CAMERA DEI DEPUTATI N. 2713

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato VASSALLI

Presentata il 15 settembre 1970

Modificazione dell'articolo 1138 del codice della navigazione, concernente il delitto di impossessamento di nave o di aeromobile

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'allarme ognora crescente suscitato dai drammatici casi che vanno comunemente sotto il nome di « pirateria aerea » ha già determinato iniziative, anche se ancora insufficienti, pure da parte del nostro Stato, per esempio con la adesione alla Convenzione di Tokio del 1963, in materia di identificazione del luogo del commesso delitto ai fini giuridico-penali, in materia di definizione del reato, in materia di estradizione; e certamente dovrà determinarne altre, sia nel campo delle misure preventive, sia nel campo della collaborazione internazionale a fini preventivi, repressivi ed umanitari, sia nel campo delle misure dirette ad assicurare attraverso una efficace dissuasione una maggiore vigilanza e cooperazione da parte di Stati che, pure usufruendo di tutti i vantaggi della cooperazione internazionale nel traffico aereo, non sempre sembrano parimenti osservanti delle regole che tale cooperazione impone nell'interesse di tutti.

Inoltre alcuni disegni o proposte di carattere legislativo risultano già sottoposti all'esame del Parlamento per una generale riforma delle norme amministrative e penali disciplinanti la materia.

Con la presente proposta, di modestissime ambizioni ma di facilissima e immediata realizzabilità, si intende adeguare alle esigenze dell'epoca attuale la nostra legislazione esistente, che risale ad ormai trent'anni addietro (e in realtà a quasi cento anni) su di un punto solo, ma di così intuitiva evidenza che non potrà non trovare il vostro unanime consenso.

Si tratta dell'articolo 1138 del codice della navigazione, che sotto il titolo di « impossessamento della nave o dello aeromobile » punisce anche i casi che oggi vanno sotto il nome di « pirateria aerea », con una formulazione che, in forza del disposto dell'articolo 1080 capoverso stesso codice, limita stranamente la punibilità del fatto ai casi in cui l'oggetto dell'impossessamento sia una nave od un aeromobile nazionale.

Sia consentito qualche richiamo sistematico e terminologico per meglio riassumere i termini del problema.

È noto che sotto il nome di pirateria (e quindi di pirateria aerea) sono oggi generalmente considerati – non solo nel linguaggio comune dei profani – tanto gli atti di pirateria tradizionale, rarissimi all'epoca attuale, consistenti in atti di depredazione in danno di

una nave o del carico o di persona imbarcata, quanto gli atti diretti all'impossessamento dell'aeromobile per finalità diverse da quelle della depredazione. Questi ultimi (a cui potrebbe attagliarsi il nome di pirateria impropria) rappresentano anzi le generalità dei casi sui quali ogni giorno più si incentra l'allarme sociale su scala mondiale.

Viceversa è noto che nel codice italiano della navigazione (approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327) si segue ancora la concezione tradizionale, espressa anche nel sistema degli articoli 320 e seguenti del vecchio codice della marina mercantile, approvato con regio decreto 24 ottobre 1877, n. 4146, e cioè la restrizione della « pirateria » vera e propria agli atti di depredazione o agli atti di violenza commessi a scopo di depredazione.

La rubrica « pirateria » è appunto dedicata dall'articolo 1135 al fatto del comandante o ufficiale di nave nazionale o straniera (o degli altri componenti dell'equipaggio o degli estranei) che commettano « atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commettano violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera ».

Anche l'articolo 1136, nell'incriminare il reato di « nave sospetta di pirateria » fa riferimento al vecchio e tradizionale concetto elaborato nel diritto internazionale e secondo il quale la pirateria è soprattutto quella esercitata da una nave o da un'aeronave (gli articoli 1135 e 1136 considerano solo la nave) nei confronti di una nave o di un'altra aeronave: concetto sostanzialmente ribadito anche nella convenzione internazionale firmata a Ginevra il 27 aprile 1958, relativa alla cooperazione degli Stati alla repressione della pirateria in alto mare e in ogni luogo dove rispettivamente hanno giurisdizione (cfr. articoli 14 e seguenti di detta Convenzione per definizione della nave pirata e dell'aeromobile pirata).

All'impossessamento violento o fraudolento della nave o dell'aeromobile da parte dei componenti dell'equipaggio (nel cui novero rientra anche il comandante) o da parte di estranei (ed è questa l'ipotesi che oggi costantemente ricorre) è dedicato invece (sotto lo stesso titolo « dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico » a cui appartiene l'articolo 1135) l'articolo 1138, intitolato « impossessamento della nave o dell'aeromobile »; nel quale vengono contemplate le due ipotesi alternative dell'impossessamento mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave o dell'aeromobile, e dell'impossessamento clandestino o fraudolento della nave o dell'aeromobile: ovviamente punita più gravemente la prima e meno severamente la seconda.

Il fatto previsto nell'articolo 1135 ha dunque per elemento costitutivo la depredazione o la violenza in danno della persona a scopo di depredazione, mentre elemento costitutivo del reato previsto nell'articolo 1138 è l'impossessamento della nave o dell'aeromobile.

Ma la diversità nelle previsioni dei due reati di pirateria (in senso stretto) e di impossessamento della nave o dell'aeromobile (pirateria impropria) va bene al di là di questi elementi attinenti alla struttura del fatto o al dolo. Mentre nell'articolo 1135 è sottolineata l'indifferenza, ai fini dell'applicazione della norma incriminatrice, che la nave nei cui danni vengono commessi gli atti di depredazione sia nazionale o straniera, ben diversa è la situazione del reato previsto dall'articolo 1138, punibile esclusivamente se commesso in danno di una nave o di un aeromobile nazionale.

Ed infatti l'articolo 1080 del codice della navigazione, contenente la prima e fondamentale tra le disposizioni generali dettate nella parte terza dedicata alle disposizioni penali, stabilisce nel comma secondo che « le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito ». Ora, mentre nell'articolo 1135 è contenuta l'espressa previsione della nave nazionale o straniera come oggetto materiale del reato, così non è nell'articolo 1138, che menziona genericamente la nave o l'aeromobile e che pertanto è applicabile soltanto all'impossessamento violento o fraudolento di navi o di aeromobili nazionali.

In conclusione il cittadino o lo straniero, componente dell'equipaggio od estraneo, che si impossessi con violenza o minaccia o fraudolentemente di una nave o di un aeromobile straniero, ancorché commetta questo delitto nel territorio italiano o nello spazio aereo territoriale italiano, non è punibile a mente dell'articolo 1138 del codice della navigazione.

Certo un tale soggetto potrà essere punito (dato anche il nostro sistema giuridico in materia di concorso di reati) per altri gravi delitti, come quelli di sequestro di persona e di violenza o minaccia in danno del comandante, dei piloti, dell'equipaggio dell'aeromobile e degli stessi passeggeri, sempre che ricorrano le condizioni di cui agli articoli 6

a 10 del codice penale; ma per il fatto in un certo senso principale egli non è punito, a meno che non si voglia cercare di costruire il fatto stesso come un comune delitto di rapina avente per oggetto l'aeromobile: al che sembrerebbero opponibili varie considerazioni di ordine giuridico attinenti agli elementi costitutivi di quest'ultimo delitto, oltre che la stranezza del ricorso ad una simile posizione sussidiaria.

È chiaro che questa situazione, espressione di una visione delle cose che risale a quasi un secolo addietro (tanto è il tempo che ci separa dal codice della marina mercantile del 1877, da cui trae esempio su questo punto il vigente codice della navigazione), è del tutto insoddisfacente sia sotto l'aspetto del diritto interno che sotto quello del diritto internazionale.

Sotto il primo aspetto essa costringe lo Stato italiano a rinunciare all'applicazione di proprie specifiche previsioni per fatti gravissimi, ancorché avvenuti in tutto o in parte nel proprio territorio, a causa della inesistenza di una vera e propria norma incriminatrice: l'incriminazione è infatti limitata all'aeromobile nazionale in forza della norma dell'articolo 1080 capoverso.

Sotto il secondo aspetto, il difetto di incriminazione del fatto secondo la legge italiana contrasta, anzitutto, singolarmente con la tradizione in materia di pirateria (in senso lato), che è proprio uno dei campi nei quali si è maggiormente affermata fin da un non recente passato la collaborazione tra gli Stati in materia penale. Ma soprattutto esso crea inutili complicazioni nel settore dell'estradizione. Se infatti in Italia non si può procedere per il delitto di impossessamento di un aeromobile straniero, è evidente che lo Stato straniero, a cui appartiene l'aeromobile sottratto, ha diritto di chiedere l'estradizione dell'autore del fatto: estradizione che può essere concessa in astratto se l'autore del fatto è uno straniero e non può invece essere concessa, almeno in via generale, se l'autore del fatto è un cittadino (Costituzione, articolo 26). Nell'una ipotesi come nell'altra, la situazione appare difficilmente sostenibile. Non è infatti corretto non concedere l'estradizione di un soggetto che abbia commesso un reato tanto grave quando non si proceda nello Stato di rifugio ad un procedimento penale per tale reato. Più grave ancora appare la situazione allorquando l'estradando sia uno straniero (soprattutto se appartenente per nazionalità allo Stato che richiede l'estradizione), perché nell'ipotesi in cui l'estradizione venga negata valgono *a fortiori* le considerazioni ora accennate, e nell'ipotesi invece in cui l'estradizione venga concessa, si crea la grave ingiustizia e disarmonia di estradare ad uno Stato straniero un soggetto che viceversa per alcuni reati inerenti allo stesso episodio si trova ad essere processato e probabilmente anche condannato da parte dello Stato italiano. La situazione infine potrebbe complicarsi sotto il profilo dell'invocabilità del principio *ne bis in idem*, la cui applicazione in materia di estradizione è ancora fonte di tante controversie nel diritto interno e nel diritto internazionale.

In conclusione, in attesa di un nuovo e più organico testo legislativo, che meglio disciplini tutta questa delicata materia (ed in particolare riveda anche il sistema delle pene e delle circostanze quali oggi sono determinate nel testo del codice della navigazione) appare indispensabile ed urgente una parziale modificazione dell'articolo 1138 di detto codice, nel senso di menzionare espressamente in detto articolo, come oggetto materiale del reato ivi previsto, sia la nave od aeromobile straniero che la nave od aeromobile nazionale, alla stessa guisa di quanto oggi già avviene per il delitto di pirateria vera e propria contemplato nell'articolo 1135. Di quest'ultimo articolo la presente proposta preferisce ricalcare anche formalmente lo schema, per recare nel sistema vigente, in attesa di una sua più organica riformulazione, le minori modificazioni possibili. Se tuttavia si preferirà altra formula (per esempio l'introduzione di un apposito ultimo nuovo comma dell'articolo 1138) il sottoscritto sarà lieto di rimettersi alla preferenza manifestata dalla Camera.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

La prima proposizione del primo comma dell'articolo 1138 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è così modificata:

« I componenti dell'equipaggio di una nave nazionale o straniera o di un aeromobile nazionale o straniero, i quali se ne impossessano, sono puniti: ».

ART. 2.

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