

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 457)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GONELLA)

di concerto col **Ministro degli Affari Esteri**

(MEDICI)

col **Ministro dell'Interno**

(RUMOR)

e col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(BOZZI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 OTTOBRE 1972

Repressione della cattura illecita degli aeromobili

ONOREVOLI SENATORI. — L'allarmante fenomeno della « cattura illecita » di aeromobili in volo — più noto coll'impropria denominazione di « pirateria aerea » — costituisce motivo di sempre maggiore apprensione e di crescente preoccupazione per il notevole moltiplicarsi di episodi clamorosi che la cronaca, anche recentissima, ha dovuto registrare.

Del resto, la viva inquietudine per la progressiva diffusione dei casi di cattura di aerei privati in volo si è manifestata anche in seno alle Nazioni Unite, attraverso una esplicita presa di posizione del Segretario generale che, nel rapporto annuale del settembre 1968 sull'attività dell'Organizzazione, ha sottolineato il rischio che episodi

del genere possano condurre ad una progressiva paralisi del sistema internazionale dei trasporti aerei, con le gravi conseguenze che ne deriverebbero sia nel campo politico che in quello economico.

Nè insensibile al problema si è dimostrata l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), con sede in Montreal, che, dopo studi laboriosi ed approfonditi, ai quali non è mancato l'apporto anche di giuristi italiani, è pervenuta, nel corso della XVII sessione del Comitato giuridico, tenutasi dal 9 febbraio al 10 marzo 1970, all'adozione del testo di un progetto di Convenzione internazionale, destinata ad integrare la Convenzione di Tokyo del 14 settembre 1963 — già ratificata dall'Italia — nella par-

te concernente la perseguibilità dei fatti di cattura illecita degli aerei civili.

Per l'esame, appunto, del progetto in parola si è svolta all'Aja dal 1° al 16 dicembre 1970, un'apposita Conferenza diplomatica — ai cui lavori hanno preso parte ben 77 Paesi, tra i quali l'Italia — conclusasi con l'approvazione, pressochè unanime, di un testo di Convenzione internazionale che, pur ricalcando le linee generali del menzionato progetto OACI, ne ha tuttavia ampliato e rafforzato il contenuto, configurando il fatto della cattura illecita degli aeromobili civili come vero e proprio crimine internazionale.

L'Italia ha già sottoscritto tale Convenzione, della quale è auspicabile la sollecita ratifica, non contenendo la stessa disposizione contrastante con le norme dell'ordinamento giuridico nazionale.

È sembrato, dunque, opportuno a questo Dicastero non ignorare, sin d'ora, i principi informativi della Convenzione suddetta, nell'approntamento del presente disegno di legge, specificatamente diretto a dotare il nostro Paese di un efficace strumento giuridico di repressione del fenomeno di cui trattasi.

È infatti risaputo che, allo stato, l'ordinamento italiano non prevede in modo specifico il reato di cattura illecita o di forzoso dirottamento degli aeromobili privati.

Lo stesso articolo 1138 del codice della navigazione, che disciplina, invero, il caso dell'impossessamento di nave o di aeromobile, non sembra corrispondere all'avvertita necessità di una specifica previsione normativa dei fatti in questione, sia perchè la disposizione succitata è riferibile, comunque, all'impossessamento dei soli velivoli nazionali (articolo 1080 del codice della navigazione), sia soprattutto perchè, nel fenomeno lamentato, l'impossessamento dell'aeromobile altro non rappresenta che il mezzo per l'attuazione di un disegno criminoso di più vasto respiro, per finalità di protesta caratterizzanti, il più delle volte, sulla base di moventi politici o sociali. Sicchè, se il fatto del dirottamento aereo dovesse configurarsi come illecito diretto a violare la sola pro-

prietà dell'aeromobile (va ricordato, al riguardo, che il succitato articolo 1138 del codice della navigazione trovasi appunto collocato sotto il titolo dei delitti di natura patrimoniale), verrebbe in effetti a risultare non coperta dalla normativa penale quella parte dell'attività dell'agente diretta non già a realizzare il proposito dell'impossessamento del mezzo, ma consistente piuttosto nell'ordine illegittimo impartito al pilota di mutare rotta e nel conseguente attentato all'altrui incolumità (equipaggio e passeggeri), necessariamente connesso ai rischi di un dirottamento attuato con metodi violenti.

D'altronde, a differenza di quanto previsto dall'articolo 1138 del codice della navigazione, non sembra potersi prescindere, nella configurazione dell'illecito in parola, dalla precisazione che esso deve trovare il suo momento consumativo durante il « volo » dell'aereo, sia perchè il dirottamento attivo del velivolo intanto può determinarsi in quanto lo stesso abbia già dato inizio alla sua navigazione, sia perchè qualunque fatto diretto al semplice impossessamento dell'aeromobile, prima del decollo o dopo l'atterraggio, oltre a rientrare eventualmente nell'ambito delle previsioni del surrichiamato articolo 1138, risulterebbe comunque coperto — nel caso in cui si tratti di velivolo non nazionale o nell'ipotesi in cui l'impossessamento venga effettuato con violenza o minaccia alle persone — dalla normativa del codice penale concernente le fattispecie della rapina, del sequestro di persona o della violenza privata.

Ciò premesso in via generale, si osserva, in particolare, che il disegno di legge in esame risulta composto di quattro articoli.

L'articolo 1 contiene la definizione degli elementi costitutivi dell'illecito.

La configurazione attribuita a tale fattispecie si ispira, in armonia del resto a quanto previsto da analoga iniziativa legislativa parlamentare della decorsa legislatura (atto n. 1213/Senato), alla tipologia dei reati di attentato od a consumazione anticipata, per i quali, com'è noto, la consumazione del fatto si ha per avvenuta con la semplice commissione di qualunque comportamento di-

retto all'offesa del bene giuridico da proteggere. Infatti, se, come già detto, tale bene deve individuarsi non solo nel diritto di proprietà dell'aeromobile, ma altresì e soprattutto nella libertà personale dell'equipaggio e dei passeggeri e nella sicurezza dei trasporti pubblici per via aerea in generale, l'attività delittuosa diretta a violare i beni in questione è apparsa meritevole di essere colpita anche *in itinere*, non essendovi dubbio alcuno che il solo tentativo di violento impossessamento o dirottamento di un aeromobile importi un reale pericolo per le persone e la collettività e il sussistere, dunque, del danno sociale che costituisce la stessa ragion d'essere della sanzione punitiva.

Pena adeguata alla particolare gravità della fattispecie è sembrata essere quella della reclusione da un minimo di sette ad un massimo di quattordici anni, aumentata se l'intento è conseguito ed elevata, sia nel minimo che nel massimo, quando dal fatto siano derivate lesioni personali o la morte di alcuno dei passeggeri o dei componenti l'equipaggio.

L'articolo 2 del provvedimento contiene la precisazione del concetto di « aereo in volo », per il quale, conformemente al testo della Convenzione dell'Aja per la repressione della cattura illecita di aeromobili, si è fatto richiamo all'analogia, già sperimentata definizione figurante nel paragrafo 2) dell'articolo 5 della Convenzione di Tokyo del 14 settembre 1963, ratificata con legge 11 giugno 1967, n. 468.

Nel predisporre il testo della presente normativa non poteva, inoltre, non tenersi conto della circostanza che il fenomeno lamentato non si esaurisce nel ristretto ambito dei singoli territori nazionali, ma finisce di regola per coinvolgere gli interessi di due o più Stati, vuoi perchè la nazionalità dell'autore può non coincidere con quella del velivolo, vuoi perchè il territorio di partenza o di arrivo del velivolo dirottato possono essere diversi da quelli di immatricolazione del velivolo stesso, vuoi infine perchè — per la natura del mezzo aereo, destinato a sorvolare acque o territori d'indefinita od indefinibile nazionalità — non sem-

pre agevole potrebbe apparire il problema della identificazione in concreto del luogo di consumazione del reato.

È sembrato, pertanto, necessario integrare le disposizioni del codice penale, relativamente all'obbligo della giurisdizione italiana, prevedendo che tale giurisdizione debba esercitarsi nei casi seguenti: 1) quando i fatti dell'impossessamento o dell'esercizio del controllo del velivolo siano stati commessi a bordo di un aeromobile immatricolato in Italia; 2) quando l'aeromobile, a bordo del quale tali fatti siano stati commessi, atterri sul territorio dello Stato, avendo ancora a bordo l'autore di essi; 3) quando i fatti in parola risultino commessi a bordo di un aeromobile, anche se non immatricolato in Italia, dato in noleggio o in locazione ad enti pubblici o privati, italiani o stranieri, od a persone fisiche, domiciliati sul territorio dello Stato; 4) quando l'autore dei fatti medesimi si trovi comunque sul territorio dello Stato e non ne venga disposta l'estradizione.

È peraltro evidente lo scopo della classificazione di cui sopra: assicurare, cioè, l'esercizio della giurisdizione italiana, da un lato a tutela degli aerei privati nazionali e delle persone fisiche e giuridiche — anche di diversa nazionalità — che abbiano comunque sul territorio italiano la sede principale della loro attività; dall'altro, in quei casi in cui il fatto della cattura illecita venga ad assumere particolare rilievo per il nostro Paese, vuoi perchè il velivolo dirottato abbia preso terra, sia pure se costretto da motivi semplicemente tecnici, vuoi altresì perchè l'autore del fatto abbia cercato rifugio in Italia, anche se proveniente da altro Stato.

In ogni caso, comunque, nelle ipotesi previste dai precedenti paragrafi 1), 2) e 3), lo Stato italiano, sulla base degli eventuali accordi internazionali esistenti, potrà, collateramente all'esercizio del potere di giurisdizione, richiedere l'estradizione dell'autore del fatto.

L'articolo 4 del disegno di legge chiarisce inoltre che la normativa di cui trattasi, diretta specificatamente a tutelare la sicurezza dei trasporti aerei civili, non debba ov-

viamente applicarsi agli aeromobili militari e di polizia, secondo del resto quanto previsto dall'articolo 748 del codice della navigazione (al quale il disegno di legge in parola direttamente si riallaccia), per ciò che concerne in genere l'ambito di estensione della disciplina del codice stesso.

La presente normativa troverà dunque applicazione nei confronti dei soli aeromobili considerati privati ai sensi dell'articolo 744 del codice succitato, anche se appartenenti agli Stati o ad organismi ed enti pubblici, nazionali o internazionali.

Per ciò che concerne, infine, l'intestazione del provvedimento, deve rilevarsi che è apparsa dubbia la legittimità dell'uso della locuzione « pirateria aerea ». È bensì vero che talune legislazioni nazionali hanno espressamente adottato detta locuzione con riferimento al fatto di specie, ma è vero altresì che, in generale, per atto di pirateria deve intendersi qualsiasi illegittimo fatto di violenza commesso, normalmente per fini di

depredazione, da una nave contro altra nave o da un aeromobile contro altro aeromobile.

Tale concetto risulta invero espressamente ribadito, per ciò che riguarda la legislazione nazionale, dall'articolo 1135 del codice della navigazione e, in sede internazionale, dalla Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958 che ha esteso la denominazione di « pirateria » — limitata sino ad allora a quella navale — anche a quella aerea. Ed in coerenza appunto con tale conclusione, la stessa Convenzione di Tokyo, innanzi richiamata, nel prevedere i casi di violenza o di minaccia posti in essere da persone trasportate a bordo di aeromobili, ha escluso il termine « pirateria », ricorrendo invece alla locuzione « cattura illecita di aeromobili », ripresa anche dalla Convenzione dell'Aja.

Si è, pertanto, preferito attribuire al presente disegno di legge la denominazione seguente: « Repressione della cattura illecita degli aeromobili ».

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Chiunque, a bordo di un aeromobile in volo, usando violenza o minaccia verso le persone, commette un fatto diretto all'impedimento dell'aereo ovvero ad esercitarne il controllo, è punito con la reclusione da sette a quattordici anni.

La pena è aumentata se l'autore consegue l'intento.

La pena è della reclusione da dodici a ventuno anni se dal fatto derivino lesioni personali ai passeggeri ovvero ai membri dell'equipaggio.

Si applica la pena della reclusione da venticinque a trent'anni se dal fatto derivi la morte di una o più persone imbarcate sull'aeromobile.

Art. 2.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 1, un aeromobile è considerato in volo dal momento in cui, terminato l'imbarco dell'equipaggio e dei passeggeri, tutte le porte esterne siano state chiuse, sino al momento in cui una di tale porte sia stata riaperta in vista dello sbarco.

Art. 3.

Il cittadino o lo straniero, che commette il fatto previsto dall'articolo 1, è punito secondo la legge italiana, nei seguenti casi:

1) quando tale fatto è commesso a bordo di un aeromobile immatricolato in Italia;

2) quando l'aeromobile a bordo del quale il fatto è commesso, qualunque ne sia lo Stato d'immatricolazione, atterri sul territorio italiano, avendo ancora a bordo l'autore di esso;

3) quando il fatto è commesso a bordo di un aeromobile, anche se non immatricolato in Italia, dato in locazione o noleggio

ad enti pubblici o privati, italiani o stranieri, od a persone fisiche, domiciliati sul territorio dello Stato;

4) quando l'autore del fatto si trovi comunque sul territorio dello Stato e non ne sia stata disposta l'estradizione.

Art. 4.

Le disposizioni della presente legge non si applicano agli aeromobili militari e di polizia.