

Il diritto della navigazione aerea

9.1 Nozioni introduttive - Definizioni

Il diritto della navigazione è il “complesso” di norme e leggi, nazionali e internazionali, che disciplinano l’attività del navigare e le organizzazioni e situazioni connesse. Si precisa che l’attività del navigare è di tipo civile e non militare perché la navigazione militare (marittima ed aerea) non rientra nell’ordinamento giuridico della navigazione.

Il termine “navigazione” è generale e si riferisce ad ogni attività che ha come obiettivo l’utilizzo del mezzo aereo (o nave); in particolare gli elementi che qualificano la navigazione sono:

- i mezzi con i quali si attua (nave, aeromobile, veicolo spaziale);
- l’ambiente nel quale si svolge (mare, acque interne, spazio aereo, spazio extra-atmosferico);
- le finalità che con essa si perseguono (trasporto privato o pubblico, commerciale, di ricerca, di diporto ecc.).

L’ampliamento dei termini di “navigazione aerea” e di “aeromobile” porta ad includere nel diritto aeronautico anche l’attività di esercizio e quindi la figura dell’esercente che conduce tale attività.



Figura 9.1 - Infrastrutture aeroportuali

Il concetto di navigazione aerea porta a considerare, oltre all’ambiente, anche l’infrastruttura che insiste su un’area specifica destinata alle operazioni di decollo e atterraggio, sosta e ricovero degli aeromobili, cioè l’aeroporto.

Nasce l’impresa aeroportuale, cioè l’insieme delle risorse materiali, tecnologiche, umane e organizzative che servono all’attività della navigazione aerea.

L’espandersi del trasporto aereo ha

avuto conseguenze in campo internazionale per cui attualmente il diritto aeronautico non è solo diritto interno, ma anche diritto internazionale. Si pensi alle condizioni di aeronavigabilità degli aeromobili, all'abilitazione degli equipaggi, alla sicurezza della circolazione aerea e alle assicurazioni obbligatorie.

Nello studio di questa complessa materia appare quindi evidente che l'attuale assetto del diritto della navigazione aerea è fortemente condizionato dal contributo delle fonti normative esterne, sia internazionali che comunitarie, nonché dalla loro continua evoluzione.

In base a queste considerazioni si comprende la giusta collocazione del diritto aeronautico: a differenza di altre discipline giuridiche, questo non è solo diritto interno e nemmeno diritto internazionale privato, bensì anche diritto internazionale pubblico e diritto pubblico comunitario poiché, oltre a disciplinare i rapporti tra i privati, regola anche quelli fra gli Stati.

9.2 Le fonti

9.2.1 Generalità

Il diritto della navigazione, in quanto diritto speciale, ha regole proprie non applicabili al diritto comune.

Per quanto riguarda le fonti del diritto della navigazione aerea l'art. 1 del cod. nav. statuisce:

In materia di navigazione marittima interna ed aerea si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili, si applica il diritto civile.

Il diritto civile, o per meglio dire quello comune¹, quindi, sarà applicabile in questa materia solo se non vi sono norme speciali applicabili al caso e non sia neppure possibile fare ricorso al procedimento analogico.

Quello indicato nella normativa non è un elenco tassativo e definitivo; a complicare la materia c'è il fatto che, come si è detto, essendo la navigazione (marittima e aerea) non confinata entro i limiti dello Stato, bisogna tener conto delle fonti internazionali alle quali le legislazioni nazionali spesso si sono ispirate.

Dato che l'art. 1 del cod. nav. precedentemente riportato contiene un elenco di fonti, ma non stabilisce la loro gerarchia, questa va pertanto desunta utilizzando i criteri generali.

¹ Autorevole dottrina (D'Ovidio-Pescatore: *Manuale di diritto della Navigazione* ed. Giuffrè, Milano, 1969) afferma infatti che l'espressione "diritto civile" designa il diritto comune, cioè il complesso di norme e principi del diritto amministrativo, privato, processuale, penale, internazionale che costituiscono la normativa generale.

Come per le fonti del diritto in generale, anche per il diritto aeronautico le fonti si distinguono in fonti primarie e fonti secondarie.

Le fonti primarie sono subordinate solo alle fonti costituzionali, mentre le fonti secondarie sono subordinate alle leggi e operano nell'ambito di esse.

9.2.2 Il codice della navigazione

Il codice della navigazione, promulgato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e successivamente modificato, costituisce ancora oggi il corpo fondamentale della normativa vigente, e prevede:

- a) norme comuni alla navigazione marittima ed aerea;
- b) norme riservate esclusivamente alla navigazione marittima;
- c) norme riservate esclusivamente alla navigazione aerea;

ed è ripartito come descritto qui di seguito:

1. I primi quattordici articoli, che costituiscono le **disposizioni preliminari**, trattano delle fonti del diritto della navigazione e dei limiti di efficacia delle relative norme nello spazio. Varie disposizioni indicano la legge regolatrice delle categorie di atti e rapporti attinenti alla navigazione.

2. **La prima parte** (artt. 15 - 686) riguarda la **navigazione marittima ed interna**, ed è divisa in quattro libri.

Il *primo libro* comprende l'ordinamento amministrativo della navigazione marittima (artt. 15 - 212) e tratta degli organi e dei beni pubblici relativi alla navigazione marittima.

Il *secondo libro* tratta della proprietà e dell'armamento della nave (artt. 232 - 375) e analizza la costruzione e la proprietà della nave.

Il *terzo libro* riguarda la disciplina delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione (artt. 939 - 1037).

Il *quarto libro* tratta delle disposizioni processuali (artt. 578 - 686).

3. **La seconda parte** (artt. 687 - 1079) riguarda la **navigazione aerea** ed è divisa in quattro libri:

Il *primo libro* comprende l'ordinamento amministrativo della navigazione aerea (artt. 687 - 847) e tratta:

- degli organi amministrativi e della disciplina tecnica della navigazione (artt. 687 - 690);
- dei servizi della navigazione aerea (artt. 691 - 691 bis);
- dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aeroporti (artt. 692 - 730);

- del personale aeronautico (artt. 731 - 742);
- del regime amministrativo degli aeroporti (artt. 743 - 775);
- dell'ordinamento dei servizi aerei (artt. 776 - 791);
- della polizia della navigazione (artt. 792 - 825);
- delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici (artt. 793 - 833);
- degli atti di stato civile in corso di navigazione (artt. 834 - 838);
- disposizioni speciali (artt. 839 - 847).

Il *secondo libro* riguarda la proprietà e l'esercizio dell'aeromobile (artt. 848 - 938) e tratta in particolare:

- della costruzione dell'aeromobile (artt. 848 - 860);
- della proprietà dell'aeromobile (artt. 861 - 873);
- dell'impresa di navigazione (artt. 874 - 899);
- del contratto di lavoro del personale di volo (artt. 900 - 938).

Il *terzo libro* riguarda la disciplina delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione (artt. 939 - 1037):

- contratti di utilizzazione dell'aeromobile (artt. 939 - 964);
- responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto (artt. 965 - 980);
- assistenza e salvataggio e ritrovamento dei relitti (artt. 981 - 995);
- assicurazioni (artt. 996 - 1021);
- privilegi e ipoteca (artt. 1022 - 1037).

Il *quarto libro* tratta delle disposizioni processuali (artt. 1038 - 1079):

- competenza nel processo di cognizione (artt. 1039 - 1040);
- attuazione della limitazione del debito dell'esercente (artt. 1041 - 1054);
- esecuzione forzata delle misure cautelari (artt. 1055 - 1079).

4. La terza parte riguarda le disposizioni penali e disciplinari (artt. 1080 - 1265) ed è suddivisa in due libri:

Il *primo libro* tratta delle disposizioni penali (artt. 1080 - 1247).

Il *secondo libro* tratta delle disposizioni disciplinari (artt. 1248 - 1265).

5. Infine la quarta parte (artt. 1266 - 1331) tratta le disposizioni transitorie e complementari.

Il D.lgs. n. 96 del 9.5.2005, emanato in attuazione della legge delega n. 237 del 9.11.2004, ha compiuto la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione in quanto, in seguito all'evoluzione tecnica e allo sviluppo della normativa internazionale e comunitaria, avutisi negli ultimi decenni, questo si presentava in larga parte superato quanto alla regolazione della navigazione aerea.

La riforma è stata completata dal D. lgs. n. 151 del 15.3.2006, correttivo e integrativo di quello precedente. La riforma si è riferita anzitutto alla parte organizzativa della navigazione aerea (organi amministrativi, servizi della navigazione aerea, aerodromi, gestioni aeroportuali, assistenza a terra, personale aeronautico, aeromobile, servizi aerei, polizia della navigazione, atti di stato civile, navigazione da turismo e con alianti), ma ha riguardato pure gli aspetti privatistici, fra i quali il rilevante settore dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile.

Per adeguarsi allo sviluppo del settore aeronautico e alle normative internazionali, negli ultimi cinquant'anni vi erano stati altri due tentativi² di riforma del codice della navigazione aerea.

9.2.3 Le leggi e i regolamenti

Le nozioni di legge e di regolamento sono state già precedentemente trattate³, qui ci si soffermerà solo ad analizzarle nell'ambito del diritto aeronautico.

Tra le *leggi speciali* assumono particolare importanza quelle che recepiscono le numerose convenzioni internazionali. Queste, per diventare parte del nostro ordinamento giuridico, devono essere recepite dal Parlamento tramite una legge, costituiscono, quindi, norme interne che hanno carattere di specialità rispetto alla normativa di diritto comune.

Le più importanti fonti secondarie del diritto della navigazione sono i "regolamenti" distinti in base agli organismi che li emanano:

- regolamenti governativi;
- regolamenti ministeriali;
- regolamenti emanati da enti propri dell'amministrazione della navigazione (es. direttori di aeroporto, ENAV ecc.).

Una particolare diatriba riguarda il regolamento che disciplina la navigazione aerea approvato con R.D. n. 356 dell'11.1.1925.

In dottrina è molto discussa la sua attuale efficacia, poiché anche se l'esistenza di un regolamento è prescritta dallo stesso codice della navigazione dove all'art. 1328 si afferma che *le disposizioni del Codice che richiedono per la loro applicazione l'emanazione di particolari norme regolamentari non entrano in vigore sino a quando dette norme non sono emanate*; tuttavia il regolamento esistente viene espressamente abrogato dal successivo art. 1329.

² Il primo tentativo risale al 1975 e il secondo a vent'anni dopo. In entrambi i casi fu istituita una Commissione presieduta da Gabriele Pescatore.

³ Si veda il paragrafo 1.1.3.

9.2.4 Le norme corporative

Le corporazioni sono organismi sorti con gli ordinamenti dei comuni medioevali e diretti attraverso pratiche di solidarietà a tutelare le attività e gli interessi dei consociati.

In Italia, durante il periodo fascista, l'ordinamento corporativo trovò attuazione solo con la legge 163/34. Le singole corporazioni avevano funzioni consultive, conciliative e normative; queste ultime consistevano nell'emanazione delle c.d. ordinanze corporative, con le quali le corporazioni avevano la facoltà di regolare la disciplina dei rapporti di lavoro. L'intero ordinamento corporativo fu soppresso dal 1944.

Le norme corporative ovvero i contratti collettivi sono degli accordi stipulati tra le organizzazioni dei datori di lavoro, da una parte, e dei lavoratori, dall'altra, per fissare le regole generali del rapporto di lavoro.

Queste regole concordate riguardano il trattamento economico, l'orario di lavoro, la garanzia del posto di lavoro, l'organizzazione dell'attività sindacale ecc.

9.2.5 Usi e consuetudini

Il codice della navigazione richiama frequentemente l'uso⁴ soprattutto per l'eventualità di mancanza di norme corporative.

È da osservare, infine, che il richiamo all'uso effettuato dall'art. 1 del codice della navigazione fa sì che acquisti nella disciplina speciale un posto gerarchicamente superiore a quello normalmente occupato nel diritto comune, infatti secondo quest'articolo l'applicazione della consuetudine *praeter legem* precluderà il ricorso al diritto comune.

9.2.6 Il diritto comune

Come previsto dall'art. 1 del codice della navigazione, quando vi sono delle lacune nella normativa speciale e non si può applicare a questa il procedimento analogico (cioè non vi siano le norme speciali applicabili), si ricorrerà al "diritto comune", cioè alle norme di diritto amministrativo, privato, processuale, internazionale, penale che costituiscono la normativa generale.

⁴ Per quel che concerne la navigazione aerea si vedano gli artt. 907, 909, 913, 919 e 1330.

Questo accade per esempio per i contratti di lavoro del personale di volo o per la disciplina sui privilegi e le ipoteche.

Accade talvolta che il richiamo alla disciplina generale viene effettuato direttamente dalla disciplina speciale (es. l'art. 861 cod. nav. afferma: *In quanto non sia diversamente stabilito gli aeromobili sono soggetti alle norme sui beni mobili*).

9.3 La normativa comunitaria

La normativa comunitaria, di cui si è già trattato nel par. 1.3, è quella emanata dalla Unione Europea⁵. Gli atti dell'Unione Europea devono integrarsi e non entrare in conflitto con le norme di diritto interno. Talvolta, però, accade che i due ordinamenti, quello interno e quello nazionale, regolino in maniera differente una stessa fattispecie.

La Corte di Cassazione è intervenuta sul problema dei rapporti intercorrenti tra norme comunitarie direttamente applicabili nell'ordinamento interno (es. i regolamenti) e il diritto nazionale; adeguandosi alle disposizioni della Corte di Giustizia, la Corte di Cassazione ha riconosciuto la **prevalenza** delle norme comunitarie su quelle interne, collocandole, nella gerarchia delle fonti, in posizione di subordinazione alla sola Costituzione.

Nell'ambito dei trasporti aerei tra i più importanti regolamenti si citano:

- **n. 1321 del 12 novembre 2007** - stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile;
- **n. 1330 del 24 settembre 2007** - stabilisce le modalità per la diffusione delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile;
- **n. 1265 del 26 ottobre 2007** - stabilisce la spaziatura tra i canali per le comunicazioni vocali bordo-terra;
- **nn. 3975 e 3976 del 14 dicembre 1987** - stabilisce le norme sulla concorrenza;
- **n. 2407 del 23 luglio 1992** - stabilisce le norme comuni sul rilascio delle licenze di esercizio dei vettori aerei;
- **n. 2408 del 23 luglio 1992** - introduce la regola della libertà di accesso ai traffici aerei intercontinentali per tutte le compagnie dell'Unione Europea;

⁵ L'Unione Europea è stata istituita il 25 marzo 1957 con il **Trattato di Roma**, reso esecutivo in Italia con legge 14 ottobre 1957, n. 1203. Sono intervenute varie modifiche al trattato fra cui si citano il **Trattato di Maastricht** (7 febbraio 1993), il **Trattato di Amsterdam** (2 ottobre 1997), il **Trattato di Nizza** (26 febbraio 2001) e il **trattato di Lisbona** (13 dicembre 2007).

- **n. 2409 del 23 luglio 1992** - stabilisce che le compagnie aeree possono fissare autonomamente le tariffe senza necessità di approvazione da parte dei relativi Governi;
- **n. 95 del 18 gennaio 1993** - stabilisce norme atte a garantire una giusta distribuzione delle bande orarie fra i vettori che operano negli aeroporti comunitari.

Inoltre, dal 1° gennaio 1993, sono stati aboliti i controlli e le formalità doganali applicabili ai bagagli a mano e registrati da passeggeri che effettuano voli intercomunitari.

9.4 Le convenzioni internazionali

La necessità di dover enunciare norme dirette a fornire garanzia sulla sicurezza dei mezzi di trasporto (nonché dei terzi al suolo) e regolarne l'ingresso e la circolazione nel territorio soggetto alla sovranità dei vari Stati è una esigenza prioritaria.

I veicoli aerei, infatti, hanno la possibilità di accedere al territorio soggetto alla sovranità di qualsiasi Stato, attraverso lo spazio aereo sovrastante in cui non esistono vie materialmente obbliganti, né barriere, né posti di confine.

Affinché si possano realizzare tali garanzie è necessario che tutti gli aeromobili operino sempre in condizioni di massima efficienza; pertanto, sin dall'inizio i singoli Stati regolamentarono la costruzione, l'esercizio e la circolazione dei mezzi di trasporto aereo.

Tenuto conto del fatto che l'aviazione è nata quando le costruzioni, l'esercizio e la navigazione in campo marittimo erano da tempo sviluppate, si comprende il perché la regolamentazione aeronautica abbia seguito, ove possibile, la strada tracciata dalla regolamentazione navale e ne abbia calcolato i principi informativi adottandone le norme.

In costante parallelismo alla navigazione marittima, furono stabilite le regole della navigazione aerea, furono stipulati accordi internazionali, sorsero enti e istituti di controllo in tutto simili al fine di soddisfare tali esigenze di sicurezza; spesso le regole della navigazione aerea erano addirittura coincidenti con quelle della navigazione marittima.

L'importanza di queste fonti del diritto è facilmente desumibile dalla particolarità della materia la quale, più che in altri settori, coinvolge interessi economici, giuridici e politici di Stati diversi.

Per evitare che ogni Nazione regolamenti in modo differente i vari istituti giuridici, i vari Governi (ma anche enti privati comprendenti soggetti di tutto il mondo) sin dagli inizi del Novecento hanno stipulato convenzioni internazionali volte appunto ad uniformare i rapporti in materia di navigazione aerea.

Si ricorda che le convenzioni internazionali vengono rese esecutive in Italia mediante un ordine di esecuzione contenuto in una legge detta di ratifica. La normativa contenuta nella convenzione assume così, sotto il profilo della gerarchia delle fonti, la forza della legge ordinaria.

Vengono di seguito riportate le principali convenzioni internazionali riguardanti il trasporto aereo.

La convenzione di Parigi (1919)

La "Convenzione per il regolamento della Navigazione Aerea" stipulata a Parigi il 13 ottobre 1919 tra alcuni Stati europei, resa esecutiva in Italia il 24 dicembre 1922, fu il primo accordo intervenuto fra più Stati per disciplinare l'impiego dei mezzi aerei.

Questa convenzione istituì per la prima volta il principio della piena ed esclusiva sovranità dello Stato dello spazio atmosferico sovrastante il suo territorio; si stabilì che ogni Nazione avesse il potere di regolare la circolazione aerea sul proprio territorio e di concedere o meno ad altri Stati il diritto di utilizzare il proprio spazio aereo nelle rotte stabilite.

Inoltre si sancì l'obbligo per gli Stati contraenti di immatricolare gli aeromobili in un solo registro nazionale; la convenzione tratta inoltre dei certificati di navigabilità e dei brevetti dei piloti.

Infine dalla convenzione di Parigi trasse origine la CINA (Commissione Internazionale di Navigazione Aerea) con lo scopo di aggiornare le norme stabilite dalla convenzione. In forza dell'adesione a tale Commissione potevano essere introdotte modifiche che sarebbero entrate in vigore all'interno degli ordinamenti giuridici nazionali con la semplice notifica, senza bisogno della ratifica.

La convenzione di Varsavia (1929)

Mentre la convenzione di Parigi si era occupata principalmente della sfera pubblicistica del diritto della navigazione, la convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 affrontò il settore del diritto privato.

Disciplinò, infatti, il contratto di trasporto aereo internazionale:

- venne posto un limite alla responsabilità, fino ad allora illimitata, per danni al passeggero, al bagaglio e alle merci, per evitare che gravi sinistri inducessero le compagnie aeree a rivedere la loro politica di investimento fermando così lo sviluppo del settore;
- i titoli di trasporto aereo vennero regolati in modo uniforme.

La convenzione di Varsavia, resa esecutiva in Italia con legge 19 maggio 1932 n. 841, è stata in parte modificata dai protocolli dell'Aja (28 settembre 1955), di Guatemala (8 marzo 1971) e di Montreal (25 settembre 1975).

Le convenzioni di Roma (1933 e 1952)

Nel 1933 a Roma furono stipulate due convenzioni: la prima, riguardante i danni causati dall'aeromobile ai terzi sulla superficie, è stata sostituita dalla convenzione di Roma del 1952; quest'ultima concernente il sequestro conservativo degli aeromobili ispirò gli artt. 1055 e seguenti del codice della navigazione.

Queste convenzioni sono state recepite dallo Stato italiano rispettivamente nel 1936 e nel 1963.

La convenzione di Bruxelles (29 settembre 1938)

Disciplina l'istituto dell'assistenza e del salvataggio di aeromobili in mare. Pur non essendo mai stata ratificata in Italia, a questa il legislatore si è ispirato nel regolamentare la materia nel codice della navigazione (art. 981 e ss.).

La convenzione di Chicago (1944)

Il 1° novembre 1944 si tenne a Chicago una conferenza organizzata dal Governo americano: l'esigenza di uniformare alcuni aspetti della legislazione aeronautica si era fatta più pressante in seguito al notevole sviluppo del traffico aereo avvenuto durante la seconda guerra mondiale.

Il 7 dicembre 1944 fu stipulata, sempre a Chicago, la "Convenzione per l'aviazione civile internazionale" la quale venne di fatto a sostituire la convenzione di Parigi del 1919.

La stessa convenzione sottolinea come lo sviluppo futuro dell'aviazione civile internazionale può contribuire in modo notevole a far nascere e mantenere tra le nazioni ed i popoli l'amicizia e la comprensione tra le nazioni e i popoli.

La conferenza adottò tre accordi definitivi:

- 1) istituzione dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO - *International Civil Aviation Organization*) quale emanazione dell'ONU (Organizzazione delle Nazioni Unite) in analogia alla quale è governata da una Assemblea deliberante, con un Consiglio, una Segreteria Generale ecc. La convenzione internazionale dell'aviazione civile (*Convention of international Civil Aviation*), denominata successivamente convenzione di Chicago, fu resa esecutiva in Italia con D.lgs. n. 616 del 6.3.1948, ratificato con legge n. 561 del 7.4.1956;
- 2) accordo sul transito dei servizi aerei internazionali (*International Air Service Transit Agreement*);
- 3) accordo sul trasporto aereo internazionale (*International Air Transport Agreement*).

Per quanto riguarda l'organizzazione dell'ICAO e i dettagli sulla convenzione si veda il par. 11.2.1.

La convenzione Ginevra (1948)

La convenzione si prefisse lo scopo di assicurare il riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, cioè affinché alcuni diritti quali i diritti reali di garanzia, il diritto di proprietà, i diritti di utilizzazione fossero riconosciuti anche quando l'aeromobile si fosse trovato in uno Stato estero.

La convenzione di Ginevra è stata resa esecutiva in Italia con legge n. 545 dell'1.5.1952.

La convenzione di Bruxelles (1960)

Con questa convenzione venne istituito l'Eurocontrol con lo scopo di intensificare la collaborazione nel settore del controllo del traffico aereo.

La convenzione di Guadalajara (1961)

Questa convenzione, resa esecutiva in Italia con legge n. 468 dell'11.6.1967, disciplinò la responsabilità nel trasporto aereo internazionale del c.d. vettore di fatto (*actual carrier*), cioè del trasporto effettuato da una persona diversa dal vettore contrattuale.

Per vettore contrattuale (*contracting carrier*) si intende quello che stipula con il cliente il contratto di trasporto.

La convenzione di Tokyo (1963)

In questa convenzione fu stabilito che:

- al comandante dell'aeromobile vengono conferiti i poteri necessari verso i reati o comunque gli atti che possano compromettere la sicurezza a bordo dell'aeromobile;
- il comandante potrà adottare tutte le misure che ritiene necessarie, comprese quelle di costrizione per garantire la sicurezza delle persone, dei beni e dell'aeromobile.
- lo Stato di immatricolazione sarà competente a giudicare questi atti o reati.
- non rientrano in questa disciplina gli aeromobili militari, doganali o di polizia, ma solo quelli civili.

La convenzione di Tokyo è stata recepita dall'Italia con legge n. 468 dell'11.6.1976.

La convenzione dell'Aja (1970)

Resa esecutiva in Italia con legge n. 906 del 22.10.1973, si prefigge l'obiettivo di reprimere gli atti illeciti di cattura o di esercizio del controllo di aeromobili in volo che compromettono la sicurezza delle persone e dei beni.

Secondo il diritto penale internazionale, ciascuno Stato si impegna a reprimere questi crimini con pene severe, o a consegnarli allo Stato che ne faccia richiesta concedendo l'estradizione.

Questa disciplina si applica solo per voli civili internazionali e solo agli aeromobili considerati in volo: dal momento in cui tutti gli sportelli esterni sono stati chiusi fino a quando uno di essi viene aperto per lo sbarco.

La convenzione di Montreal (1971)

Recepita in Italia con legge n. 902 del 22.10.1973, riguarda la repressione degli atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile.

In particolare si sostiene il principio dell'obbligo dello Stato che non ha concesso l'estradizione di sottoporre a giudizio l'autore del reato.