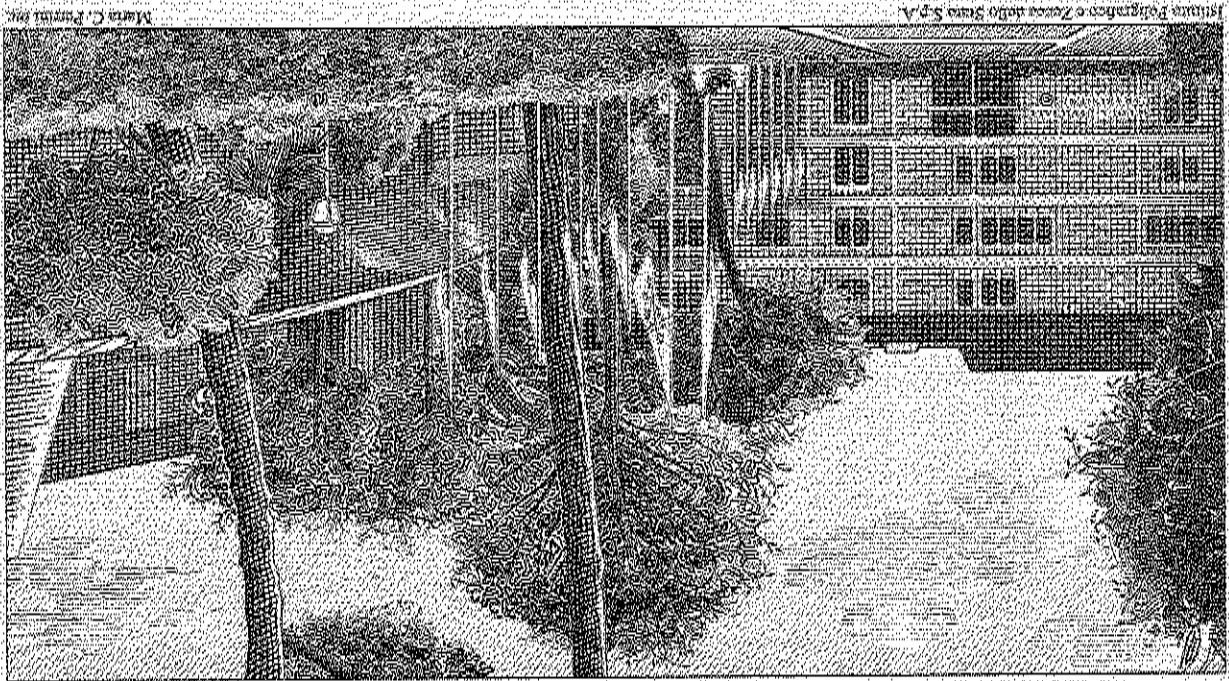




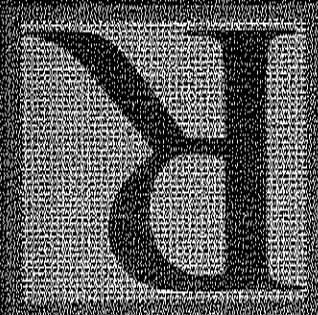
Scuola Officiale Carabinieri



Maria C. Piretti 2018

Scuola Poligrafica e Zecca dello Stato S.p.A.

PRIMA
dell'Arma dei Carabinieri





Editoriale

GEN. D. ANGELO AGOVINO

3

Studi giuridico-professionali

Il Regime di responsabilità penale delle società e degli enti - decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231

9

Prof. Umberto Boechino

I contratti segreti e il nuovo codice degli appalti pubblici

25

Dott.ssa Chiara Grassi

Il sostegno logistico dell'Arma dei Carabinieri nelle calamità naturali

41

Ten. Col. Andrea Pagliaro

Il porto d'armi a bordo di sermo-bole: tra diritto interno e normative internazionali

63

Cap. Ferdinando Angeleri

Osservatorio internazionale

L'ordine europeo d'indagine nella prospettiva del diritto penale sostanziale

79

Prof. Avv. Massimiliano Masucci

Panorama di Giustizia Militare

Cass. Sez. I, 24 gennaio 2018/16 aprile 2018, n. 16891

Inosservanza dell'obbligo di ricevere l'arma scarica e di tenerla senza colpo in mano - Esplosione involontaria di un colpo

87

Cass. Sez. I, 24 gennaio 2018/16 aprile 2018, n. 16893

Addebiamento mediante volontaria predisposizione al sonno

90

Dott. Antonio Sabino

Commentari al Codice dell'Ordinamento Militare

Codice dell'Ordinamento Militare Libro IV - Titolo I - Capo I - Dei militari

95

Col. Fausto Bassetti

Trienna di Storia militare

L'Affaire Dubuc - 1787-1805. Bonaparte, Pinda e le Spie (seconda parte)

111

Prof. Virgilio Iari

Il discorso del Generale Carlo Alberto dalla Chiesa

137

Ten. Col. Flavio Carbone

Attualità e Informazioni

Riflessioni sulla crescente presenza dell'Intelligenza Artificiale

169

Prof. Maurizio Talamo

Discussione delle tesi di Laurea Magistrale in Giurisprudenza degli Ufficiali del 24° Corso di Perfezionamento

180

Conferenze

"Criptovalute e rischio riciclaggio"

181

Prof. Avv. Raineri Razzano

"La forza della comunicazione. L'attiva dell'informazione: contatti, legami e sospetti tra due potenti pilastri della democrazia 2.0"

184

Dott. Antonio Macaluso

"Bandiera e Nazione. L'art. 12 della Costituzione"

188

Prof. Avv. Massimo Luciani

STUDI GIURIDICO-PROFESSIONALI

Il porto d'armi a bordo di aeromobile: tra diritto interno e normative internazionali⁽¹⁾



Cap. Ferdinando ANGELETTI
Comandante Compagnia Carabinieri
di Acqui Terme (AL)

SOMMARIO: 1. Introduzione. - 2. Il porto d'armi a bordo di aeromobile tra normativa italiana e internazionale. - 3. Uno sguardo sulle norme comunitarie in materia. - 4. La speciale normativa dedicata a particolari categorie e sua applicazione. - 5. Conclusioni.

1. Introduzione

L'attuale *corpus* normativo in materia di armi in vigore nell'Ordinamento giuridico italiano risulta essere alquanto frammentato e a volte lacunoso. Piuttosto complessive risultano essere, infatti, le normative da applicarsi nel caso concreto specialmente in alcuni particolari campi della materia.

La vera e propria giungla normativa, cui peraltro si era cercato di porre rimedio in un recente passato⁽²⁾ si è poi, nel corso del tempo, arricchita di interventi giurisprudenziali anch'essi spesso non univoci.

Tra le mille e diverse problematiche che emergono dalla concreta applicazione della normativa sulle armi sta lentamente emergendo, anche a causa di alcune controversie, quella relativa al porto d'armi su aeromobile.

Il motivo tecnico per cui il porto di un'arma a bordo di un aeromobile dovrebbe seguire una normativa *ad hoc* appare abbastanza palese ed evidente da considerare le peculiarità di un aeromobile e la pericolosità dell'eventuale uso di armi a bordo dello stesso.

(1) Cospidecca Commissione Pioletti che, tra il 2003 e il 2005, ha elaborato un testo normativo poi posto all'attenzione del Consiglio dei Ministri.

- Probabilmente, gli episodi di dirottamento aereo (la cosiddetta "Prateria aerea") posti in essere da associazioni terroristiche disperate tra gli anni Settanta e Ottanta⁶⁹, hanno acuito la sensibilità che è stata sempre data alla problematica. Il periodo storico attuale, peraltro, specialmente dopo gli attentati dell'11 settembre 2001, ha caricato di significato e di timori una normativa in materia, comportando diversi e reiterati interventi anche del legislatore europeo il quale però non ha sempre dimostrato, in linea generale, un'uguaglianza di vedute rispetto a quello italiano pur lasciando poi di fatto ampio spazio alla legislazione nazionale.
- Le difficoltà intrinseche nel rispondere alla domanda "si può portare un'arma a bordo di un aereo?" sono essenzialmente legate alla complessità delle normative e dei principi applicabili, in una commissione tra principi derivanti da convenzioni internazionali, norme derivanti dall'ordinamento europeo e leggi interne. A queste poi si aggiungono prassi più o meno corrette poste in essere dalle medesime compagnie aeree per il porto di armi a bordo dei loro aeromobili⁷⁰.
- Preliminarmente, in questo articolo, si cercherà di delineare le principali norme applicabili sul territorio nazionale (con ammesse eccezioni). Laddove si parla di armi, comunque, ci si rifara sempre alla definizione di arma previsto dall'art. 30 del TULPS (ripresa, come si vedrà, dalla normativa nazionale in materia) e si analizzerà il solo caso del porto di armi, escludendo quindi tutte le fattispecie relative al trasporto. Questo scritto, infatti, vuole cercare di rispondere alle difficoltà di chi, legittimo detentore di armi o operatore di una pubblica amministrazione abilitato al porto di armi (FHPP - Autorità giudiziarie - FFAA⁷¹), risulti spaesato o facilmente distralibile nell'alveo delle diverse normative applicabili.
- Prioritariamente apparirebbe semplice principio dirimente la norma della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (d'ora in poi ICAO)⁷² che prevede la nazionalità di ogni aeromobile (e quindi il diritto applicabile ad esso) data dal luogo di registrazione del vettore stesso.
- Ne deriva quel principio semplice che vede nel diritto del paese di bandiera dell'aeromobile la norma applicabile in generale all'interno dell'aeromobile e, quindi, anche con riguardo al porto di armi occorre verificare cosa la normativa
- (2) Si pensi ai dirottamenti che portarono poi ai fatti di Entebbe (Uganda) e agli altri dirottamenti aerei di quel decennio. Non si dimentichi che l'*hijacking* non è solo fatto del passato. Ne sono testimonianza le nisi vicende dell'11 settembre 2001 ma anche recentissimi fatti di cronaca.
- (3) Si veda, tra tutti, l'episodio accaduto a un poliziotto allo scalo di Treviso con un volo di una nota compagnia *low cost* irlandese vds. S. BRUNA, *Poteri e doveri del comandante di aeromobile*, Roma, Edizioni Mediterranee, 2012.
- (4) Vds. successiva nota 25.
- (5) Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, entrata in vigore il 4 aprile 1947, in Italia approvata con decreto legislativo del 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata con Legge 17 aprile 1956, n. 561.

nazionale preveda. Chiaramente da tale impostazione conseguono tre grandi macroaree di diritti applicabili a seconda della tipologia di aeromobile: aereo bantente bandiera italiana, aereo bantente bandiera di uno Stato appartenente all'Unione Europea e, infine, aereo di una compagnia aerea di uno Stato extra-UE. Tuttavia questa impostazione, semplice da un punto di vista teorico ("vedo la bandiera dell'aeromobile, deduco il diritto applicabile"), si scontra con un problema semplice: le convenzioni internazionali fanno sempre salvo il diritto del paese di bandiera, ma solo dal decollo all'atterraggio del velivolo. L'accesso al velivolo stesso e quindi, nel nostro caso, l'accettazione del porto di un'arma, comporta anche l'interpolazione con il diritto del paese di transito del velivolo, con conseguenze, ad esempio nel caso italiano, particolarmente onerose.

2. Il porto d'armi a bordo di aeromobile tra normativa italiana e internazionale

In Italia il porto d'armi a bordo di aeromobile, oltre che alle normative internazionali ed europea, è tuttora regolamentato dalla Legge 694 del 1974⁴⁶ nonché da alcuni articoli del Codice della Navigazione che, come noto, si occupa di norme anche aspetti della navigazione aerea. La Legge 694/1974, come si evince dai lavori preparatori, deve inserirsi in quell'alveo di norme che, tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta, il Parlamento e il Governo italiano, approvarono per rispondere alla minaccia eversiva (specialmente interna) che tanti fatti, ma anche elevatissimi problemi di ordine pubblico, aveva provocato. La norma sul porto d'armi a bordo di aeromobile, inserita in quella legge, risulta avere una peculiarità dal punto di vista della genesi. Se le norme della cosiddetta Legislazione di emergenza vedevano quale fondamento la minaccia terroristica interna (di matrice "nera" o "rossa") o, in un secondo momento, la lotta alla criminalità organizzata, la Legge 694 del 1974 ha visto la sua origine in un episodio di "terrorismo internazionale" (come verrebbe definito al giorno d'oggi) ossia l'assalto al volo della Pan Am all'aeroporto di Fiumicino del 17 dicembre 1973 che provocò complessivamente la morte di trentaquattro persone ed il ferimento di altre quindici. L'episodio, forse dimenticato o spesso oscurato e confuso con la successiva "strage di Fiumicino" del 1985, mostrò alle autorità italiane la pericolosità (anche mediatica) di un attentato terroristico in un aeroporto, la difficoltà di gestione di un evento simile e ancor di più la problematicità di poterlo prevenire o reprimere con le norme in vigore.

(6) Recentemente esplicitamente esclusa da provvedimenti di depenalizzazione (art. 2, Legge 28 aprile 2014, n. 67, poi ripresa nell'Allegato del D.Lgs. 8/2016).

Fu lo stesso Ministro dell'Interno Rumor, nella sua relazione al Senato della Repubblica alla presentazione del disegno di legge, a rivelare come la norma da discutersi fosse una diretta risposta a quel tragico evento⁹.

La norma prevede essenzialmente diverse fattispecie:

- passeggero in partenza dal territorio nazionale (senza distinzione con riguardo alla bandiera di registrazione dell'aeromobile);
- passeggero proveniente dall'estero con aeromobile straniero ma in transito sul territorio nazionale;
- passeggero in partenza dall'estero con aeromobile battente bandiera italiana;

A prima vista quella che è una norma di soli sei articoli, (tre articoli per le tre fattispecie, una norma di eccezione su cui poi si tornerà, una norma di rinvio per la definizione applicabile di armi ed una per le sanzioni penali) in realtà rivela una profondità ed una difficoltà dottrinale particolarmente ampia.

a. Il porto d'armi a bordo di aeromobile italiano in partenza dal territorio nazionale

La prima fattispecie è prevista all'articolo 1, che recita "Il passeggero in partenza dal territorio nazionale con aeromobile nazionale o straniero adibito al servizio di pubblico trasporto, il quale porti con sé, sulla persona o nel bagaglio, armi o munizioni, ha l'obbligo di farne denuncia prima dell'accettazione da parte del vettore e di consegnarle all'ufficio di polizia di frontiera aeroportuale, o, in mancanza, all'ufficio di polizia dell'aeroporto, anche se munito di porto d'armi o di licenza di esportazione.

L'ufficio di polizia di frontiera aeroportuale o l'ufficio di polizia dell'aeroporto provvede a far ispezionare le armi o le munizioni ed a consegnarle, d'intesa con il vettore, al comandante o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, che ne curano l'imbarco e la custodia nella stiva dell'aeromobile o in apposito contenitore. Al termine del viaggio, il ritiro delle armi o delle munizioni, denunziate ai sensi del precedente comma, deve essere richiesto dagli agenti dritto presso gli uffici di polizia predetti nello scalo nazionale di arrivo. Le armi o le munizioni sono trasportate negli stessi uffici a cura del vettore. Negli scali esteri, il ritiro delle armi o delle munizioni è soggetto all'osservanza delle disposizioni locali".

Una norma del genere, di fatto, obbliga qualunque soggetto armato (o tra-

(7) "L'emanazione di tale normativa è resa necessaria - in relazione anche alle recenti manifestazioni di pirateria aerea che hanno profondamente colpito la sensibilità di tutti gli ambienti interessati e dell'opinione pubblica - dall'esigenza di attuare un più efficace sistema di prevenzione contro quelle manifestazioni di criminalità inrese ad impedire il libero e pacifico sviluppo dell'aviazione civile e che si pongono, altresì, come gravissima minaccia per la pubblica incolumità". In <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/310828.pdf> (URL consultata il 16 febbraio 2017).

sportante un'arma o munizione nel bagaglio) a denunciare la presenza prima dell'accettazione da parte del vettore con successiva consegna all'ufficio di polizia pre-sente in aeroporto (sia esso ufficio di polizia di frontiera o mero ufficio di polizia⁶⁹). Quest'ultimo dopo aver ispezionato le armi procede alla loro consegna al Comandante dell'aeromobile (o suo delegato) per la salita a bordo dell'arma in stiva o in apposito contenitore. Le armi o munizioni così trasportate verranno poi restituite all'avente diritto al termine del viaggio attraverso il posto di polizia. Di fatto, si va a trasformare un porto di armi in un mero trasporto delle stesse a certe cautele. Tale norma, quando ad operare è una compagnia italiana o comunque con vettori registrati in Italia, non pone nessun dubbio applicativo laddove l'aeromobile è pacificamente inteso come territorio italiano sottoposto a norme italiane (e forse il legislatore dell'epoca, nell'elaborare la norma, si è limitato a soffermarsi su quest'ipotesi).

b. Il porto d'armi a bordo di aeromobile straniero in partenza dal territorio nazionale. Ben più complesso, invece, è il caso di aeromobile registrato all'estero. L'articolo 1 della Legge 694/74, come visto, viene ad avere vigore anche per l'aeromobile estero (il passeggero in partenza dal territorio nazionale con aereo-mobile nazionale o straniero...) sul quale tuttavia emerge, in tutta la sua forza, la normativa europea ed internazionale in materia. Appare infatti particolarmente complesso, soprattutto nel concreto, l'applicazione ad un aeromobile straniero di una norma italiana. La già citata Convenzione di Chicago del 1944, infatti, stabilisce, senza alcuna ombra di dubbio, che ogni aeromobile ha la nazionalità dello stato in cui viene registrato (art. 18). Questo comporta che, all'inter-no dell'aeromobile ed in volo, il diritto applicabile sia necessariamente quello del paese batente bandiera. Il Codice della Navigazione italiano, in questo caso ribadisce chiaramente questo concetto.

L'art. 5, comma 2, stabilisce *de facto* l'applicazione della norma straniera a condizione di reciprocità⁷⁰.

(8) Salvaguardando, si badi bene, in caso di compresenza di entrambi (es. dove, alla Polizia di Stato - Specialità Polizia di frontiera aerea - cosiddetta "Polizia" - con compiti di polizia di frontiera si affiancano uffici della Guardia di Finanza, con funzioni doganali, e/o dell'Arma del Carabinieri), le prerogative dell'ufficio di polizia di frontiera.

(9) L'art. 5 recita infatti che "Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene".

- Poiché la Convenzione del 1944 è quasi universalmente ratificata, deve ritenersi che l'art. 5, comma 2, allo stato attuale, possa applicarsi ai rapporti con tutti gli altri Stati⁽⁹⁾.
- La Convenzione di Tokyo del 1963,⁽¹⁰⁾ nel ribadire di base il concetto di giurisdizione penale in capo allo stato di registrazione⁽¹¹⁾, prevede però esplicitamente, al comma 3 dello stesso articolo, la possibilità di una giurisdizione concorrente di altri Stati⁽¹²⁾.
- Il nostro Codice Penale appare perfettamente concordante con questa impostazione. Gli artt. 7, 9, 10, infatti, contempiono la possibilità della giurisdizione italiana, a determinate condizioni di procedibilità e limiti di pena, allora quando una Convenzione internazionale (proprio come potrebbe essere quella di Tokyo) ne stabilisca l'applicabilità⁽¹³⁾.
- La Convenzione di Tokyo, peraltro, va esattamente a regolamentare le violazioni di carattere penalistico avvenute a bordo di aeromobili. Per quanto di interesse, per la tematica trattata, infatti, viene ad avere pieno vigore tutto il titolo III di detta Convenzione. Quest'ultimo, non si applica se l'aeromobile vola nello spazio aereo del proprio Stato di registrazione o in alto mare o laddove non vi è giurisdizione di alcuno Stato (e il motivo è piuttosto semplice in quanto in quei casi *nulla quaestio* sulla giurisdizione - anche penale - applicabile che è quella di bandiera del velivolo) ma si applica, invece, laddove "l'ultimo punto di decollo o il prossimo punto previsto per l'atterraggio sia situato nel territorio di uno Stato diverso da quello di registrazione"⁽¹⁴⁾, ossia proprio il caso *de quo*.
- Il Titolo III della Convenzione, (che peraltro dispone che il concetto di "volo" vada inteso - solo per queste tipologie di norme - dalla chiusura delle porte esterne all'atto dell'imbarco fino all'apertura delle medesime allo sbarco)
- (10) La Convenzione ICAO del 1944 è attualmente ratificata da 191 Stati. Il Liechtenstein non l'ha ratificata direttamente ma attraverso la Svizzera. Non sono ancora parte della Convenzione unicamente le Isole Tuvalu. Cfr. http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_HN.pdf, URL consultata il 5 marzo 2017.
- (11) Convenzione relativa alle infrazioni e a determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili (Tokyo 14 settembre 1963), cui in Italia è stato dato esecuzione con la Legge 468/1967. L'entrata in vigore del trattato è del 4 dicembre 1969.
- (12) Art. 3, comma 1, della Convenzione c. 1.
- (13) "This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law". L'art. 7 comma 1, lettera 5, c.p. infatti prevede la possibilità di giudicare un soggetto, secondo la legge italiana in caso di "ogni altro reato per il quale speciali disposizioni di legge o convenzioni internazionali stabiliscono l'applicabilità della legge penale italiana". In realtà l'applicazione della giurisdizione sulla base del combinato disposto dell'art. 3, comma 3 della Convenzione di Tokyo e dell'art. 7 c.p. sarebbe un caso di *probatio diaboli*, stante il fatto che ognuna rimanda all'altra.
- (14) Art. 5 Convenzione di Tokyo.

Anche la norma italiana sembrerebbe riconoscere tale aspetto con l'inciso "d'intesa con il vettore" che tuttavia fa sorgere, invece di soluzioni, ulteriori problemi: il vettore può non corrispondere, come nazionalità, a quello degli aeromobili a lui in uso con il dubbio dell'applicazione del diritto di un ulteriore Stato. In concreto, il problema sorge in tutta la sua pienezza: è noto come alcune compagnie, cosiddette *low cost*, aventi sede legale in paesi esteri, vietino *tour court* il porto di armi ed esplosivi a bordo, ovviamente imponendo ai Comandanti di aeromobili di attenersi a tale disposizione.

Quale il rilievo da dare quindi all'eventuale assenza del consenso del vettore? Da un punto di vista meramente formale, tale necessità di consenso è tutta interna alla normativa italiana dal momento che nessuna norma a riguardo, a livello internazionale, viene ad assicurare un tale diritto ad una compagnia aerea. Solo uno degli Annessi alla Convenzione ICAO, l'Annesso 17, sembra dare risalto alla Compagnia aerea laddove si preveda una primaria responsabilità della stessa (ovviamente assieme agli Stati membri) nella protezione e sicurezza dei passeggeri e degli Stati membri. L'applicazione degli annessi dell'ICAO al diritto interno italiano, però, è dubbia e la dottrina si è spesso divisa su questo punto⁽¹⁸⁾.

Appare quindi evidente, che sussiste un'autonomia normativa tra il potere assoluto del Comandante (previsto anche dal Codice della Navigazione) e la Legge 694/1974 che prevede invece l'intesa del vettore. Questa autonomia appare di facile risoluzione in virtù delle norme generali internazionali che in tal senso che andrebbero a superare quella italiana.

Un Comandante di aeromobile, che decidesse autonomamente di far salire a bordo un arma, anche in contrasto con la propria compagnia, non subirebbe conseguenze. Le Convenzioni sull'aviazione civile e sul diritto aereo in generale, sono ratificate pressoché a livello mondiale, e pertanto, sarebbe piuttosto complesso contestare (penalmente) una mancanza simile da parte di una Compagnia aerea ad un suo Comandante di velivolo.

Di fatto, però, il diritto del vettore emerge in tutta la sua forza. Un Comandante di velivolo è pur sempre un dipendente della Compagnia aerea. Non sarebbe alieno, da parte di una Compagnia, contestare un comportamento del genere come violazione di una *policy* aziendale e porre in essere le conseguenze disciplinari del caso (financo il licenziamento per giusta causa).

(18) Su una panoramica sull'applicabilità degli annessi ICAO nel nostro ordinamento vds. G. BEVIRACOVA, *Il valore giuridico degli Annessi ICAO in ambito nazionale*, in http://www.italico-aereo.it/pages/atcp/atcp15_2/atcp15_2.htm. URL consultata il 5 marzo 2017. Si veda tuttavia in tra quando si parla delle norme comunitarie in materia.

Anche in questo caso la norma presenta diversi profili da approfondire. La norma di fatto si occupa dei velivoli stranieri che, invece di partire (come nel caso dell'articolo precedente), abbiano a transitare, temporaneamente o per fine volo, in un aeroporto italiano. Si tratta, quindi, complessivamente di tre fattispecie diverse: lo scalo tecnico di un aeromobile in territorio nazionale, il cambio di aeromobile e, anche se normativamente parlando si attuano le medesime procedure, del velivolo straniero che atterra per destinazione finale (o per interruzione del viaggio) in Italia. In realtà nessuna questione si pone con riguardo proprio agli ultimi due casi. L'aereo straniero giunge in territorio nazionale e sbarca il proprio passeggero con l'arma, per fine viaggio o per cambio di aeromobile (e probabile nuova partenza). La norma italiana, quindi, obbliga in questo caso non solo il passeggero, ma anche il Comandante e il vettore a far sapere della presenza e poi a trasportare negli uffici di polizia aeroportuali armi o munizioni già a bordo ai fini di poter predisporre i controlli e le adeguate misure di sicurezza.

Il successivo articolo 2 si occupa di normare la situazione del passeggero che "proveniente dall'estero con aeromobile straniero - in transito su scalo nazionale - ha l'obbligo, anche se munito di porto o di licenza di trasporto di armi, di consegnare le armi o le munizioni che porti con sé, sulla persona o nel bagaglio a mano, e di denunziare quelle contenute nel bagaglio stivato, al comandante o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, quando la prosecuzione del viaggio debba avvenire con lo stesso aeromobile. Il comandante di quest'ultimo, o il membro dell'equipaggio da lui incaricato, che abbiano avuto in consegna per la custodia armi o munizioni o che abbiano avuto denuncia o comunque notizia della loro esistenza a bordo, a) debbono darne immediata comunicazione agli uffici di polizia di cui al precedente articolo 1, ai quali spetta di impartire le disposizioni ritenute necessarie a norma di legge; b) quando la prosecuzione del viaggio avvenga con aeromobile diverso da quello di arrivo, ovvero il viaggio venga interrotto o abbia termine, il passeggero proveniente dall'estero ha l'obbligo, anche se munito di porto d'armi o di licenza di importazione, di consegnare le armi o le munizioni che porti con sé, sulla persona o nel bagaglio a mano, e di denunziare quelle contenute nel bagaglio stivato al comandante dell'aeromobile di arrivo o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, che ne danno comunicazione agli uffici di cui al precedente articolo 1. Le armi o le munizioni come sopra consegnate sono trasportate negli stessi uffici a cura del vettore per l'osservanza degli obblighi previsti nell'articolo 1 della presente legge.

Il porto d'armi a bordo di aeromobile straniero proveniente dall'estero in transito sul territorio nazionale

Leggermente diverso è il profilo dell'aeromobile straniero che atterra per metro scalo tecnico per poi riprendere il volo o, come dice la norma, "aeromobile straniero - in transito su scalo nazionale". Qualora, sia predisposta la discesa del passeggeri dal velivolo e l'attesa della ripartenza all'interno dello scalo, anche qui non sussistono particolari problematiche. Ben diverso, però, è il discorso qualora l'aeromobile si fermi su scalo nazionale senza però far scendere i passeggeri. Quest'ultima circostanza rende particolarmente complesso l'applicazione ad un aereo straniero una norma italiana. Quali conseguenze in caso di violazione?

Entrerebbero in gioco, naturalmente, le norme del Codice Penale già prima citate che sanzionano l'applicazione della giurisdizione italiana anche in territorio estero, quindi gli articoli 7, 9, 10. Supra già si è accennato in merito alla discussa applicazione dell'articolo 7 nel caso di specie. Diverso è il discorso degli articoli 9 e 10 che prevedono invece specifiche possibilità di giudizio a determinati limiti di pena. Preliminarmente, occorre riportare che la pena prevista per la violazione delle fattispecie penali di cui alla Legge 694/1974, citata nel suo articolo 6 è la reclusione fino a cinque anni. Fa eccezione la violazione proprio dell'articolo 2 (ma solo per i comportamenti del Comandante e dei suoi incaricati) che sono puniti con la multa fino a trentamila lire⁽¹⁹⁾.

Appare palese come tutte le violazioni della legge siano considerate delitti, ma non tutte risultano perseguibili giurisdizionalmente.

Qualora il colpevole (sia esso membro dell'equipaggio o passeggero) dovesse essere un cittadino italiano si applicherebbe l'art. 9 c.p.⁽²⁰⁾ e pertanto, trattandosi di reato con pena minima inferiore ai tre anni, occorrerebbe la condizionale di procedibilità del Ministro della Giustizia⁽²¹⁾.

Qualora però il colpevole dovesse essere un cittadino straniero, verrebbe a doversi applicare il successivo articolo 10 c.p. che, però, prevede la punibilità dello straniero solo qualora il reato previsto abbia una pena minima superiore ad un anno. Come già accennato, l'art. 6 della Legge 694/1974 non prevede pena minima⁽²²⁾ e pertanto bisogna ritenere come le condotte penalmente

(19) Evidentemente da adattarsi a seguito della modifica dell'art. 24 c.p. con la Legge 94/2009, che ha aumentato il minimo delle multe alla somma di cinquantamila euro.

(20) "Il cittadino, che, fuori dei casi indicati nei due articoli precedenti, commette in territorio estero un delitto per il quale la legge italiana stabilisce la pena di morte o l'ergastolo, o la reclusione non inferiore nel minimo a tre anni, è punito secondo la legge medesima, sempre che si trovi nel territorio dello Stato. Se si tratta di delitto per il quale è stabilita una pena restrittiva della libertà personale di minore durata, il colpevole è punito a richiesta del ministro della giustizia ovvero a istanza, o a querela della persona offesa".

(21) Trattandosi di delitti la cui parte offesa non è un soggetto specifico ma lo Stato, si esclude la possibilità che possa esservi, quale condizione di procedibilità, la querela della parte offesa.

rilevanti da quella legge previste e poste in essere dal cittadino straniero a bordo di aeromobile straniero in transito su scalo nazionale (che non sbarchi però su territorio dello stato) non possano essere giudicate, trovandosi ad essere, per come sono formulate, praticamente inutili.

e. Il porto d'armi a bordo di aeromobile battente bandiera italiana in partenza dall'estero

L'articolo 3 della Legge 694/1974, invece, si occupa degli aeromobili battenti bandiera italiana in partenza dall'estero statuendo che: "I passeggeri, all'atto dell'imbarco in territorio estero su aeromobile battente bandiera nazionale, devono consegnare le armi o le munizioni che portano con sé, sulla persona o nel bagaglio, al comandante dell'aeromobile o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, che provvedono a custodirle nei modi previsti nell'articolo 1 della presente legge. Per il ritiro delle armi o delle munizioni si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge".

In questo caso, appaiono ben pochi problemi di applicazione. Il legislatore italiano che, come visto, ha voluto legiferare anche sui velivoli stranieri in territorio nazionale, si è preoccupato anche di normare quelli italiani in territorio estero ovunque essi si trovino sulla base dell'ovvio principio di diritto internazionale secondo cui un aeromobile in volo è territorio dello Stato.

È certamente dal fatto di poter "dettare legge" solo durante il volo deriva la differente dizione sul momento costitutivo degli obblighi. La dizione "all'atto dell'imbarco in territorio estero", risulta molto diversa da quella dell'art. 1. "prima dell'accettazione" e lascia trasparire la volontà di salvaguardare proprio il principio della Convenzione di Chicago oltre che, ovviamente, una quasi impossibile applicazione della norma a momenti precedenti l'imbarco vero e proprio.

3. Uno sguardo sulle norme comunitarie in materia

La normativa italiana in materia di porto d'armi a bordo di aeromobili, finora analizzata, è stata sempre messa a confronto con le Convenzioni internazionali in materia. Occorre, però, ai fini di completezza, analizzare anche la normativa comunitaria. Laddove nei paragrafi precedenti si è raffrontata la norma italiana con aeromobili stranieri, di fatto si è andato a verificare cosa può succedere in caso di aeromobile registrato da Stati Extra - Ue. Le conseguenze dell'applicazione della normativa UE sono invece totalmente opposte.

(22) L'art. 23 c.p., specifica che il minimo della reclusione è da intendersi, in questi casi, pari a quindici giorni.

L'Unione Europea, fin dagli attentati dell'11 settembre 2001, ha avviato una serie di iniziative normative volte a regolamentare la sicurezza negli aereoporti e a bordo degli aeromobili appartenenti a Paesi membri. Senza qui ripercorrere tutti gli atti legislativi che si sono succeduti in oltre quindici anni, appare d'obbligo riportare come le attuali norme in vigore (Regolamento CE 300/2008 e successivo Regolamento UE 1998/2015 che ne è la diretta attuazione) espressamente si pongono quale interpretazione dell'Annesso 17 emanato dall'ICAO. Con riguardo all'applicazione di quest'ultimo atto, deve ritenersi applicabile in Italia mediato dal diritto comunitario con la conseguenza, tiporata anche nelle norme UE, che la Compagnia aerea venga ad assumere oneri nella sicurezza degli aeromobili. Il Regolamento CE 300/2008, nel suo Allegato, denominato "Norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita" prevede, al punto 4.1.1 che "Tutti i passeggeri originanti, i passeggeri in transito diretto e i passeggeri in transito indiretto, nonché il loro bagaglio a mano devono essere sottoposti a controllo (*screening*) allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili e a bordo degli aeromobili".

Per articoli proibiti, peraltro, il medesimo regolamento comprende "armi, esplosivi od altri dispositivi, articoli e sostanze pericolosi che possono essere utilizzati per commettere un atto di interferenza illecita che metta in pericolo la sicurezza dell'aviazione civile"⁽²³⁾.

L'allegato, al punto 10.3, risulta ancora più esplicito seppur ponendo una prima eccezione generale. "È vietato il trasporto di armi, eccezion fatta per quelle trasportate in stiva, a bordo di un aeromobile, a meno che non siano state soddisfatte le condizioni di sicurezza in conformità alle legislazioni nazionali e che gli Stati interessati non abbiano rilasciato un'autorizzazione". La norma comunitaria del 2008, sembrerebbe escludere categoricamente e completamente la possibilità di porto di armi a bordo di aeromobile tranne nei casi previsti dalla Legge 694/1974. Solo questa norma, a parere di chi scrive, appare congrua a soddisfare le condizioni di sicurezza e a porsi quale autorizzazione dello stato interessato⁽²⁴⁾. Occorre aggiungere (ai fini della trattazione successiva) anche la possibilità, prevista dall'art. 6 del medesimo regolamento, che ogni Stato membro aveva di poter intensificare le misure di sicurezza e quindi porre in essere norme più severe nonché il fatto che lo stesso Regolamento rimandasse ad un successivo atto legislativo che dettasse i comportamenti da tenere. Nel 2015 la

(23) Vds. art. 3, comma 1, n. 7, Reg. CE 300/2008.

(24) Pacificamente tale autorizzazione deve ritenersi anche subordinata, nel diritto interno, ad un valido titolo di porto d'armi.

Commissione europea, con sette anni di ritardo, ha infine emanato il Regolamento UE 1998/2015. Con riguardo al porto di armi, il Regolamento 1998/2015 compie una più puntuale trattazione. Il divieto generico di porto di oggetti proibiti e l'ancor più generica eccezione vengono mitigare.

Il punto 4.4.1. ribadisce di fatto l'impossibilità di portare a bordo una serie di oggetti (contenuti nell'Appendice 4/C) tra cui sicuramente le armi (di cui si da un'elencazione puntuale e abbastanza esaustiva). Tuttavia, il successivo punto 4.4.2 dettaglia: "può essere prevista un'esenzione in merito al punto 4.4.1., a condizione che:

- a) l'autorità competente abbia autorizzato il trasporto degli articoli in questione;
- b) il vettore aereo sia stato informato in merito al passeggero e agli articoli che trasporta prima dell'imbarco del passeggero nell'aeromobile;
- c) si ottemperò alle norme di sicurezza vigenti. Gli articoli in questione vengono collocati in condizioni di sicurezza a bordo dell'aeromobile";

Ancora una volta la Legge 694/1974 si pone quale condizione imprescindibile per l'applicazione del diritto comunitario in materia. Laddove si specifica che l'autorità competente debba autorizzare il trasporto²⁸, che si informi il vettore aereo e che si ottemperò alle norme di sicurezza vigenti, deve ritenersi che tutte e tre le condizioni, per le sole armi e munizioni, vengano soddisfatte dalle norme della legge italiana trattata.

Si badi bene che le norme comunitarie fanno sempre salve le Convenzioni internazionali (vengono espressamente citate, tra le altre, quelle di Chicago e Tokyo) e quindi anche in questo caso ad emergere, come ultima analisi, è il principio generale di autorità assoluta del Comandante dell'aeromobile.

4. La speciale normativa dedicata a particolari categorie e sua applicazione

L'art. 4 della citata Legge 694/1974 pone un'ulteriore problematica: "Gli obblighi di cui alla presente legge non si applicano agli ufficiali e agenti di pubblica sicurezza contemplati nei commi primo e secondo dell'articolo 73 del regolamento di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635²⁹, nonché agli ufficiali, sottufficiali e militari delle Forze armate dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio, limitatamente alle armi previste dai rispettivi regolamenti militari".

- (25) La norma europea, sia del 2008 che del 2015 parla di trasporto, ed effettivamente, applicando anche la legge italiana, si avrebbe non tanto un porto quanto un vero e proprio trasporto.
- (26) Quindi, essenzialmente il Capo della Polizia, i Prefetti, i vice-prefetti, gli ispettori provinciali armati, i magistrati di pubblica sicurezza, i Pretori e i magistrati addetti al pubblico Ministero o all'ufficio di istruzione nonché gli Agenti di P.S. per le armi loro assegnate per il servizio.

ma anche la Convenzione di Tokyo.
sicurezza all'interno di aeromobili così come farebbe intendere il Codice della Navigazione
dimenti, una serie di poteri non solo in materia di polizia giudiziaria, ma anche di pubblica
Su cui si potrebbe azzardare, ma tale affermazione necessiterebbe di maggiori approfondi-

(29)

(Adempimento di un dovere).
22, Legge 110/1975) e su un eventuale rapporto con la scriminante ex art 51 c.p.
Si pensi alla possibilità di incriminazione per comodato d'arma comune o da guerra (ex art

(28)

anche di Polizia Giudiziaria, con tutte le conseguenze del caso.
TULPS. Spesso i soggetti con qualifiche di Pubblica Sicurezza ne hanno contestualmente
Non solo i magistrati del pubblico ministero citati nella norma del Regolamento del

(27)

Comandante dell'aeromobile⁽²⁹⁾.
nostro ordinamento giuridico) è l'autorità speciale e assoluta in capo al
dei principi che emergere da tutte le convenzioni internazionali (ripreso dal
generali, in questo caso del diritto internazionale in materia aeronautica. Uno
Per poter risolvere la controversia appare opportuno rifarsi ai principi

anche violazioni di carattere penalistico⁽²⁸⁾.

soggetti sopra indicati la consegna dell'arma ad un terzo potrebbe comportare
comattuto all'autorità detenuta. Non appare superfluo ricordare che per quei
di un'arma risulta elemento se non imprescindibile quantomeno strettamente
sicurezza pubblica, sia in senso preventivo sia repressivo⁽²⁷⁾ tale per cui il porto
hanno delle responsabilità (e dei poteri) in materia di tutela dell'ordine e della
sono autorizzati al porto d'armi per difesa personale senza alcuna licenza,
stione che si pone, in questi casi, è particolarmente sensibile. I soggetti che
vedono) di alcun controllo preventivo su queste categorie di persone. La que-
già viste precedentemente, aggravate dalla possibilità (che le norme italiane pre-
parlato di un aeromobile battente bandiera straniera con tutte le problematiche,
Nella pratica si è posto lungamente il problema soprattutto quando si è

ro pacificamente salire su un aeromobile armato senza nulla fare né dire.
Comandante dell'aeromobile né all'intesa con il vettore aereo. In pratica potrebbe-
preveniva dell'arma all'Ufficio di polizia di frontiera, né alla consegna dell'arma al
tratta anche di altre armi) senza dover sottostare né alla registrazione e consegna
che si potrebbe è solo quello relativo all'arma in dotazione, mentre per gli altri si
(peraltro nel caso di Agenti di P.S. e membri delle FFAA, in servizio, il problema
le categorie autorizzate sembrerebbero poter portare liberamente le proprie armi
matriche sull'applicazione delle norme italiane su un aeromobile straniero. Infatti,
ancora più difficile, le considerazioni già espresse supra con riguardo alle proble-
speciali di cui alla Legge 694 vengono applicate). Tuttavia, vengono alla luce, con
categorie di persone a portare armi senza licenza (*veritas* impedire che le norme
la normativa già prevista dall'art. 73 del Regolamento TULPS che autorizza quelle
La norma di cui all'art. 4 altro non fa se non estendere anche agli aeromobili

L'obbligo di sottostare all'autorità del Comandante dell'aeromobile deriva da una norma internazionale di tipo partizio⁽³⁰⁾ e, come tale, da intendersi quale "norma interposta" tra Costituzione e norme primarie sottoposte quantomeno alla copertura costituzionale di cui all'art. 117 comma 1 della nostra Carta fondamentale⁽³¹⁾.

Appare qui opportuna una chiosa sulla normativa comunitaria per verificare l'applicazione dell'art. 4, Legge 694/1974 ai vettori comunitari. Si è già in precedenza verificato come la normativa italiana, de facto, si ponga quale condizione di applicazione del Regolamento comunitari in materia e come anche l'art. 4 si ponga quale norma procedurale per permettere il vero e proprio porto a bordo di armi a particolari persone.

Deve tuttavia ritenersi che la norma italiana parzialmente configga con quella comunitaria, specialmente con quella del 2015. L'assenza di qualsiasi previsione comunicativa del porto dell'arma di cui all'art. 4, Legge 694/1974 certamente andrebbe a violare le condizioni per far applicare l'eccezione di cui al punto 4.4.2 del Regolamento UE 1998/2015.

Essso, si ricordi, prevede esplicitamente l'informazione al vettore aereo. La norma italiana lo prevede ma non per personale con funzioni di Pubblica Sicurezza. Deve quindi ritenersi, sulla base dei criteri di risoluzione delle antinomie tra diritto comunitario e diritto interno⁽³²⁾, che l'art. 4 non possa applicarsi e che per quei soggetti debbano essere utilizzate le procedure di sicurezza di cui agli altri articoli della legge.

Competerebbe, in ultima analisi, ancora al Comandante dell'aeromobile stabilire se di mero trasporto o di vero e proprio porto debba trattarsi. Per altro verso, appare palese l'impossibilità, da parte di un vettore aereo comunitario, di vietare *tout court* il porto di armi a bordo di aeromobile, se non potendo applicare il citato articolo 6 del regolamento 300/2008 (e quindi solo laddove il diritto interno del Paese di registrazione dell'aeromobile⁽³³⁾ abbia previsto norme più severe - come un divieto assoluto) o appellandosi alla superiore autorità del Comandante dell'aeromobile.

(30) La citata Convenzione di Tokyo del 1963.

(31) È tale obbligo non appare in contrasto con alcuna altra norma costituzionale.

(32) Si ricordi che nel nostro ordinamento giuridico, specialmente dopo la riforma costituzionale del Titolo V del 2001, in virtù della "primazia" del diritto comunitario, in presenza di antinomie normative tra norme interne e norme comunitarie direttamente applicabili (quali è un Regolamento) devono ritenersi le seconde prevalenti e le prime direttamente disapplicare.

(33) È non certo il Paese in cui abbia sede legale la Compagnia aerea, in virtù del principio generale del diritto applicabile all'aeromobile.

