

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

2^a COMMISSIONE

(Giustizia)

102° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 OTTOBRE 1975

Presidenza del Presidente VIVIANI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, in un testo unificato (1):

« Sanzioni penali per il reato di pirateria aerea » (60) (D'iniziativa del senatore Cifarelli);

« Repressione della cattura illecita degli aeromobili » (457):

PRESIDENTE . . . Pag. 1381, 1383, 1386 e *passim*
COPPOLA, relatore alla Commissione . 1382, 1384
1385 e *passim*

DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia . 1382, 1383, 1384 e *passim*

FILETTI 1383, 1385, 1387 e *passim*

MARTINAZZOLI 1383, 1385, 1386 e *passim*

PETRELLA 1383, 1387, 1388 e *passim*

(1) Il testo unificato ha assunto il seguente titolo: « Repressione di delitti contro la sicurezza della navigazione aerea ».

La seduta ha inizio alle ore 11,45.

L I S I , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, in un testo unificato dei disegni di legge:

« Sanzioni penali per il reato di pirateria aerea » (60), d'iniziativa del senatore Cifarelli;

« Repressione della cattura illecita degli aeromobili » (457)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Sanzioni penali per il reato di pirateria aerea » d'iniziativa del senatore Cifarelli; « Repressione della cattura illecita degli aeromobili ».

C O P P O L A , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, la Sottocommissione ha terminato da tempo il lavoro che le era stato affidato dalla Commissione ed ha predisposto un testo unificato dei due disegni di legge; tale testo è stato presentato alla Commissione ed è stato anche esaminato.

Detto testo, a mio parere, è completo; cioè, pur apparendo formalmente abbastanza ridotto e conciso perchè si compone soltanto di tre articoli, di cui l'ultimo molto marginale, in effetti racchiude tutte le ipotesi e le fattispecie di questi reati in materia di cattura illecita di aeromobili. Solo a prima vista può apparire che esso non sia completo e non abbracci tutte le ipotesi previste dalle Convenzioni internazionali e, soprattutto, dall'ultima Convenzione internazionale di Montreal del 26 settembre 1971, dove sono previste una serie di fattispecie particolareggiate.

Nell'ultima seduta che la Commissione ha dedicato a questi provvedimenti, siamo passati anche all'esame dell'articolato del testo unificato e mi risulta soltanto la presentazione di un emendamento da parte del senatore Petrella al numero 4 dell'articolo 2 in materia di estradizione, tendente a far sì che per questa ipotesi sia fatta richiesta al Ministro di grazia e giustizia. In qualità di relatore, devo dire che mi ero espresso in senso favorevole su tale emendamento.

Ad un certo punto abbiamo sospeso la discussione perchè sono state fatte presenti alcune osservazioni, che sarebbe il caso di esaminare ed eventualmente dirimere, se cioè le ipotesi previste dal primo articolo del nostro testo unificato, riescono a comprendere tutte le fattispecie previste anche dalle Convenzioni internazionali.

Un'altra preoccupazione era stata espressa in ordine all'introduzione dell'ipotesi della frode, perchè l'articolo 1 parla soltanto di autore di reati posti in essere con violenza o minaccia.

A prescindere, comunque, da queste considerazioni di sostanza e di merito, la Commissione, o, per meglio dire, alcuni componenti della Commissione sono rimasti un po' interdetti circa il prosieguo della discussione, perchè nella nota preliminare al bilancio

del 1976 si parla di schema di disegno di legge, attualmente all'esame di altri Ministeri cointeressati, sull'abrogazione della legge 4 febbraio 1973, n. 58, e modificazioni agli articoli del Codice della navigazione, inteso ad adeguare la disciplina dei vincoli da imporre nelle vicinanze degli aeroporti, in relazione alle mutate esigenze della sicurezza aerea ed in conformità degli accordi internazionali in materia.

Ora, non appare chiaro se il provvedimento preannunciato è attinente a questa specifica materia di cui ci stiamo occupando o è di più vasta portata circa la sicurezza degli impianti a terra; se ha una connessione diretta con questo tipo di provvedimento che stiamo discutendo, oppure riguarda tutt'altra materia, e, se esiste, qual'è la connessione con la materia al nostro esame. Al riguardo, il rappresentante del Governo potrà gentilmente darci qualche spiegazione.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* A me pare che non possa sorgere il problema.

C O P P O L A , *relatore alla Commissione.* Inoltre, è stato segnalato al relatore che la Camera dei deputati sta conducendo un'indagine conoscitiva, attraverso la 10^a Commissione trasporti, sulla situazione dell'aviazione civile in Italia, ed è stato anche all'uopo nominato un estensore del documento conclusivo nella persona dell'onorevole Masciadri.

In un passo del documento che mi è stato trasmesso, l'onorevole Masciadri dice: « Ambedue le Convenzioni internazionali, quella dell'Aja del 16 dicembre 1970 in materia di cattura illecita degli aeromobili e quella di Montreal del 26 settembre 1971 che punisce gli attentati alla sicurezza della navigazione aerea, sono state ratificate dall'Italia. Sul piano interno, tuttavia, il progetto di legge governativo attualmente all'esame delle Camere (leggi Senato), mentre adegua compiutamente il nostro ordinamento interno in materia di cattura illecita degli aeromobili, istituendo la fattispecie criminosa così come prevista internazionalmente, nonchè i nuovi principi in materia di giurisdizione fissati

dalla Convenzione dell'Aja, lascia sospesa tutta l'altra normativa prevista dalla Convenzione di Montreal che punisce una serie di altri reati contro la sicurezza della navigazione aerea al suolo, quando ciò comporti rischio per il volo. Occorre quindi completare il progetto di legge, realizzando anche sul piano interno una disciplina completa e del tutto aderente a quella prevista internazionalmente ».

Ho fatto accenno a quanto si dice nella nota preliminare al bilancio ed al lavoro che sta svolgendo l'altro ramo del Parlamento, per discutere insieme ai colleghi e vedere se c'è attinenza con il provvedimento al nostro esame, perchè, se arriviamo alla conclusione che non c'è connessione in quanto si tratta di materia diversa, a questo punto il nostro disegno di legge, che è completo, potrebbe essere portato avanti: non vi sarebbe più ragione per rinviarne ulteriormente la discussione; sempre, però, che questi elementi siano chiari, acquisiti e condivisi da tutti i colleghi in maniera da non lasciare luogo a dubbi. Resterebbe a noi da compiere quell'indagine per vedere se le fattispecie previste dall'articolo 1 abbracciano tutte le ipotesi, compresa quella eventuale della frode, che è un punto che abbiamo lasciato in ombra.

Cio detto, attendiamo qualche chiarimento in proposito.

D E L L ' A N D R O, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Per quel che mi concerne, mi rimetto a quanto precedentemente dichiarato e sollecito l'immediata approvazione del disegno di legge.

F I L E T T I. Signor Presidente, desidero esprimere il mio parere in ordine alle perplessità che ha manifestato il relatore circa l'eventuale futuro iter di questi disegni di legge.

Al riguardo a me pare che non vi sia alcun motivo per ritardare le soluzioni, in quanto sia il riferimento alla relazione al bilancio della Giustizia per il 1976, sia quello in ordine ai lavori in via di svolgimento, nell'altro ramo del Parlamento, mi sembra che esolino da quello che è il contenuto dei disegni di

legge in discussione. Il riferimento al bilancio mi pare che rifletta il diritto della navigazione in senso piuttosto lato e non direttamente i reati di pirateria di cui ci stiamo occupando. L'indagine conoscitiva che si sta svolgendo alla Camera dei deputati riflette genericamente il problema dell'aviazione civile.

Stando così le cose, a me sembra che possiamo proseguire la discussione e quindi passare all'esame degli articoli che sono stati predisposti in un testo unico dalla Sottocommissione.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli del testo unificato predisposto dalla Sottocommissione, di cui do lettura:

Art. 1.

Chiunque con violenza o minaccia commette un fatto diretto all'impossessamento, al dirottamento o alla distruzione di un aereo è punito con la reclusione da 7 a 21 anni.

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

La pena non può essere inferiore a 12 anni di reclusione se dal fatto derivano lesioni personali ai passeggeri ovvero ai membri dell'equipaggio.

Si applica la pena della reclusione da 24 a 30 anni se dal fatto derivi la morte di una o più persone.

D E L L ' A N D R O, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. L'ipotesi di impossessamento è una ipotesi di pirateria perchè l'impossessamento è sempre implicito nel dirottamento.

P E T R E L L A. La considerazione del rappresentante del Governo non è priva di pregio.

M A R T I N A Z Z O L I. Mi pare che si accennasse ad una possibile lacuna della formula, mancando l'indicazione di frode; non

avrei difficoltà ad inserire tale indicazione perchè indubbiamente possiamo immaginare situazioni in cui l'impossessamento, il dirottamento e la distruzione possono seguire a reati di frode, però in questo modo rischieremo di penalizzare oltre misura l'impossessamento fraudolento. Potremmo sopprimere l'ipotesi di impossessamento dall'articolo, però bisogna anche dire che l'impossessamento è espressamente previsto dalle convenzioni internazionali e il principale motivo di questa normativa sta nella necessità di tradurre nel diritto interno, in termini esaurienti, le conclusioni di quelle convenzioni. Sarebbe abbastanza improprio che facessimo oggi una legge che non tenesse conto di tutte le ipotesi previste.

D E L L ' A N D R O, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Si potrebbe dire: « Chiunque con violenza o minacce commette un fatto diretto al dirottamento o alla distruzione e chiunque con violenza, minaccia o frode commette un fatto diretto all'impossessamento di un aereo è punito con la reclusione da 7 a 21 anni ».

C O P P O L A, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, questa discussione riproduce in parte le discussioni già fatte in altra sede. Ora, vorrei pregare la Commissione, per non perdere di vista il filo conduttore delle risultanze a cui siamo pervenuti in base a quelle discussioni, di addivenire alla formulazione di un articolo aggiuntivo anche per aderire alla istanza generale che proviene da ambienti molto interessati a questo tipo di legislazione e cioè dalle associazioni e organizzazioni di piloti e dalle compagnie aeree. L'istanza generale è quella di adeguare la nostra legislazione interna alla legislazione di carattere internazionale, perchè il tipo di reato che noi andiamo a considerare ha proprio le caratteristiche del reato internazionale. Il disegno di legge al nostro esame è stato elaborato anteriormente all'ultima convenzione internazionale, dove sono state elencate dettagliatamente altre ipotesi di reato, quali le seguenti: chiunque compia un atto di violenza a danno di una persona che si trova a bordo di un aeromobile in volo, se

l'atto è di natura tale da compromettere la sicurezza dell'aeromobile, cioè il caso della minaccia al pilota con la quale volontariamente o involontariamente viene messa in pericolo la sicurezza dell'aeromobile perchè la persona minacciata è compenetrata con la sicurezza del volo; chiunque distrugge un aeromobile in servizio oppure causa a tale aeromobile un danno che lo renda inidoneo al volo oppure di natura tale da compromettere la sua sicurezza in volo; chiunque introduce o provoca l'introduzione a bordo di un aeromobile in servizio, attraverso qualsiasi mezzo (qui si riecheggia la questione della frode) un dispositivo o sostanza di natura tale da distruggere tale aeromobile o da causargli un danno che ne comprometta la sicurezza in volo; chiunque distrugge o danneggia le installazioni della navigazione aerea oppure turba il loro esercizio, se uno di tali atti è di natura tale da compromettere la sicurezza dell'aeromobile in volo; chiunque comunica un'informazione che egli sa essere falsa e attraverso tale atto compromette la sicurezza di un aeromobile in volo. Queste sono tante fattispecie diverse che però le convenzioni internazionali hanno configurato autonomamente e accertato; naturalmente in ordine alla sanzione bisognerà considerare una variazione in rapporto alla entità dell'illecito. Le indicazioni che mi permetto di dare non sono frutto di una mia personale elaborazione ma di suggerimenti che vengono da ambienti legittimamente interessati; inoltre a tutti è nota la richiesta, fatta in quella famosa relazione alla Camera — che noi dicemmo non essere pertinente al nostro discorso — di adeguare il più possibile la legislazione interna a quella internazionale. Per cui vorrei pregare i colleghi di elaborare un articolo comprensivo di tutte queste fattispecie.

D E L L ' A N D R O, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Apprezzo le considerazioni del senatore Coppola, ma ad esse ho da opporre un rilievo. Le convenzioni sono un atto internazionale che indubbiamente, una volta ratificato, ha bisogno di essere tradotto in legge, ma può esserlo in più leggi, non in una soltanto. Noi con que-

sto provvedimento non facciamo altro che attuare un postulato delle convenzioni, quello che attiene alla pirateria aerea; gli altri argomenti riguardano la sicurezza del volo. Sarei, dunque, dell'avviso di procedere alla approvazione del disegno di legge sulla pirateria aerea, rinviando ad altra sede le questioni per la sicurezza del volo, altrimenti non realizzeremmo più o per lo meno ritarderemmo la traduzione in legge di questo argomento che stiamo ormai per realizzare.

COPPOLA, *relatore alla Commissione*. Questa era un'occasione da cogliere, perchè così come è il provvedimento, è una risposta molto parziale a quelle convenzioni.

DELL'ANDRO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Però è una prima risposta ed è politicamente urgente.

FILETTI. Mi permetto di osservare che i due disegni di legge, sia quello di iniziativa parlamentare che quello di iniziativa governativa, muovono da un presupposto, cioè tendono a disciplinare i delitti che si commettono a bordo di un aeromobile in volo. Però, nel corso dell'esame di questo disegno di legge, proprio all'articolo 1, su cui stiamo discutendo, abbiamo omissso il riferimento al volo o al fatto commesso a bordo di un aeromobile in volo. Allora dobbiamo stare molto attenti, specialmente se si fa riferimento a quella che è la normativa che vogliamo porre in atto all'articolo 2, là dove mi pare che facciamo solo riferimento ai fatti commessi a bordo, perchè vi è una certa contraddizione tra l'articolo 1 e l'articolo 2. Dobbiamo, quindi, inizialmente stabilire se come fatti delittuosi, da disciplinare con questo disegno di legge, si intendono quelli diretti all'impossessamento, al dirottamento o alla distruzione di un aereo indipendentemente dal fatto che i fatti medesimi avvengano nell'atto in cui l'aeromobile si trovi in volo. Se non ricordo male, siamo venuti nella determinazione di allargare il concetto e di ipotizzare anche i fatti commessi quando l'aeromobile non è in volo. Se così stanno le cose i rilievi fatti dal senatore Coppola hanno una consisten-

za. È vero che si cerca di allargare ancora maggiormente la portata della norma, ma non vi è dubbio che dobbiamo avere le idee chiare. Vogliamo disciplinare soltanto il caso dell'impossessamento, del dirottamento e della distruzione dell'aereo? Allora potremo approvare l'articolo 1 così com'è. Ma dovremo stare un po' attenti allorquando ci soffermeremo sull'articolo 2, che mi sembra molto delicato.

MARTINAZZOLI. L'osservazione del senatore Coppola mi sembra condividibile, perchè dal momento che facciamo un tentativo di aggiornamento della legislazione interna, non vedo quali motivi ci dovrebbero impedire di adeguarci il più possibile alla situazione indicata nelle convenzioni internazionali.

Debbo aggiungere, però, che adeguare la normativa interna alle convenzioni internazionali, non significa necessariamente trascrivere, traducendo dal francese, la formula delle convenzioni stesse, anche perchè dobbiamo tener conto dei problemi di articolazione e dogmatici che si pongono nell'impatto col diritto positivo e con le tecniche dei nostri processi.

In questo senso vorrei dire al senatore Coppola che la dizione, ad esempio, « distrugge un aeromobile in servizio o causa a tale aeromobile un danno da renderlo inidoneo al volo... » è già compresa nel primo comma dell'articolo 1. Perchè nel momento in cui definiamo la fattispecie sulla falsa riga del delitto di attentato, credo che ci poniamo dal punto di vista giusto della particolare repressività nei confronti di quel reato. Non chiediamo, infatti, una condotta tipica; diciamo che chiunque commette un fatto diretto all'impossessamento, al dirottamento o alla distruzione è punito... Ed è chiaro che in questa formula è già compresa l'ipotesi indicata dal senatore Coppola.

Lo stesso discorso vale per l'altra ipotesi relativa a chi introduce o provoca l'introduzione a bordo, attraverso qualsiasi mezzo, di un dispositivo o di una sostanza tale da distruggere... Si tratta, cioè, di specificazioni di condotta che non abbiamo voluto

2^a COMMISSIONE

102° RESOCONTO STEN. (2 ottobre 1975)

precisare perchè intendevamo delimitarle secondo la formula della legge.

Per quanto concerne il caso di chi comunica un'informazione falsa, una soluzione potrebbe essere quella di sopprimere al primo comma la parola « impossessamento » e di aggiungere un comma finale il quale dica: « La stessa pena si applica a chi con violenza, minaccia o frode commette un fatto diretto all'impossessamento ».

DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Possiamo allora dire: « Chiunque con violenza o minaccia commette un fatto diretto all'impossessamento di un aereo e chiunque con violenza, minaccia o frode commette un fatto diretto al dirottamento o alla distruzione... ».

MARTINAZZOLI. L'unica ipotesi che rimane fuori è quella del danneggiamento delle installazioni a terra. In questo senso credo che dovremmo inserire un articolo che, press'a poco, potrebbe suonare così: « Chiunque danneggia o distrugge le installazioni per la navigazione aerea o ne altera le modalità di uso è punito..., se dal fatto deriva il pericolo per la sicurezza di un aereo in volo ». Bisogna, cioè, chiarire bene che il danneggiamento delle installazioni a terra rientra in questa ipotesi, purchè si determini un pericolo per un certo aereo, non un pericolo ipotetico generale. In questo modo avremo esaurito tutte le ipotesi previste dalle convenzioni.

PRESDENTE. Il rappresentante del Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire il primo comma dell'articolo 1 con il seguente:

« Chiunque con violenza o minaccia commette un fatto diretto all'impossessamento di un aereo e chiunque con violenza, minaccia o frode commette un fatto diretto al dirottamento o alla distruzione di un aereo è punito con la reclusione da 7 a 21 anni ».

COPPOLA, relatore alla Commissione. Il relatore è favorevole.

PRESDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo del primo comma, presentato dal rappresentante del Governo.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Il senatore Martinazzoli ha presentato un emendamento, tendente ad inserire il seguente articolo:

Art. 1-bis.

Chiunque al fine di dirottare o distruggere un aereo danneggia le installazioni a terra relative alla navigazione aerea o ne altera le modalità di uso è punito con le pene indicate nell'articolo precedente.

COPPOLA, relatore alla Commissione. Il relatore è favorevole a questo emendamento aggiuntivo.

DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Sono senz'altro favorevole all'emendamento. Mi si pone soltanto un problema: noi abbiamo evitato la tecnica del dolo specifico, perchè diversamente, adottando quella tecnica, l'articolo 1 sarebbe risultato nettamente migliore; si sarebbe potuto dire: « Chi, al fine di dirottare o distruggere, s'impossessa, eccetera », cioè avremmo potuto trovare una formulazione senz'altro più elegante.

MARTINAZZOLI. La scelta non era casuale. Per il danneggiamento alle installazioni mi pare che sia accettabile la tesi più restrittiva del senatore Petrella, perchè non v'è dubbio che vi possono essere fatti di danneggiamento diversamente finalizzati; invece, la scelta di attentato all'articolo 1 è voluta, intenzionale.

PRESDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 1-bis proposto dal sena-

tore Martinazzoli, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Art. 2.

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 di 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, dimiciliati 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.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Filetti un emendamento tendente a sostituire, ai nn. 1 e 3 dell'articolo 2, le parole: «a bordo», con le altre: «in danno».

È stato, altresì, presentato dal senatore Petrella un altro emendamento tendente ad aggiungere, al n. 4 dell'articolo 2, le parole: «a richiesta del Ministro di grazia e giustizia, prima delle altre: «quando l'autore del fatto».

FILETTI. Per quel che mi concerne, ritengo di non dover aggiungere altro alle considerazioni che ho fatto in precedenza, perchè, avendo noi un po' dilatato l'originaria previsione del disegno di legge in quanto abbiamo fatto riferimento non solo al fatto commesso mentre l'aeromobile è in volo, è evidente che non possiamo, ora, nell'articolo 2, limitare questa previsione ritornando alla disciplina prevista dai disegni di legge. Mi sembra, quindi, opportuno sostituire le parole: «a bordo» con le altre: «in danno».

COPPOLA, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, mi pare che vi sia necessità di un coordinamento. Siccome l'articolo 2 fa riferimento soltanto ai casi previsti dall'articolo 1, ritengo che sia necessario fare il collegamento anche con il nuovo articolo 1-bis che abbiamo introdotto.

PRESIDENTE. Vi sarebbe, quindi, un altro emendamento del relatore all'articolo 2, con il quale si sostituisce le parole: «che commette il fatto previsto dall'articolo 1», con quelle: «che commette i fatti previsti dagli articoli precedenti».

PETRELLA. «Che commette uno dei fatti preveduti dagli articoli precedenti».

PRESIDENTE. Allora la prima parte dell'articolo 2 dovrebbe risultare così modificata: «Il cittadino o lo straniero che commette uno dei fatti previsti dagli articoli precedenti è punito secondo la legge italiana, eccetera».

MARTINAZZOLI. Bisognerebbe forse controllare se questo risolve i nostri problemi, perchè, in verità, le ipotesi dal n. 1) al n. 4) fanno riferimento al danno commesso a bordo di un aeromobile.

COPPOLA, *relatore alla Commissione*. Il n. 4), però, ne prescinde.

MARTINAZZOLI. Io mi chiedo cosa succede, allora, quando il fatto è commesso a danno di un aeromobile non immatricolato in Italia.

PRESIDENTE. Chi commette il fatto non è punito secondo la legge italiana.

MARTINAZZOLI. Allora, se un attentato alle installazioni provoca la distruzione di un aereo, noi rischiamo che lo stesso non sia punito con la legge italiana solo perchè non è immatricolato in Italia! Temo che occorra aggiungere un esplicito riferimento.

2^a COMMISSIONE

102° RESOCONTO STEN. (2 ottobre 1975)

PETRELLA. Ma qui stiamo estendendo la giurisdizione; cioè le norme della competenza della giurisdizione sono tutte rispettate. Qui si va oltre; stiamo dando la connotazione internazionale al reato di pirateria.

MARTINAZZOLI. Allora, senatore Petrella, bisognerebbe aprire con una clausola generale: « Salve... ».

DELL'ANDRO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. No. Siccome non è una norma che risolve il problema dell'efficacia della legge penale dello spazio, la norma generale del codice penale, per la quale vale il principio della territorialità, non c'è dubbio che rimanga inalterata. Noi, intanto, approviamo l'articolo 2 in quanto vogliamo disciplinare il rapporto tra le leggi. Il caso dell'articolo 1-bis non pone problemi.

MARTINAZZOLI. È esatto, perché è un reato sicuramente commesso nel territorio dello Stato.

DELL'ANDRO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Ne vogliamo fare un'esplicita menzione? Certo, dal punto di vista logico, sistematico, non c'è alcun dubbio. Quindi ha ragione il senatore Petrella: se il fatto di cui all'articolo 1-bis è commesso nel territorio dello Stato, si applica la legge penale italiana. Però, se c'è qualche dubbio...

MARTINAZZOLI. La soluzione più ovvia è ripetere la formula, anziché far riferimento ai precedenti articoli, altrimenti l'articolo 2 non avrebbe rilevanza.

PETRELLA. Anche l'articolo 2 ha rilevanza, perché chi danneggia l'installazione dell'aeroporto di Parigi facendo cadere l'aereo italiano, può essere punito anche in Italia, quindi il riferimento è ad entrambe le norme.

MARTINAZZOLI. Nel caso prospettato da Petrella, il cittadino italiano al-

l'estero è punibile, ma lo straniero che commette un reato ai danni della bandiera italiana non è punibile per la legge italiana a meno che si trovi nel territorio dello Stato.

PRESIDENTE. L'articolo 7 del codice penale, per i reati commessi all'estero, stabilisce al punto 5 che è punito secondo la legge italiana il cittadino o lo straniero che commette in territorio estero ogni reato per il quale speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali stabiliscono l'applicabilità della legge penale italiana. L'articolo 10, delitto comune dello straniero all'estero, aggiunge: « Lo straniero, che, fuori dei casi indicati negli articoli 7 e 8, commette in territorio estero, a danno dello Stato o di un cittadino, un delitto per il quale la legge italiana stabilisce l'ergastolo, o la reclusione non inferiore nel minimo ad un anno, è punito secondo la legge medesima sempre che si trovi nel territorio dello Stato, e vi sia richiesta del Ministro della giustizia, ovvero istanza o querela della persona offesa ... ».

COPPOLA, *relatore alla Commissione*. In rapporto all'articolo 7 dove c'è il richiamo alla legislazione speciale, dovrebbe essere introdotto all'articolo 2 il riferimento, anche perché esauriamo la materia della giurisdizione.

PETRELLA. La questione l'ho fatta sorgere io, però posso anche aggiungere che lo spirito di questa legislazione è quello di punire comunque, anche in caso di danneggiamento di un aereo francese.

COPPOLA, *relatore alla Commissione*. Sarebbe bene precisare per non creare aree di impunità. Mi attirerei al testo che aveva abbozzato il senatore Martinazzoli e si potrebbe dire: « ... che commette uno degli atti previsti dagli articoli precedenti... ».

DELL'ANDRO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Oppure: « Ferma rimanendo la disposizione di cui agli articoli 6, 7, 8, 9 e 10 del codice penale, il cittadino o lo straniero che commette

2^a COMMISSIONE

102° RESOCONTO STEN. (2 ottobre 1975)

uno dei fatti previsti dai precedenti articoli è punito ... ».

Vi è, però, un'osservazione da fare e cioè che è territorio statale anche l'aeromobile.

PRESIDENTE. È vero. Forse sarebbe opportuno lasciare il testo così com'è.

PETRELLA. Il punto più importante è il numero 4, il quale consente che venga perseguito in Italia il fatto compiuto anche dallo straniero all'estero e in danno di cittadini esteri, purchè l'autore del fatto medesimo giunga in Italia.

COPPOLA, relatore alla Commissione. Credo che per chiarire un po' qualche concetto ci si debba rifare alla relazione scritta che accompagna il disegno di legge governativo.

PRESIDENTE. Bene. Vediamo allora di leggere insieme la parte della relazione governativa al disegno di legge che può riguardare questo punto. Eccola:

« 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 o indefinibile nazionalità — non sempre 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 com-

messi 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 ».

DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Credo di aver trovato la formulazione esatta. Basta aggiungere all'articolo 2, dopo le parole « secondo la legge italiana » e prima delle parole « nei seguenti casi », l'avverbio « anche », cosicchè l'articolo 2 (prima parte) suonerebbe così: « Il cittadino o lo straniero, che commette il fatto previsto dall'articolo 1, è punito secondo la legge italiana anche nei seguenti casi: « ecc. ecc. », e continuando poi con i quattro punti. Credo che questa sia la formulazione esatta, quindi propongo alla Commissione il relativo emendamento. Per il resto l'articolo può rimanere tale e quale quello proposto nel testo del relatore senatore Coppola.

MARTINAZZOLI. A questo punto ritiro la mia obiezione. Su un punto, a mio parere, si può dare ragione al collega Petrella: che mentre le ipotesi di cui ai punti uno, due e tre non possono in nessun caso riguardare l'articolo 1-bis, il punto quattro sì. E allora è giusto indicarli tutti e quattro.

PRESIDENTE. Riepilogando, l'emendamento proposto dal governo suona così: la prima parte dell'articolo due è sostituita dalla seguente: « Il cittadino o lo straniero che commette uno dei fatti previsti dagli articoli precedenti è punito secondo la legge italiana, anche nei seguenti casi ».

Chiedo il parere dell'onorevole relatore su tutti gli emendamenti.

2^a COMMISSIONE

102° RESOCONTO STEN. (2 ottobre 1975)

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. Sono favorevole all'emendamento del Governo; sono anche favorevole agli emendamenti proposti dai colleghi Petrella e Filetti.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Per quanto riguarda l'emendamento proposto dal senatore Filetti, vorrei fare osservare solo una questione di forma: il delitto non è mai « in danno » della materia, e l'aereo è senz'altro materia. Capisco esattamente cosa vorrebbe dire il collega, ma non mi sembra appropriata la dizione. Io proporrei la frase « ha per oggetto », cioè « quando il fatto ha per oggetto un aeromobile... ».

P R E S I D E N T E . Il primo emendamento del senatore Filetti, sostitutivo dell'altro, viene così modificato: *il numero 1) dell'articolo 2 è sostituito dal seguente*: « quando l'aeromobile è immatricolato in Italia ». Altro emendamento del senatore Filetti: *il numero 2) dell'articolo 2 è sostituito dal seguente*: « Quando l'aereo, ovunque immatricolato, atterri sul territorio italiano avendo ancora a bordo l'autore del delitto ».

Il numero 3), secondo l'emendamento proposto dal senatore Filetti, sarebbe così modificato: « quando l'aereo, anche se non immatricolato in Italia, sia stato dato in locazione o noleggio ad enti pubblici o privati italiani o stranieri, od a persone fisiche domiciliati sul territorio nazionale ».

Passiamo adesso alla votazione dell'articolo 2, cominciando dal primo comma.

Il rappresentante del Governo ha presentato un emendamento volto a sostituire nel primo comma le parole: « il fatto previsto dall'articolo 1 », con le altre: « uno dei fatti previsti dagli articoli precedenti ».

Il rappresentante del governo ha presentato inoltre un emendamento tendente ad aggiungere, nel primo comma, dopo la parola « italiana », la parola « anche ».

Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti tali emendamenti.

(Sono approvati).

Il senatore Filetti ha presentato un emendamento, tendente a sostituire la dizione del numero 1) con la seguente:

« 1) quando l'aereo è immatricolato in Italia ».

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. Il relatore è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento sostitutivo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Il senatore Filetti ha presentato un altro emendamento, tendente a sostituire la dizione del numero 2) con la seguente:

« 2) quando l'aereo, ovunque immatricolato, atterri sul territorio italiano avendo ancora a bordo l'autore del delitto ».

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. Il relatore è favorevole.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Anche il Governo è favorevole all'emendamento.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti.

(È approvato).

Il senatore Filetti ha presentato un ulteriore emendamento, tendente a sostituire la dizione del numero 3) con la seguente:

« 3) quando l'aereo anche se non immatricolato in Italia, sia stato dato in locazione o noleggio ad enti pubblici o privati, italiani o stranieri, od a persone fisiche domiciliati sul territorio dello Stato ».

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. Il relatore è favorevole.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Anche il Governo è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento sostitutivo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

2ª COMMISSIONE

102° RESOCONTO STEN. (2 ottobre 1975)

Il senatore Petrella ha presentato un emendamento, tendente ad aggiungere nel numero 4), prima della parola « quando », le altre: « a richiesta del Ministro di grazia e giustizia ».

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. Il relatore è favorevole.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Anche il Governo è favorevole.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Il rappresentante del Governo ha presentato a sua volta un emendamento, tendente a sostituire, nel numero 4), la parola « fatto » con l'altra « delitto ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 3.

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

M A R T I N A Z Z O L I . Questo articolo è incomprensibile.

P R E S I D E N T E . Sarà allora opportuno leggere la relazione che accompagna il disegno di legge, in cui si dice: « L'articolo 4 del disegno di legge chiarisce inoltre come la normativa di cui trattasi, diretta specificatamente a tutelare la sicurezza dei trasporti aerei civili, non debba ovviamente applicarsi agli aeromobili militari e di polizia, secondo quanto del resto è previsto dall'articolo 749 del codice della navigazione (al quale il disegno di legge in parola diret-

tamente 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 a stati o ad organismi ed enti pubblici, nazionali o internazionali ».

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Se la presente normativa ha una sua ragion d'essere per gli aeromobili privati, credo che questa ragione debba esistere maggiormente per gli aeromobili di polizia, dato che stiamo parlando di delitto di pirateria aerea.

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. A prescindere dal fatto che il testo della Sottocommissione ha riportato un articolo che esisteva nel testo governativo (e questo non dovrebbe essere un motivo valido per mantenerlo), vi è da aggiungere che l'articolo stesso trova una giustificazione nella relazione, in quanto si fa riferimento al codice della navigazione, di cui la presente normativa sarebbe una integrazione e una rettifica. Peraltro, non dobbiamo perdere di vista anche in questo caso il concetto delle convenzioni internazionali, dove si è parlato soltanto di tutela del traffico aereo civile e non sono state prese in considerazione disposizioni che riguardassero gli aerei militari.

P R E S I D E N T E . Leggiamo l'articolo 749 del codice della navigazione: Norme applicabili agli aeromobili militari, di dogana e di polizia. Si dice: « Salvo diversa disposizione, agli aeromobili militari, di dogana e di polizia non si applicano le norme del presente codice ».

M A R T I N A Z Z O L I . Io propongo un emendamento soppressivo dell'articolo 3 del testo unificato.

C O P P O L A , *relatore alla Commissione*. Sono contrario a questo emendamento.

2^a COMMISSIONE

102° RESOCONTO STEN. (2 ottobre 1975)

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo emendamento soppressivo dell'articolo 3 del testo predisposto dalla Sottocommissione presentato dal senatore Martinazzoli

(È approvato).

P E T R E L L A . Signor Presidente, avevo fatto la richiesta che questa materia non venisse isolatamente considerata, ma fosse esaminata nell'ambito della sicurezza dei trasporti in generale, perchè adesso ci troviamo di fronte al fatto che chi provoca, per esempio, il naufragio di una nave — fosse anche la Michelangelo o la Raffaello — è punito con la reclusione da 5 a 12 anni, mentre chiunque compie questo reato di attentato è punito con la reclusione da 7 a 21 anni. Si verificano, quindi, delle distonie, delle distorsioni nell'ambito del sistema penale che mi hanno indotto a chiedere che la proposta fosse considerata in modo più ampio ed articolato, anche perchè la nostra coscienza civile era stata turbata da tanti fatti gravissimi.

Considerare tutta la materia era stato un punto d'approccio del mio Gruppo e, appunto perchè questo è stato disatteso, dichiaro che ci asterremo dal votare il provvedimento; il che non vuol significare venir meno agli obblighi internazionalmente assunti dall'Italia in questa specifica materia; non vuol significare non tener conto delle giuste esigenze fatte presenti dal personale di volo non soltanto italiano. La nostra astensione non significa il rifiuto nè della prospettiva internazionale da cui si è partiti, nè di creare una nuova legislazione in materia; vuole significare soltanto quell'esigenza di completezza logica, giuridica cui aspiravamo; la necessità di armonizzare cioè tutta la parte relativa alla sicurezza dei trasporti della nostra legislazione.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Mi rendo

conto delle ragioni di armonia del sistema e quindi del richiamo veramente grave fatto dal senatore Petrella — che io ammiro per averlo fatto —; però mi sembra che questa argomentazione sia un pochino arretrata, conservatrice, perchè in realtà la società avanza e gli aerei stanno acquistando un dominio dell'esperienza di viaggio superiore a quella di tutti gli altri mezzi. Ecco perchè il legislatore deve seguire l'evoluzione e deve adeguarsi immediatamente.

In realtà, poi, il codice penale prevede, per esempio, all'articolo 428: « Chiunque cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di altrui proprietà... ». Questo « di altrui proprietà » è riferito a che cosa?

P E T R E L L A . Poi segue la previsione del fatto proprio. L'ultimo comma dell'articolo da lei citato prevede la sommersione della propria nave e l'abbattimento del proprio aereo. Questa è una prospettiva vecchia.

P R E S I D E N T E . È quello che sta dicendo l'onorevole Sottosegretario.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Non è possibile un'armonizzazione della disciplina degli aeromobili con questo sistema; dovevamo, semmai, capovolgere il tutto, ma allora bisognava riformare tutto il codice.

F I L E T T I . Siamo finalmente riusciti, in questa Commissione giustizia, a varare un testo unificato sulla base di due disegni di legge che risalgono al lontano 1972. Praticamente, abbiamo unificato quelle che erano le previsioni, che non erano certamente conformi, del disegno di legge d'iniziativa parlamentare e di quello d'iniziativa del Governo. Il provvedimento presentato dal senatore Cifarelli, infatti, riguardava il reato relativo ai fatti diretti all'impossessamento di un aereo, mentre quello del Governo rifletteva fatti commessi ai fini della cattura dell'aereo, ed entrambi i disegni di legge

escludevano altri fatti, quali quelli relativi al dirottamento o alla distruzione.

Noi abbiamo aggiunto queste previsioni, e quindi, esattamente, l'intitolazione dovrebbe essere quella relativa al reato di pirateria aerea piuttosto che quella di cattura illecita degli aeromobili.

Le soluzioni da noi adottate sono sintetiche e idonee — a me pare — a dirimere dei fatti gravi che si sono ripercossi, specialmente in questi ultimi tempi, a danno di cittadini.

Per queste considerazioni, io esprimo il voto favorevole da parte del mio Gruppo.

MARTINAZZOLI. A nome del Gruppo della Democrazia cristiana dichiaro che voteremo a favore del provvedimento per molteplici ragioni, una delle quali è costituita dall'urgenza di approvarlo. Il collega Filetti poc'anzi ricordava che i due disegni di legge rispettivamente presentati dal senatore Cifarelli e dal Governo, risalgono al lontano 1972. Peraltro bisogna anche ricordare che, almeno da un anno a questa parte, sia pure con molte distrazioni dovute anche all'altro lavoro che ha impegnato la Commissione, questo testo è stato oggetto di particolare attenzione sia in Sottocommissione che in Commissione. E credo che se il risultato è stato un testo soltanto di 3 articoli, questo è uno dei primi vantaggi. Il fatto di riuscire finalmente in Italia a varare una legge che abbia una buona sintassi e un numero di articoli limitato è un dato positivo.

Credo che le obiezioni del senatore Petrella meritino qualche parola. Ricordo che dopo l'attentato all'Italicus, fu particolarmente presente il problema di offrire alla sicurezza dei trasporti in generale una sanzionatoria; però, vorrei dire che affermazioni del genere vanno calate in una prospettiva di storicità, in quanto il diritto segue la storia e non vi è dubbio che oggi, ipotesi — ad esempio — di naufragio, non hanno l'attuali-

tà drammatica che invece hanno gli atti di pirateria aerea. Peraltro conosciamo i limiti della legge e sappiamo che queste sanzioni non le applicheremo molto spesso perchè abbiamo già visto che gli attentati agli aerei sono stati puniti in pochissimi e marginalissimi casi. Ma questo provvedimento rappresenta la proiezione di una rivolta della coscienza morale internazionale di fronte ad un tipico, efferato delitto di questi tempi. Anche questa è la ragione che ci impone oggi di adeguarci alle convenzioni internazionali, approvando il disegno di legge. Certamente il problema posto dal senatore Petrella rimane, ma, a mio avviso, la sua sollecitazione va accolta come un invito al Governo a porre mano ad una revisione del Titolo II del codice penale oppure di provvedere allo stralcio della materia, perchè è vero che, se decidessimo di aspettare la riforma generale, avremmo teorizzato l'immobilità di soluzioni che diventa sempre più urgente adottare. Trope volte grandi aspettative riformatrici globali ci hanno condannato a vivere nell'attesa.

Per tutte le ragioni esposte, votiamo a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. In relazione alle modifiche introdotte, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere il seguente: « Repressione di delitti contro la sicurezza della navigazione aerea ».

Poichè nessuno fa osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13,30.