

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1797-A)

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE CARBONI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 29 novembre 1961
(V. Stampato n. 2607)*

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

e col Ministro della Difesa

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 1° dicembre 1961*

COUNICATA ALLA PRESIDENZA IL 10 FEBBRAIO 1963

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa ai danni causati a terzi da aeromobili stranieri sulla superficie, adottata a Roma il 7 ottobre 1952

ONOREVOLI SENATORI. — I principi fondamentali contenuti nella presente Convenzione — frutto di una profonda elaborazione dottrinale e di una lunga pratica — sono i seguenti.

1. — Il riconoscimento che i danni causati alla superficie da aeronavi straniere debbono essere indennizzati, purchè siano conseguenza diretta di un fatto specifico originato dalla stessa aeronave e non dipendenti dal solo fatto del passaggio dell'aeronave nello spazio aereo, in modo conforme alle norme internazionali sulla circolazione aerea (articolo 1).

La caratteristica del principio accolto dalla Convenzione è data dal fatto che il diritto al risarcimento sorge e si esercita senza che il titolare debba dimostrare che il danno è dovuto a colpa o a dolo di colui che lo ha prodotto.

La responsabilità per tali danni sorge dal rischio aereo creato dall'aeronave.

Tale responsabilità si aggrava per dolo — come dirò più avanti (paragrafo 3) — ma si attenua o si elimina se il danno è provocato in parte o in tutto dalla colpa di colui che lo ha subito (articolo 6).

2. — Il responsabile di tali danni non è nè colui che utilizza l'aereo, nè il suo proprietario, bensì colui che ha conservato — attraverso le persone da lui nominate — la direzione tecnica dell'aeronave, anche se ha ceduto ad altri il diritto di utilizzare l'aereo (articolo 2). Sicchè l'elemento fondamentale per stabilire la responsabilità è la nomina del capitano o dell'equipaggio e la facoltà di poter dare loro ordini o impartire disposizioni sull'impiego tecnico dell'aeronave, anche se altri hanno ottenuto il diritto di usare l'aereo. Il che costituisce un caso che — sotto alcuni aspetti — è da considerarsi particolare e proprio dell'esercizio della navigazione aerea, ma che, in fondo, può considerarsi come un caso che rientra nella grande categoria dei casi di responsabilità per fatto altrui e che impone ai committenti di risarcire i danni compiuti dai loro preposti nell'esercizio delle mansioni ad essi affidate.

La dottrina più antica giustificava tale responsabilità ricorrendo alla teoria della « *culpa in eligendo* » o della « *culpa in vigilando* », mentre oggi si considera — più esattamente — che il committente è responsabile per i fatti del suo preposto perchè questi continua o completa l'opera sua; è il preposto che compie molteplici atti o negozi sostituendo il committente e quindi è giusto che sia questi il responsabile.

La responsabilità conserva la sua efficacia verso i danneggiati anche se colui che ha causato il danno ha usato l'aereo senza il consenso dell'esercente e si aggrava di una responsabilità solidale che lega l'autore del danno al suo proponente (articolo 3).

3. — La responsabilità suindicata può limitarsi — ove i fatti non siano dovuti a dolo — ad una somma calcolata sul peso dell'aeronave (articolo 11).

È illimitata, invece, in caso di dolo (articoli 9 e 12).

4. — È concesso agli Stati contraenti il diritto di esigere che gli aerei siano assicurati per i danni causati alla superficie (articolo 15) e la Convenzione ne disciplina minutamente i termini e le condizioni (articoli 15-18).

5. — Competente a giudicare dei danni ed a fissare il risarcimento è la Magistratura dello Stato in cui i danni stessi sono avvenuti. Questo è il principio fondamentale della competenza giudiziaria (articolo 20) e nella Convenzione sono indicati i termini entro cui l'azione di danno deve intentarsi (articoli 19, 20 e 21) è l'efficacia esecutiva di cui la sentenza è fornita (articolo 20).

* * *

Questi i punti più importanti della presente Convenzione, punti che furono in parte già trattati da precedenti Convenzioni, quale per esempio la Convenzione di Varsavia del 1929 (oggi emendata dal Protocollo dell'Aja del 1955) che riconosce la responsabilità oggettiva del vettore aereo e la limitazione della sua responsabilità per i danni alle persone e alle cose trasportate e ancor più dalla

Convenzione di Roma del 1933, di cui la presente Convenzione è da considerarsi come una continuazione ed uno sviluppo. Il testo elaborato e sottoposto oggi alla nostra ratifica ha tenuto nel suo giusto conto le osservazioni sorte dalla pratica attuazione della Convenzione del 1933 e le formule elaborate dalla teoria per dare ad esse una chiara ed esatta veste giuridica, conciliando —

nei limiti del possibile — concezioni e dottrine, spesso, assai diverse perchè originate da ordinamenti di ispirazione molto differente.

Lo sforzo fatto e i risultati raggiunti — notevoli l'uno e gli altri — mi spingono a chiedere che il Senato approvi il disegno di legge che ratifica la Convenzione in esame.

CARBONI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione relativa ai danni causati a terzi da aeromobili stranieri sulla superficie, adottata a Roma il 7 ottobre 1952.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore, in conformità dell'articolo 33 della Convenzione stessa.