



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Prof.ssa Elisabetta Rosafio

egrosafio@unite.it

Corso di Diritto della Navigazione

Acque interne, mare territoriale, zona contigua; Diritto di
passaggio inoffensivo e di passaggio in transito;
Zona economica esclusiva; Piattaforma continentale; Alto mare;
Spazio aereo



GLI SPAZI RILEVANTI PER LA NAVIGAZIONE AEREA

PRINCIPIO DELLA SOVRANITÀ STATALE SULLO SPAZIO AEREO

Art. 1 della Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919

*«Gli Stati
contraenti
riconoscono che ogni
Stato ha la
sovranità piena ed
esclusiva sullo
spazio aereo al
disopra del suo
territorio»*

Art. 1 della Convenzione di Chicago del 1944

*«Gli Stati
contraenti
riconoscono che ogni
Stato ha la
sovranità piena ed
esclusiva sullo
spazio aereo al
disopra del suo
territorio»*

Art. 3 cod. nav.

*«È soggetto alla
sovranità dello
Stato lo spazio
aereo che sovrasta
il territorio della
Repubblica e il
relativo mare
territoriale»*



CONVENZIONE DI CHICAGO DEL 1944

Art. 1

Sovranità

«Gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato ha la **sovranità piena ed esclusiva** sullo spazio aereo al di sopra del suo territorio»

Art. 2

Territorio

«Ai fini della presente Convenzione, per territorio di uno Stato s'intendono le regioni terrestri e le acque territoriali adiacenti poste sotto la sovranità, la signoria, il protettorato o il mandato di uno Stato»

Gli artt. 1 e 2 danno luogo a una **norma di diritto internazionale generale**

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 3

Spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato

«È soggetto alla sovranità dello Stato lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica ed il relativo mare territoriale»

L'art. 3 c. nav. è *conforme* al contenuto degli artt. 1 e 2 della Convenzione di Chicago

GLI AEROMOBILI STRANIERI IN ITALIA

Gli aeromobili stranieri, **ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia**

Gli aeromobili stranieri **militari, di dogana e di polizia**

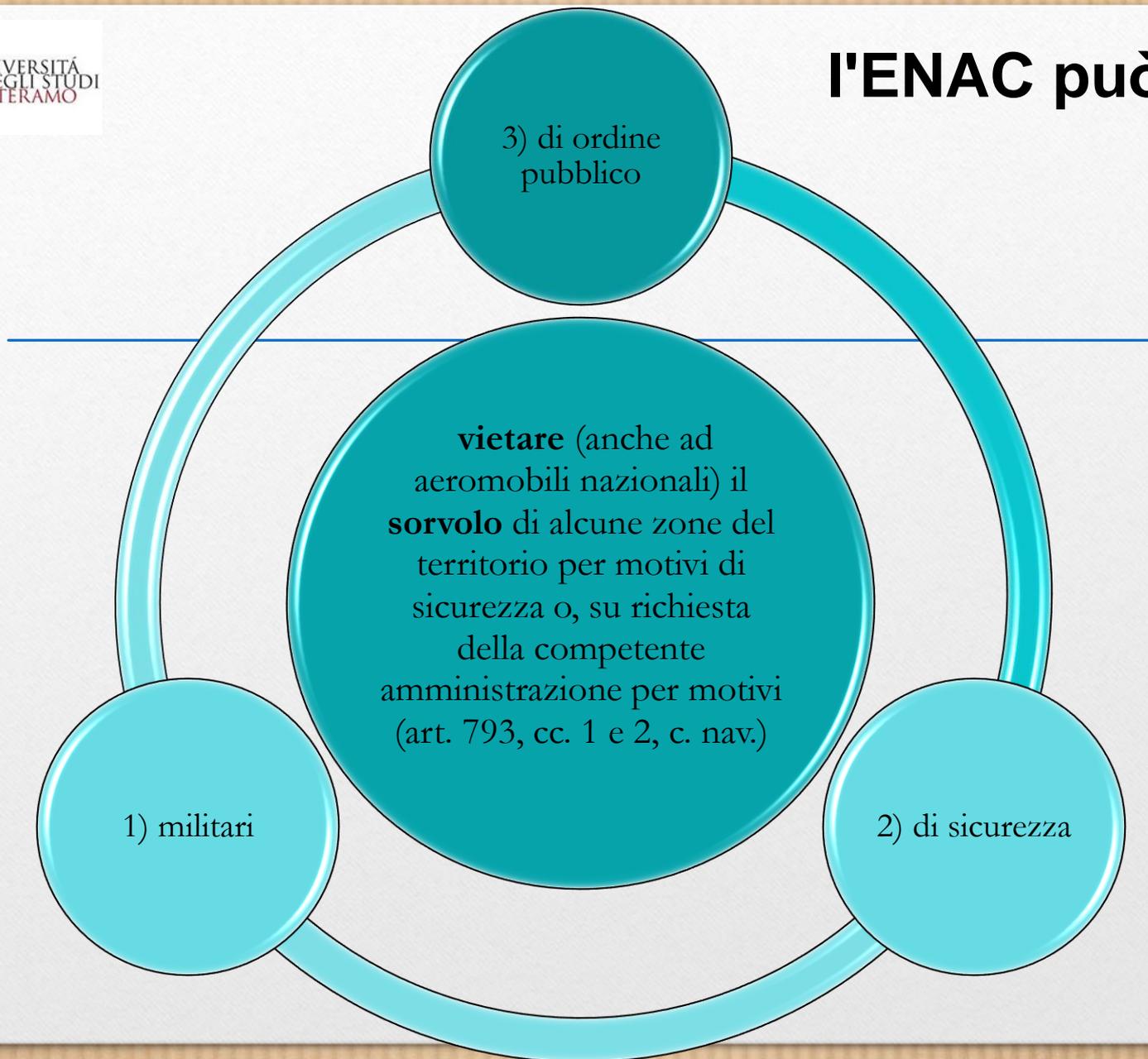
possono sorvolare il territorio dello Stato a condizione di reciprocità o quando ciò sia stabilito dalla normativa europea o da convenzioni internazionali
(art. 794, c. 1, c. nav.)

non possono sorvolare il territorio dello Stato senza una speciale autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa
(art. 794, c. 2, c. nav.)

l'ENAC (Ente nazionale aviazione civile) può dare autorizzazioni temporanee.



I'ENAC può





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Mentre il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)

può

vietare il sorvolo di
tutto il territorio della Repubblica per eccezionali motivi di interesse
pubblico
(art. 793, c. 3, c. nav.)



Dato il **rinvio** dell'art. 794, c. 1, c. nav. **alle convenzioni internazionali**, in materia di libertà di sorvolo **l'art. 9 della Convenzione di Chicago del 1944** stabilisce:

alla **lettera a)** «Ogni Stato contraente può, per motivi di necessità militari o di sicurezza pubblica, limitare o proibire uniformemente per gli aeromobili di altri Stati il sorvolo di certe aree del proprio territorio, purché a tale riguardo nessuna distinzione sia fatta fra gli aeromobili dello Stato del cui territorio si tratta, impiegati in servizi aerei internazionali registrati, e gli aeromobili degli altri Stati contraenti similmente impiegati [...]»

alla **lettera b)** «Ogni Stato contraente si riserva inoltre il diritto, in circostanze eccezionali o durante un periodo di emergenza, oppure nell'interesse della sicurezza pubblica, e con effetto immediato, di limitare o proibire temporaneamente il sorvolo in tutto o in parte del proprio territorio, alle condizioni che tale limitazione e proibizione si applichi senza distinzione di nazionalità agli aeromobili di tutti gli altri Stati».

La libertà di sorvolo degli aeromobili stranieri civili

La Convenzione di Chicago del 1944 distingue tra:

aeromobili impiegati in servizi aerei internazionali registrati (art. 6)



hanno bisogno di una speciale autorizzazione

aeromobili non impiegati in servizi internazionali registrati (art. 5)



Il sorvolo e l'atterraggio per scopi non commerciali sul territorio degli altri Stati contraenti possono effettuarsi senza la necessità di un'autorizzazione preventiva

Il diritto di **sorvolo** e quello di **atterraggio per scopi non commerciali** rappresentano le così dette **prime due libertà dell'aria c.d. libertà «tecniche»** (art. 5 Conv. Chicago), che si contrappongono alle c.d. libertà commerciali



Accordo sul transito dei servizi aerei internazionali (Si Italia)



Le libertà commerciali → hanno ad oggetto il **trasferimento di persone, posta e merci** da un Paese ad un altro

Accordo sui trasporti aerei internazionali (No Italia)

- **sbarcare**, nel territorio di uno Stato contraente, passeggeri, posta e merci imbarcati sul territorio dello Stato di cui l'aeromobile possiede la nazionalità
- **imbarcare**, sul territorio di uno Stato contraente, passeggeri, posta e merci destinati al territorio dello Stato di cui l'aeromobile possiede la nazionalità
- **imbarcare**, sul territorio di uno Stato contraente, passeggeri, posta e merci destinati al territorio di qualsiasi Stato terzo assieme al diritto di sbarcare, sul territorio dello Stato contraente, passeggeri, posta e merci, provenienti dal territorio di qualsiasi Stato terzo



Riconosciute dalla Conv. di Chicago agli aeromobili degli Stati contraenti in occasione di voli non regolari (art. 5, comma 2) nei limiti dell'art. 7 della stessa Convenzione



Ricapitoliamo: Le 5 libertà dell'aria

- 1. PRIMA LIBERTÀ** → Diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di sorvolare il territorio di un altro Stato contraente senza atterrare.
- 2. SECONDA LIBERTÀ** → Diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di atterrare nel territorio **di un altro Stato contraente** per ragioni **non commerciali**.
- 3. TERZA LIBERTÀ** → Diritto degli aeromobili di uno Stato **di sbarcare nel territorio di un altro Stato contraente** **passengeri, merci e posta imbarcati** nel territorio nel quale l'aeromobile ha la nazionalità.
- 4. QUARTA LIBERTÀ** → Diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di **imbarcare** passeggeri, posta o merci nel territorio di uno Stato contraente, con destinazione nel territorio dello Stato di nazionalità dell'aeromobile.
- 5. QUINTA LIBERTÀ** → Diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di imbarcare nel territorio dello Stato contraente passeggeri, posta o merci, con destinazione nel territorio di qualsiasi altro Stato contraente e sbarcare passeggeri, posta o merci, provenienti dal territorio di qualsiasi altro stato contraente.



MA

Art. 7 Convenzioni di Chicago

«Ogni Stato contraente ha il diritto di rifiutare agli aeromobili di un altro Stato contraente il permesso di imbarcare sul suo territorio passeggeri, posta o merci per trasportarli, contro remunerazione o in virtù di un contratto di locazione, in un altro punto del suo territorio. Ogni Stato contraente si impegna a non concludere accordo alcuno per la concessione specifica ed esclusiva di qualsiasi privilegio di tale natura ad un altro Stato o impresa di trasporti aerei di un altro Stato, e a non farsi concedere simile privilegio esclusivo da un altro Stato»