

(N. 309)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari esteri**

(SFORZA)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(SCELBA)

col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

col **Ministro delle Finanze**

(VANONI)

col **Ministro dei Trasporti**

(CORBELLINI)

e col **Ministro della Difesa**

(PACCIARDI)

NELLA SEDUTA DEL 9 MARZO 1949

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa al riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, conclusa a Ginevra il 19 giugno 1948.

ONOREVOLI SENATORI. — L'adozione della Convenzione relativa al riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, firmata a Ginevra il 19 giugno 1948, rappresenta il risultato più notevole conseguito dalla II Assemblea dell'O. A. C. I. ed il coronamento di un lungo lavoro preparatorio svolto prima dal CITEJA e successivamente dal Comitato giuridico dell'O. A. C. I.

La Convenzione si basa sul progetto di convenzione elaborato dal Comité juridique nella

Sessione di Bruxelles e da questo approvato in data 25 settembre 1947. Ma il testo finale è risultato assai modificato rispetto a quello di Bruxelles, sia per il desiderio di raggiungere una regolamentazione più completa, sia per la necessità di adattare le disposizioni della Convenzione alle divergenti concessioni giuridiche degli Stati partecipanti.

Nel suo complesso la convenzione non contiene principi contrastanti con quelli a cui si è ispirato il legislatore italiano allorquando ha

redatto il codice della navigazione. Infatti il criterio intorno al quale si orienta il riconoscimento dei diritti iscritti a carico di un determinato aeromobile in Stati diversi da quello in cui l'iscrizione è avvenuta è quello della legge nazionale dell'aeromobile. Conferendo competenza a tale legge si ottiene certezza del diritto ogni qualvolta sia il caso di valutare un diritto sorto ed iscritto in uno Stato diverso da quello desiderato.

I problemi più delicati sorgono in rapporto al mutamento di nazionalità dell'aeromobile ed in relazione al rango tra i diritti iscritti, nonchè rispetto all'inserzione preferenziale di certi privilegi. Su questi punti la Convenzione ha cercato di dare norme precise, regolando una materia che, quantunque considerata ampiamente dalla dottrina, non aveva ottenuto sin qui quasi nessuna soluzione normativa neppure nell'ambito delle singole legislazioni interne.

Come il suo stesso titolo indica, la Convenzione è di diritto internazionale privato, vale a dire si limita per lo più a stabilire i criteri per indicare la legge regolatrice. Talvolta però, come per l'esecuzione forzata, detta norme di diritto interno uniforme, alle quali tutti gli Stati contraenti dovranno adeguare il loro ordinamento interno.

Nel suo complesso la convenzione tende a realizzare uno scopo pratico, che è quello di apprestare garanzia al finanziamento della produzione aeronautica dei vari Paesi.

Per la sua stessa mobilità e per il fatto che la sua circolazione lo porta a superare le frontiere di più ordinamenti giuridici, l'aeromobile potrebbe facilmente sottrarsi agli atti esecutivi causati dai diritti di credito che sono iscritti nei suoi confronti, qualora il diritto in base al quale un determinato creditore agisce non fosse internazionalmente riconosciuto, e non potesse quindi farsi valere anche in un ordinamento diverso da quello in cui il diritto stesso è sorto o è stato iscritto in pubblici registri.

Il sistema della Convenzione assicura insomma una conveniente tutela ai crediti gravanti gli aeromobili stranieri, pur senza sacrificare i creditori locali che siano vittime di un evento dannoso sopravvenuto sul territorio nazionale, e pur attribuendo carattere privilegiato ai crediti di coloro che hanno operato il salvataggio dell'aeronave o che ne hanno assicurato la conservazione.

Su un punto solo la Convenzione in certo modo si distacca dai principi vigenti nell'ordinamento italiano: ed è circa il riconoscimento internazionale del privilegio per crediti dello Stato. Nonostante che la delegazione italiana abbia appoggiato la proposta della delegazione portoghese e di alcune delegazioni sud-americane tendente all'inclusione nella Convenzione del privilegio fiscale, è prevalsa l'opinione di astenersi dal regolare questo punto, il quale potrà sempre costituire oggetto di apposita disposizione negli accordi bilaterali di navigazione aerea.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare ed il Governo a dare piena ed intera esecuzione alla Convenzione relativa al riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili conclusa a Ginevra il 19 giugno 1948.

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ALLEGATO.

CONVENTION

relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

Considérant que la Conférence de l'aviation civile internationale, réunie à Chicago aux mois de novembre et décembre 1944, a recommandé l'adoption à une date rapprochée d'une Convention concernant le transfert de propriété d'aéronefs,

Considérant qu'il est hautement désirable, dans l'intérêt de l'expansion future de l'aviation civile internationale, que des droits sur aéronef soient internationalement reconnus,

Les soussignés, dûment autorisés, sont convenus, au nom de leurs Gouvernements respectifs, des dispositions suivantes:

Article I

1. Les États contractants s'engagent à reconnaître:

- a) le droit de propriété sur aéronef;
- b) le droit pour le détenteur d'un aéronef d'en acquérir la propriété par voie d'achat;
- c) le droit d'utiliser un aéronef en exécution d'un contrat de location consenti pour une durée de six mois au moins;
- d) l'hypothèque, le « mortgage » et tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette, à condition que de tels droits soient:
 - i) constitués conformément à la loi de l'État contractant où l'aéronef est immatriculé lors de leur constitution, et
 - ii) régulièrement inscrits sur le registre public de l'État contractant où l'aéronef est immatriculé.

La régularité des inscriptions successives dans différents États contractants est déterminée d'après la loi de l'État contractant où l'aéronef est immatriculé au moment de chaque inscription.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit aux États contractants de reconnaître, par application de leur loi nationale, la validité d'autres droits grevant un aéronef. Toutefois, aucun droit préférable à ceux énumérés au paragraphe (1) du présent article ne doit être admis ou reconnu par les États contractants.

Article II

1. Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, les effets à l'égard des tiers de l'inscription d'un des droits énumérés au paragraphe 1 de l'article I

sont déterminés conformément à la loi de l'État contractant où ce droit est inscrit.

3. Tout État contractant peut interdire l'inscription d'un droit sur un aéronef qui ne pourrait être valablement constitué aux termes de sa loi nationale.

Article III

1. L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

2. Toute personne peut se faire délivrer par ce service des expéditions, copies ou extraits certifiés conformes qui font foi jusqu'à preuve contraire des énonciations du registre.

3. Si la loi d'un État contractant prévoit que la mise sous dossier d'un document tient lieu de l'inscription, cette mise sous dossier a les mêmes effets que l'inscription aux fins de la Convention. Dans ce cas, toutes dispositions sont prises pour que ce document soit accessible au public.

4. Des taxes raisonnables peuvent être perçues à l'occasion de toutes opérations effectuées par le service chargé de la tenue du registre.

Article IV

1. Les États contractants reconnaissent que les créances afférentes:

a) aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef;

b) aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef sont préférables à tous autres droits et créances grevant l'aéronef, à la condition d'être privilégiés et assortis d'un droit de suite au regard de la loi de l'État contractant où ont pris fin les opérations de sauvetage ou de conservation.

2. Les créances énumérées au paragraphe 1 du présent article prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître.

3. Elles peuvent faire l'objet d'une mention au registre dans les trois mois à compter de l'achèvement des opérations qui leur ont donné naissance.

4. Les États contractants s'interdisent à l'expiration du délai de trois mois ci-dessus prévu de reconnaître les sûretés dont il s'agit, à moins qu'au cours dudit délai:

a) la créance privilégiée ne fasse l'objet d'une mention au registre conformément au paragraphe 3;

b) le montant de la créance ne soit fixé amiablement ou qu'une action judiciaire concernant cette créance ne soit introduite. Dans ce cas la loi du tribunal saisi détermine les causes d'interruption ou de suspension du délai.

5. Les dispositions du présent article s'appliquent nonobstant celles du paragraphe 2 de l'article I.

Article V

La priorité qui s'attache aux droits mentionnés au paragraphe 1 *d*) de l'article I s'étend à toutes les sommes garanties. Toutefois, en ce qui concerne les intérêts, la priorité n'est accordée qu'à ceux échus au cours des trois années antérieures à l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de cette dernière.

Article VI

En cas de saisie ou de vente forcée d'un aéronef ou d'un droit sur aéronef, les États contractants ne sont pas tenus de reconnaître au préjudice soit du créancier saisissant ou poursuivant, soit de l'acquéreur, la constitution ou le transfert de l'un des droits énumérés au paragraphe 1 de l'article I par celui contre lequel est poursuivie la procédure de vente ou d'exécution, alors qu'il en avait connaissance.

Article VII

1. Les procédures de vente forcée d'un aéronef sont celles prévues par la loi de l'État contractant où la vente est effectuée.

2. Les dispositions suivantes doivent, toutefois, être respectées:

a) la date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance;

b) le créancier saisissant doit remettre au tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions concernant l'aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé pour la vente, en faire l'annonce au lieu où l'aéronef est immatriculé conformément aux dispositions de la loi locale et prévenir, par lettre recommandée envoyée, si possible par poste aérienne, aux adresses portées sur le registre, le propriétaire ainsi que les titulaires de droits ou de créances privilégiées mentionnées au registre conformément au paragraphe 3 de l'article IV.

3. Les conséquences de l'inobservation des dispositions du paragraphe 2 sont celles prévues par la loi de l'État contractant où la vente est effectuée. Néanmoins, toute vente effectuée en contravention des règles définies dans ce paragraphe peut être annulée sur demande introduit dans les six mois à compter de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice du fait de cette inobservation.

4. Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables, aux termes de la présente Convention, à ceux du créancier saisissant, ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge par l'acquéreur.

5. Lorsque, dans le territoire de l'État contractant où la vente est effectuée, un dommage est causé à la surface par un aéronef grevé, en garantie d'une créance, d'un des droits prévus à l'article I, la loi nationale de cet État contractant peut disposer, en cas de saisie de cet aéronef ou de tout autre aéronef ayant le même propriétaire et gravé de droits semblables au profit du même créancier:

a) que les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus sont sans effet à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit créancier saisissants;

b) que les droits prévus à l'article I garantissant une créance et grevant l'aéronef saisi ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80 % de son prix de vente.

Toutefois, les dispositions ci-dessus du présent paragraphe ne sont pas applicables lorsque le dommage causé à la surface est convenablement et suffisamment assuré par l'exploitant ou en son nom auprès d'un État ou une entreprise d'assurance d'un État quelconque.

En l'absence de toute autre limitation prévue par la loi de l'État contractant où il est procédé à la vente sur saisie d'un aéronef, le dommage est réputé suffisamment assuré au sens du présent paragraphe si le montant de l'assurance correspond à la valeur à neuf de l'aéronef saisi.

6. Les frais légalement exigibles selon la loi de l'État contractant où la vente est effectuée, et exposés au cours de la procédure d'exécution en vue de la vente et dans l'intérêt commun des créanciers, sont remboursés sur le prix avant toutes autres créances, même celles privilégiées aux termes de l'article IV.

Article VIII

La vente forcée d'un aéronef conformément aux dispositions de l'article VII transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Article IX

Sauf dans le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions de l'article VII, aucun transfert d'inscription ou d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un État contractant à celui d'un autre État contractant ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

Article X

1. Si en vertu de la loi de l'État contractant où un aéronef est immatriculé, l'un des droits prévus à l'article I, régulièrement inscrit sur un aéronef et constitué en garantie d'une créance, s'étend à des pièces de rechange entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés, cette extension est reconnue par tous les États contractants, sous condition que les dites pièces soient conservées auxdits emplacements et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées, et indique le registre où il est inscrit ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

2. Un inventaire indiquant la nature et le nombre approximatif des dites pièces est annexé au document inscrit. Ces pièces peuvent être remplacées par des pièces similaires sans affecter le droit du créancier.

3. Les dispositions de l'article VII, 1 et 4, et de l'article VIII s'appliquent à la vente sur saisie des pièces de rechange. Toutefois, si la créance du saisissant n'est assortie d'aucune sûreté réelle, les dispositions de l'article VII, paragraphe 4, sont considérées comme permettant l'adjudication sur une enchère

des deux tiers de la valeur des pièces de rechange telle qu'elle est fixée par experts désignés par l'autorité chargée de la vente. En outre, lors de la distribution du prix, l'autorité chargée de la vente peut limiter, au profit du créancier saisissant, le montant payable aux créanciers de rang supérieur, aux deux tiers du produit de la vente après déduction des frais prévus à l'article VII, paragraphe 6.

4. Au sens du présent article, l'expression « pièces de rechange » s'applique aux parties composant les aéronefs, moteurs, hélice, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, parties de ces divers éléments, et plus généralement à tous autres objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent dans chaque État contractant qu'aux aéronefs immatriculés dans un autre État contractant.

2. Toutefois, les États contractants appliquent aux aéronefs immatriculés sur leur territoire:

a) les dispositions des Articles II, III, IX, et

b) les dispositions de l'article IV, sauf si le sauvetage ou les opérations conservatoires ont pris fin sur leur propre territoire.

Article XII

Les dispositions de la présente Convention n'affectent en rien le droit des États contractants de procéder à l'égard d'un aéronef aux mesures d'exécution prévues par leurs lois nationales relatives à l'immigration, aux douanes ou à la navigation aérienne.

Article XIII

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés à des services militaires, de douane ou de police.

Article XIV

Pour l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des États contractants peuvent, sauf disposition contraire de leur loi nationale, correspondre directement entre elles.

Article XV

Les États contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention et à les faire connaître sans retard au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVI

Au sens de la présente Convention, « l'aéronef » comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article XVII

Si un territoire représenté par un État contractant dans ses relations extérieures tient un registre distinct d'immatriculation, toute référence faite dans la présente Convention à la loi de l'État contractant s'entend comme une référence à la loi de ce territoire.

Article XVIII

La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur dans les conditions prévues à l'article XX.

Article XIX

1. La présente Convention sera ratifiée par les États signataires.
2. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui notifiera la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents.

Article XX

1. Lorsque deux États signataires ont déposé leurs instruments de ratification sur la présente Convention, celle-ci entre en vigueur entre eux le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du second instrument de ratification. Elle entre en vigueur à l'égard de chacun des États qui dépose son instrument de ratification après cette date, le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de cet instrument.
2. L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie à chacun des États signataires la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur.
3. La présente Convention sera, dès son entrée en vigueur, enregistrée auprès des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXI

1. La présente Convention sera, après son entrée en vigueur, ouverte à l'adhésion des États non signataires.
2. L'adhésion est effectuée par le dépôt dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'un instrument d'adhésion. L'Organisation notifie la date de ce dépôt à chacun des États signataires et adhérents.

3. L'adhésion prend effet le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de l'instrument d'adhésion dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXII

1. Chaque État contractant peut dénoncer la présente Convention en notifiant cette dénonciation à l'Organisation de l'aviation civile internationale qui informe chacun des États signataires et adhérents de la date de réception de cette notification.

2. La dénonciation prend effet six mois après la date de réception par l'Organisation de la notification de dénonciation.

Article XXIII

1. Tout État peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation de la présente Convention ne vise pas l'un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie une telle déclaration à chacun des États signataires ou adhérents.

3. A l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, la présente Convention s'applique à tous les territoires qu'un État contractant représente dans les relations extérieures.

4. Tout État peut adhérer à la présente Convention séparément au nom de tous ou de l'un quelconque des territoires à l'égard desquels il a fait une déclaration conformément au paragraphe 1 du présent article; dans ce cas, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article XXI s'appliquent à cette adhésion.

5. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention, conformément aux dispositions de l'article XXII, séparément pour la totalité ou pour l'un quelconque des territoires que cet État représente dans les relations extérieures.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève le dix-neuvième jour du mois de juin de l'an mil neuf centquarante-huit, en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

La présente Convention sera déposée dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale où, conformément à l'article XVIII, elle restera ouverte à la signature.

Argentina

El Gobierno Argentino hace reserva de otorgar a sus creditos fiscales la preferencia acordada en su legislacion nacional:

JUAN F. FABRI
-GUILLERMO SUAYA
ARMANDO A. IRON
LUIS A. AEREAN
J. Dh. Ol. (J. DAMIANOVICH-OLIVEIRA)

Belgium

E. ALLARD
P. A. T. DE SMET

Brazil

H. C. MACHADO
TRAJANO FURTADO REIS
A. PAULO MOURA
E. P. BARBOSA DA SILVA
A. S. MARTINS-MAJORAS

China

WU NANJU

Colombia

MAURICIO T. OBREGON

France

HYMANS
H. BOUCHE
ANDRÉ GARNAULT

Iceland

AGNAR KOFOED-HANSEN

Italy

PAPALDO

Mexico

ENRIQUE M. LOEZA

Netherlands

H. J. SPANJAARD
Pour le Royaume en Europe

Peru

J. SAN MARTIN
A. WAGNER

Portugal

HUMBERTO DELGADO
MANUEL FERNANDES

United Kingdom

F. TYMMS
R. O. WILBERTFORCE

United States

RUSSELL B. ADAMS

Venezuela

J. LOPEZ H.

Dominican Republic

HANOT D'HARTOY
ad referendum

Switzerland

ED. AMSTUTZ

Greece

P. A. METAXAS
ad referendum

Chili

El Gobierno del Chile se reserva el derecho, con relacion a art. 10, inc. 2, del Gonvenio, de reconocer como derechos preferentes, de acuerdo con el orden establecido en su ley nacional, el credito del fisco por impuestos, tasas o derechos adendados por el propietario o tenedor de la aeronave y devengados en el servicio de esta, y el credito del trabajo por los sueldos y salarios de la tripulacion, por el periodo que limite la ley nacional.

G. EDWARD D. HAMILTON
RAMON RODRIGUEZ