

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 1513-A)

## RELAZIONE DELLA 3<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE MONTINI)

SUL

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro dell'Interno

col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

e col Ministro della Difesa

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 GENNAIO 1966

---

Comunicata alla Presidenza il 23 aprile 1966

---

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, firmata a Tokio il 14 settembre 1963

---

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge di cui proponiamo l'approvazione concerne la ratifica ed esecuzione della Convenzione destinata a disciplinare infrazioni ed atti illegittimi che vengano compiuti a bordo di aeromobili. La Convenzione è stata predisposta dal Comitato giuridico della Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), Organizzazione della quale l'Italia fa parte da molti anni.

Per giungere a tale Convenzione venne convocata a Tokyo una Conferenza diplomatica a cui presero parte oltre 60 Stati, e il testo definitivo della Convenzione venne firmato il 14 settembre 1963.

La materia regolata da questo Accordo è di carattere penale senza una definizione precisa in proposito perchè si parla di infrazioni alle leggi penali in senso generico e cioè senza entrare in specificazioni che potrebbero presentare qualche difformità nei diversi Paesi. A tali infrazioni si assimilano, pure genericamente, gli atti che comunque possono compromettere la sicurezza, il buon ordine e la disciplina a bordo dell'aeromobile.

L'applicazione della Convenzione è strettamente limitata ad aeromobili civili, escludendosi pertanto aeromobili militari, di dogana o di polizia. Oltre al limite riguardante il campo strettamente civile, altro limite stabilito dalla Convenzione è quello relativo al tempo; e cioè le disposizioni non possono avere vigore se non durante il periodo di volo. È considerato in volo l'aeromobile dal momento in cui esso è sotto impiego della forza motrice di decollo, fino alla fine dell'atterraggio; tuttavia il Comandante dispone dei propri poteri con qualche maggiore ampiezza di tempo e cioè dal momento della chiusura delle porte per l'imbarco fino all'apertura delle stesse per lo sbarco. Ed in caso di atterraggio forzato le disposizioni indicate si applicano fino al momento che l'autorità competente di uno Stato prenda in carico l'aeromobile con le persone e i beni a bordo.

Senza entrare nella difficile questione relativa alla competenza territoriale dei Paesi sorvolati, con le norme simili o contrarie

che trovano analogia in tema di navigazione marina, la Convenzione stabilisce che competente per conoscere delle infrazioni o reati commessi a bordo dell'aeromobile è lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile stesso.

Ciascuno degli Stati contraenti dovrà quindi adottare le misure necessarie per fissare, nella sua qualità di Stato di immatricolazione, la propria effettiva competenza.

Una competenza concorrente con quella dello Stato di immatricolazione può essere in via eccezionale quella di uno Stato contraente (che non sia lo Stato di immatricolazione) in alcuni casi elencati dall'articolo 4 della Convenzione e cioè quando l'infrazione venga a produrre effetti sul territorio del detto Stato o possa compromettere la sicurezza di tale Stato.

Quali sono le attività di intervento per prevenire, contenere o reprimere gli atti illeciti? L'articolo 6 dice che quando il Comandante ha la fondata convinzione che una persona commetta o stia per commettere taluna delle infrazioni considerate, il Comandante stesso può adottare le misure, anche coercitive, che appaiono necessarie per mantenere a bordo il buon ordine e la disciplina, per rendere possibile lo sbarco della persona e la consegna di essa alle Autorità competenti di terra. Per applicare le eventuali misure coercitive, il Comandante può chiedere il concorso degli altri membri dell'equipaggio, e quello dei passeggeri, senza, peraltro, a questi ultimi farne obbligo. Ogni Stato contraente deve infatti permettere al Comandante di un aeromobile, immatricolato in altro Stato contraente, di sbarcare qualsiasi persona per cui si reputino motivate le ragioni dello sbarco (articolo 12 e articolo 18). Ogni Stato può assicurare se del caso la detenzione, e può procedere ad una immediata inchiesta sommaria.

Nel caso di violenza a bordo, al fine di catturare l'aeromobile in volo, o comunque di esercitare su di esso il controllo, gli Stati contraenti sono impegnati ad adottare le misure appropriate per restituire e per conservare il controllo dell'aeromobile al legittimo Comandante.

Gli articoli dal 16 al 18 recano disposizioni intese a stabilire la applicabilità della estradizione relativamente alle infrazioni commesse a bordo; e d'altra parte assicurano che le norme della Convenzione nella loro applicazione tengano nel massimo conto la sicurezza ed ogni altro interesse della navigazione aerea, sicchè si eviti di imporre ritardi o difficoltà non necessarie all'aeromobile, all'equipaggio ed al carico.

Nelle disposizioni protocollari che vanno dagli articoli 19 al 26 si dispone che la Convenzione sia aperta alla adesione di ogni altro Stato che sia membro dell'ONU o delle sue istituzioni specializzate. La Convenzione entrerà in vigore quando sia raggiunto il numero di 12 ratifiche.

Per le controversie che possono sorgere tra gli Stati firmatari è stabilita la clausola

arbitrale sia per quanto riguarda l'interpretazione che la applicazione della Convenzione stessa, su domanda di uno di essi. Ove non si raggiunga entro sei mesi dalla domanda di arbitraggio un accordo sulle formalità arbitrali, la controversia può essere proposta davanti alla Corte internazionale di Giustizia.

La Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) è incaricata delle formalità relative alla firma, al deposito di ratifica e alle altre adempienze protocollari.

Il disegno di legge presentato non implica spese od oneri finanziari, e null'altro osta alla sua favorevole votazione, che noi proponiamo sia pertanto favorevole.

MONTINI, *relatore*

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, firmata a Tokio il 14 settembre 1963.

### Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 21 della Convenzione stessa.