

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 1730-A)

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE MONTINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**
di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**
e col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 GIUGNO 1966

Comunicata alla Presidenza il 27 ottobre 1966

Adesione alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, adottata a Guadalajara (Messico) il 18 settembre 1961, e sua esecuzione

ONOREVOLI SENATORI. — Il trasporto aereo internazionale è regolato, fra i principali Stati del mondo, dalla cosiddetta « Convenzione di Varsavia », che ha permesso l'unificazione di alcune norme relative a tale trasporto aereo internazionale.

La Convenzione di Varsavia risale al 12 ottobre 1929, data in cui essa fu per la prima volta stabilita, ma nel dopoguerra si resero necessari opportuni aggiornamenti e fu quindi completata o emendata da successivi Accordi firmati all'Aja nel 1955.

Senonchè la detta Convenzione di Varsavia restava limitata a sole norme riguardanti le persone direttamente partecipi del contratto di trasporto, e nulla era previsto per quanto riguardava il trasporto aereo internazionale effettuato da persona che non fosse parte del contratto stesso. In altre parole, mentre la Convenzione di Varsavia riguardava il cosiddetto vettore contrattuale, rimaneva estraneo ad essa il cosiddetto vettore di fatto, cioè colui che in virtù di autorizzazione datagli dal vettore contrattuale effettua in tutto o in parte il trasporto aereo internazionale.

A completare questa lacuna interviene l'attuale Convenzione, firmata a Guadalajara (Messico) il 18 settembre 1961, la quale viene così ad assicurare anche al vettore di fatto un suo *status* internazionale.

In forza dell'articolo 2 della nuova Convenzione, il vettore contrattuale e il vettore di fatto sono sottomessi alle regole della Convenzione di Varsavia, il primo per la totalità del trasporto previsto nel contratto, il secondo solamente per il trasporto che egli realmente effettua.

Per l'articolo 3, gli atti e le omissioni del vettore di fatto relativi al trasporto effettuato, sono reputati essere gli stessi di quelli del vettore contrattuale con tutte le responsabilità relative entro i limiti previsti dall'articolo 22 della Convenzione di Varsavia. Non sono ammessi obblighi superiori nè rinunce a diritti che siano oltre la detta Convenzione.

Anche gli articoli successivi fanno continuamente riferimento alle norme in vigore per la Convenzione di Varsavia. Di particolare interesse l'articolo 7, per cui ogni azione di responsabilità relativa al trasporto effettuato dal vettore di fatto può essere intentata a scelta dall'attore sia contro l'uno che l'altro dei due vettori, sia separatamente, sia anche congiuntamente, creando così una giuridica solidarietà.

L'articolo 8 fissa la competenza territoriale dell'azione di responsabilità, a scelta, sia davanti al tribunale ove può essere intentata l'azione al vettore contrattuale (conforme all'articolo 28 della Convenzione di Varsavia), sia davanti al tribunale del domicilio del vettore di fatto.

Per l'articolo 9, ogni clausola che tende a esonerare l'uno o l'altro dei vettori dalle responsabilità stabilite con l'attuale Convenzione è ritenuta nulla.

L'articolo 13 dispone che la presente Convenzione sia registrata presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) e presso la Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI). Dell'una e dell'altra Organizzazione, come è ben noto, il nostro Paese è membro da lungo tempo.

Come è rilevato nella relazione al disegno di legge presentato dal Governo, la Convenzione di Guadalajara non ha potuto estendere la propria disciplina anche ai casi di locazione e di noleggio: la ragione di tale carenza dipende dalle difficoltà, manifestatesi in sede preparatoria, di raggiungere una definizione univoca per questo settore della materia, materia che è per sè stessa in fase di regolamentazione internazionale.

Nulla si oppone alla ratifica di questo disegno di legge, chè anzi la Convenzione di Guadalajara costituisce un passo innanzi nell'ordinamento internazionale dei trasporti aerei.

Si propone quindi l'approvazione del disegno di legge.

MONTINI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, adottata a Guadalajara (Messico) il 18 settembre 1961, addizionale alla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XIV della Convenzione stessa.