara' considerato come Stato dell'operatore."

Articolo III

L'Articolo 2 della Convenzione viene sostituito come segue:

"Articolo 2

Senza pregiudizio delle disposizioni dell'Articolo 4 e ad eccezione dei casi in cui esigenze di sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo di esso lo richiedano, nessuna disposizione della presente Convenzione puo' essere interpretata nel senso di autorizzare o prescrivere l'applicazione di qualsiasi provvedimento nel caso di infrazioni a disposizioni penali di natura politica o fondate sulla discriminazione per qualsiasi motivo, quale la razza, la religione, la nazionalita', l'origine etnica, le opinioni politiche o il genere."

Articolo IV

L'Articolo 3 della Convenzione viene sostituito dal seguente:

"Articolo 3

1. Lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile e' competente ad esercitare la propria giurisdizione sulle infrazioni e sugli atti compiuti a bordo.

1 bis Uno Stato e' inoltre competente ad esercitare la propria giurisdizione sulle infrazioni e sugli atti compiuti a bordo:

a) in quanto Stato di atterraggio dell'aeromobile, se l'aeromobile a bordo del quale l'infrazione o l'atto sono stati compiuti atterra nel suo territorio e il presunto autore dell'infrazione si trova ancora a bordo; e

b) in quanto Stato dell'operatore, se l'infrazione o l'atto sono compiuti a bordo di un aeromobile noleggiato senza equipaggio a un locatario la cui sede prevalente di attivita' o, in mancanza di

tale sede, la cui residenza permanente sia in tale Stato;

2. Ogni Stato contraente adotta altresì i provvedimenti necessari per stabilire la propria competenza giurisdizionale, in quanto Stato di immatricolazione, sui reati commessi a bordo di aeromobili registrati in tale Stato.

2. bis Ogni Stato contraente adotta inoltre i provvedimenti necessari per stabilire la propria competenza giurisdizionale sulle infrazioni commesse a bordo di aeromobili nei seguenti casi:

a) in quanto Stato di atterraggio nei casi in cui:

i) l'aeromobile a bordo del quale viene commessa l'infrazione abbia l'ultimo punto di decollo o il successivo punto di atterraggio programmato all'interno del suo territorio, e l'aeromobile successivamente atterra nel suo territorio con il presunto autore del reato ancora a bordo; e

ii) la sicurezza dell'aeromobile e delle persone e beni a bordo di esso, nonché l'ordine e la disciplina a bordo sono messi in pericolo;

b) in quanto Stato dell'operatore, nei casi in cui l'infrazione viene commessa a bordo di un aeromobile noleggiato senza equipaggio ad un locatario la cui sede prevalente di attività sia in tale Stato o, nel caso in cui il locatario non abbia una sede prevalente di attività, la cui residenza permanente sia in tale Stato;

2 ter Nell'esercitare la propria competenza giurisdizionale in quanto Stato di atterraggio, lo Stato deve considerare se l'infrazione in questione costituisce un'infrazione nello Stato dell'operatore.

3. La presente Convenzione non esclude alcuna giurisdizione penale esercitata conformemente al diritto nazionale."

Articolo V

Il testo che segue è aggiunto come Articolo 3 bis della Convenzione:

"Articolo 3 bis

Qualora uno Stato contraente, nell'esercizio della propria competenza giurisdizionale ai sensi dell'Articolo 3, abbia ricevuto notifica o in altro modo venga a conoscenza che uno o più Stati contraenti abbiano in corso indagini o abbiano promosso una accusa o un procedimento giudiziario in relazione alle stesse infrazioni o agli stessi atti, tale Stato contraente consulterà, ove opportuno, tali altri Stati contraenti al fine di coordinare le rispettive azioni. Gli obblighi di cui al presente articolo non pregiudicano in alcun modo gli obblighi per gli Stati contraenti derivanti dall'applicazione dell'Articolo 13."

Articolo VI

L'Articolo 5 paragrafo 2 della Convenzione è soppresso.

Articolo VII

L'Articolo 6 della Convenzione è sostituito come segue:

"Articolo 6

1. Qualora il comandante di un aeromobile ha ragioni sufficienti

per ritenere che una persona abbia commesso o stia per commettere a bordo dell'aeromobile un'infrazione o un atto contemplato dall'articolo 1, paragrafo 1, puo' adottare, nei confronti di tale persona, i provvedimenti che ritiene adeguati, ivi comprese misure coercitive, che si rendano necessari:

a) per garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo di esso; oppure

b) per mantenere l'ordine e la disciplina a bordo, oppure

c) per consentire di consegnare tale persona alle autorità competenti o a sbarcarla dall'aeromobile, secondo le disposizioni del presente Titolo.

2. Il comandante dell'aeromobile puo' esigere o autorizzare l'assistenza da parte degli altri membri dell'equipaggio e puo' richiedere o autorizzare, ma non esigere, l'assistenza di addetti alla sicurezza di bordo o di passeggeri per applicare misure coercitive nei confronti delle persone per le quali abbia titolo ad adottare tali misure. Ciascun membro dell'equipaggio o passeggero puo', parimenti, porre in essere misure preventive ragionevoli, senza tale autorizzazione, qualora abbia sufficienti ragioni per ritenere tali misure immediatamente necessarie al fine di garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni presenti a bordo.

3. Un addetto alla sicurezza di bordo impiegato ai sensi di un accordo bilaterale o multilaterale o di una intesa tra gli Stati contraenti interessati puo' assumere idonee misure preventive senza tale autorizzazione laddove abbia motivi sufficienti di ritenere che tali misure siano immediatamente necessarie per proteggere la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo da un atto di interferenza illegittima e, laddove l'accordo o l'intesa lo consentano, per prevenire la commissione di gravi infrazioni.

4. Nulla di quanto disposto nella presente Convenzione puo' essere interpretato nel senso di creare un obbligo per uno Stato contraente di stabilire un programma di addetti alla sicurezza di bordo o di aderire ad un accordo bilaterale o multilaterale o di una intesa che autorizzi addetti alla sicurezza di bordo stranieri ad operare nel proprio territorio."

Articolo VIII

L'Articolo 9 della Convenzione viene sostituito come segue:

"Articolo 9

1. Qualora il comandante dell'aeromobile abbia fondati motivi di ritenere che una persona abbia compiuto a bordo dell'aeromobile un atto che egli ritiene costituire una grave infrazione, puo' consegnare tale persona alle autorità competenti di qualsiasi Stato contraente nel cui territorio atterri l'aeromobile.

2. Il comandante dell'aeromobile che abbia a bordo una persona che intende consegnare ai sensi del precedente paragrafo deve, senza indugio e, se possibile, prima di atterrare nel territorio di uno Stato Contraente, notificare alle autorità di tale Stato l'intenzione di consegnare tale persona e le motivazioni della decisione.

3 Il comandante dell'aeromobile fornisce alle autorità alle quali viene consegnata la persona sospettata di aver commesso un'infrazione ai sensi del presente articolo, le prove e le informazioni che sono legittimamente in suo possesso."

Articolo IX

L'Articolo 10 della Convenzione e' sostituito come segue:

"Articolo 10

Per i provvedimenti adottati conformemente alla presente Convenzione, ne' il comandante dell'aeromobile ne' un altro membro dell'equipaggio, un passeggero, un addetto alla sicurezza di bordo, il proprietario o l'operatore dell'aeromobile, o altra persona per conto della quale e' stato operato il volo, possono essere ritenuti responsabili in una procedura intentata in ragione del pregiudizio subito dalla persona nei cui confronti sono state adottate le misure."

Articolo X

Quanto segue viene aggiunto come Articolo 15 bis della Convenzione.

"Articolo 15 bis

1. Ciascuno Stato contraente e' incoraggiato ad adottare le misure necessarie ad avviare gli opportuni procedimenti penali, amministrativi o altre azioni legali contro chiunque commetta a bordo di un aeromobile un'infrazione o un atto, come descritti all'articolo 1, paragrafo 1, e in particolare:

a) aggressione fisica o minaccia di aggressione contro un membro dell'equipaggio; oppure

b) rifiuto di obbedire ad un ordine legittimo impartito dal comandante dell'aeromobile, o in suo nome e per conto, allo scopo di garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni che si trovano a bordo.

2. Nulla di quanto disposto dalla presente Convenzione pregiudica il diritto di ciascuno Stato contraente di introdurre o mantenere nella propria legislazione nazionale idonee misure volte a sanzionare atti indisciplinati o di disturbo commessi a bordo."

Articolo XI

L'Articolo 16, paragrafo 1 della Convenzione viene sostituito come segue:

"Articolo 16

1. Le infrazioni commesse a bordo di un aeromobile sono considerate, ai fini dell'extradizione tra Stati contraenti, essere commesse sia nel luogo in cui sono state effettivamente commesse che nel territorio degli Stati contraenti i quali devono stabilire la propria competenza giurisdizionale ai sensi dei paragrafi 2 e 2 bis dell'articolo 3."

Articolo XII

L'Articolo 17 della Convenzione e' sostituito come segue:

"Articolo 17

1. Gli Stati contraenti, nell'adottare provvedimenti finalizzati alle indagini o all'arresto o nell'esercitare in qualunque altro modo la propria giurisdizione in relazione a infrazioni commesse a bordo di un aeromobile, tengono in debito conto la sicurezza e gli ulteriori interessi della navigazione aerea, evitando indebiti ritardi dell'aeromobile, dei passeggeri, dei membri dell'equipaggio o del carico.

2. Ogni Stato contraente, nell'ottemperare ai propri obblighi o nell'esercitare un potere discrezionale consentito ai sensi della presente Convenzione, agisce nel rispetto degli obblighi e delle responsabilità degli Stati sanciti dal diritto internazionale. In questo senso ciascuno Stato contraente rispetta i principi del giusto processo e dell'equo trattamento."

Articolo XIII

Quanto segue viene aggiunto come Articolo 18 bis alla Convenzione:

"Articolo 18 bis

Nulla di quanto disposto nella presente Convenzione preclude il diritto di ottenere il risarcimento dei danni subiti, in conformità con il diritto nazionale, da parte di una persona sbarcata o consegnata ai sensi, rispettivamente, degli articoli 8 o 9."

Articolo XIV

I testi della Convenzione nelle lingue araba, cinese e russa annesse al presente Protocollo, insieme ai testi della Convenzione nelle lingue inglese, francese e spagnola, costituiscono tutti testi ugualmente facenti fede.

Articolo XV

Gli Stati contraenti del presente Protocollo leggono ed interpretano la Convenzione ed il presente Protocollo come un unico strumento denominato "Convenzione di Tokyo come emendata dal Protocollo di Montreal del 2014".

Articolo XVI

Il 4 aprile 2014 il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati partecipanti alla Conferenza sul Diritto Aereo Internazionale svoltasi a Montreal dal 26 marzo al 4 aprile 2014. Dopo il 4 aprile 2014 esso sarà aperto alla firma di tutti gli Stati presso la sede dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale a Montreal, fino alla sua entrata in vigore ai sensi dell'articolo XVIII.

Articolo XVII

1. Il presente Protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione da parte degli Stati firmatari. Gli strumenti di ratifica, accettazione o approvazione saranno depositati presso il Segretario generale dell'Organizzazione dell'aviazione civile

internazionale, che viene qui designato quale depositario.

2. Ogni Stato che non ratifica, accetta o approva il presente Protocollo conformemente al paragrafo 1 del presente articolo puo' aderirvi in qualunque momento. Lo strumento di adesione sara' depositato presso il depositario.

3. La ratifica, accettazione, approvazione del Protocollo o l'adesione ad esso da parte di uno Stato che non sia Stato contraente della Convenzione produrra' l'effetto della ratifica, accettazione, approvazione della Convenzione di Tokyo come emendata dal Protocollo di Montreal del 2014, o di un'adesione a questa Convenzione.

Articolo XVIII

1. Il presente Protocollo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data di deposito presso il depositario del ventiduesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

2. Per ogni Stato che ratifica, accetta o approva il presente Protocollo o che aderisce ad esso successivamente al deposito del ventiduesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, il presente Protocollo entrera' in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data di deposito da parte di tale Stato del proprio strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

3. Non appena il presente Protocollo sara' entrato in vigore, il depositario ne disporra' la registrazione presso le Nazioni Unite.

Articolo XIX

1. Ciascuno Stato contraente ha facolta' di denunciare il presente Protocollo mediante notifica scritta al depositario.

2. La denuncia ha effetto un anno dopo la data in cui il depositario riceve la notifica.

Articolo XX

Il depositario notifichera' sollecitamente a tutti gli Stati contraenti e firmatari del presente Protocollo la data di ogni firma, la data di deposito di ogni strumento di ratifica, approvazione, accettazione o adesione, la data di entrata in vigore del presente Protocollo e di altre informazioni pertinenti.

IN FEDE, i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal il 4 aprile 2014, nelle lingue, inglese, araba, cinese, francese, russa e spagnola, tutti i testi ugualmente autentici e aventi efficacia a seguito della verifica da parte del Segretario della Conferenza, sotto l'egida del Presidente della Conferenza, della conformita' dei testi tra loro, entro novanta giorni dalla data del presente atto. Il presente Protocollo e' depositato presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale e copie conformi autentiche dello stesso sono trasmesse dal depositario a tutti gli Stati Contraenti del presente Protocollo.