

La convenzione di Ginevra sul riconoscimento dei diritti sugli aeromobili

Il diritto privato aeronautico, come tutte le branche giuridiche giovani, presenta all'osservatore una notevole trasparenza e limpidezza di contenuto. In esso non affiora infatti il complesso sostrato della tradizione, nè le codificazioni e le interpretazioni delle norme esistenti si sono sovrapposte, in modo da comporre un quadro nello sfondo del quale si trovano elementi non percettibili a prima vista.

Data questa sua natura, appare più facile attingere in esso livelli di elaborazione tecnica più alti di quelli che si possono conseguire nelle altre sfere del diritto privato. Tali risultati poi sono tanto più apprezzabili in quanto vengono ottenuti sul piano internazionale. Ciò avviene essenzialmente in due direzioni: quella dell'elaborazione di regole uniformi di diritto internazionale privato e quella dell'unificazione delle norme di diritto sostanziale.

In queste brevi note mi propongo di illustrare un notevole risultato ottenuto nel campo del diritto internazionale privato con la conclusione, avvenuta a Ginevra a partire dal 19 giugno 1948, della Convenzione sul riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili. Convenzione che interessa ovviamente l'esercizio del credito, dato che le norme di essa disciplinano punti assai importanti in materia di tutela dei diritti sugli aeromobili.

Tale convenzione rappresenta il coronamento di una lunga elaborazione maturatasi prima nell'ambito del CITEJA, successivamente, dopo l'istituzione dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO), ad opera del Comité juridique dell'Organizzazione medesima.

Sin dalla creazione del CITEJA il tema di cui trattasi fu incluso fra quelli meritevoli di studio: e difatti il CITEJA giunse a predisporre nel 1931 due progetti di convenzione (1): uno relativo alla proprietà degli aeromobili ed al registro aeronautico, col quale si tendeva a stabilire un sistema uniforme di pubblicità sia in ordine all'aeromobile inteso nel suo complesso, sia riguardo alle garanzie reali iscritte su di esso (2); l'altro concernente le ipo-

teche, le altre garanzie reali, nonchè i privilegi aeronautici (3).

I due progetti non diedero luogo per vari anni ad ulteriori realizzazioni: soltanto nel 1944, durante la conferenza di Chicago per l'aviazione civile, il tema doveva essere ripreso in una raccomandazione che la conferenza rivolgeva agli Stati partecipanti per indurli a riunire una conferenza speciale di diritto internazionale privato aeronautico, la quale si proponesse il fine di adottare una convenzione circa la trasferibilità dei diritti iscritti sugli aeromobili.

Il CITEJA, in seguito a tale invito, riprese in esame la materia nella sua sessione di Parigi del gennaio 1946, inviando alla PICAQ i testi dei due progetti di convenzione adottati nel 1931. L'Assemblea della PICAQ, riunitasi a Montreal nel maggio-giugno 1946, istituì un comitato cui affidò l'unificazione dei due progetti in un testo solo, pur lasciando insolite talune questioni. Su questo testo concretato a Parigi nel febbraio 1947 in seguito ad una riunione dell'apposito comitato furono invitati a pronunciarsi tutti gli Stati partecipanti, ed alcuni di essi formularono osservazioni scritte.

L'argomento quindi fu preso in esame dalla prima assemblea dell'ICAO, riunitasi a Montreal nel maggio 1947: la quarta commissione predispose un nuovo testo di massima, che fu ancora sottoposto al giudizio degli Stati e delle organizzazioni internazionali interessate.

Finalmente il Comitato giuridico dell'ICAO, nella sua prima sessione, tenuta a Bruxelles nel settembre 1947, procedette ad una revisione analitica dei testi di base e ad una nuova, approfondita discussione di ogni questione, giungendo ad elaborare un testo (4), nel quale erano riflesse le esigenze più

(1) In proposito cfr. AMBROSINI, *Dell'ipoteca aeronautica*, in «Diritto aeronautico», 1939, p. 397 segg.; CACOPARDO, *Dei diritti reali di garanzia sugli aeromobili*, in «Riv. di dir. aeronautico», 1934, p. 251 segg.; GIANNINI, *Il progetto di convenzione sull'ipoteca sulle garanzie reali e sui privilegi aeronautici*, in «Studi di diritto aeronautico», III, 1933, p. 21 segg.

(2) Su di esso vedi MOORS, *Some principal aspects of the ICAO mortgage convention*, in «Journal of air law and commerce», 1947, pag. 521 segg.; CALKINS, *Creation and international recognition of security rights in aircraft*, in «Journal of air law and commerce», 1948, pag. 156 segg.; GARNAULT, *Le projet de convention de l'OACI concernant la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs*, in «Revue française de droit aérien», 1948, pag. 1 segg.

(1) Vedere il testo in COGLIOLO e CACOPARDO, *Manuale di diritto aeronautico*, Firenze 1937, p. 490 e 495.

(2) Al riguardo vedi GIANNINI, *Il progetto di convenzione di Parigi sulla proprietà e registro aeronautico*, in «Studi di diritto aeronautico», 2ª serie, III, 1932, p. 5 segg.; SANDIFORD, *Della proprietà ed altri diritti reali sull'aeromobile*, in «Studi di diritto aeronautico», V, 1933, pag. 32 segg.

marcate dei singoli Stati partecipanti e dei loro divergenti sistemi giuridici e che tuttavia fu un ottimo ausilio per la commissione giuridica della II assemblea dell'ICAO, tenutasi a Ginevra nel giugno 1948. Tale commissione, come stabilito dal Consiglio esecutivo dell'ICAO, avrebbe dovuto adempiere al compito finale di predisporre il testo definitivo della convenzione, il che avvenne, tanto che gli Stati partecipanti poterono firmare l'accordo alla chiusura stessa dell'Assemblea.

Questi cenni sulla storia della Convenzione di cui saranno qui illustrati i tratti salienti, mostrano che le norme in essa contenute sono il frutto di una maturazione graduale e la sintesi di uno sforzo pertinace volto alla ricerca di soluzioni che possano essere accette a tutti gli Stati partecipanti.

Durante la lunga elaborazione di tali norme si è tentato più di approfondire i singoli punti giuridici sin dall'inizio meritevoli di codificazione, che non di giungere ad una regolamentazione completa.

Il campo dei diritti reali propri e dei diritti reali di garanzia non può essere del tutto coperto con poche norme, quali quelle della Convenzione: essa però ha fissato le norme essenziali, lasciando ai singoli contraenti di attingere dal proprio ordinamento la restante regolamentazione.

Il fine principale che la Convenzione si propone è quello del riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili; questa anzi è la formula assunta come titolo della Convenzione. Orbene tale titolo richiede subito qualche precisazione: lo scopo che i contraenti hanno voluto raggiungere mediante la Convenzione è quello di assicurare che certi diritti (proprietà, possesso, diritti di utilizzazione, diritti reali di garanzia) costituiti in un determinato Stato valgono anche quando l'aeromobile si trova in uno Stato diverso. Ciò viene chiamato, anche nel titolo dell'accordo, riconoscimento: senonchè la locuzione, che pure serve a porre in evidenza la sostanza del concetto, è tecnicamente imprecisa.

Il riconoscimento presupporrebbe infatti il compimento di un atto specifico diretto di volta in volta ad attribuire efficacia ad un determinato diritto su un aeromobile fuori dell'ordinamento nel quale è stato costituito. Stando al titolo della Convenzione e anche alla formulazione dell'art. 1, si potrebbe supporre che il meccanismo della Convenzione si attua mediante singoli atti di riconoscimento. E se il riconoscimento richiede accertamento di requisiti, si potrebbe esser tentati di credere di trovarsi sul terreno processuale, piuttosto che su quello del diritto internazionale privato.

Il riconoscimento poi, riferito ad ogni Stato contraente, non si dovrebbe concretare in altro che nell'emanazione di un atto amministrativo da parte degli organi statuali tutte le volte in cui si debba

attribuire efficacia ad un determinato diritto (5). Ma nel caso della Convenzione si tratta soltanto di improprietà di espressione, giacchè l'asserito riconoscimento, ogni qualvolta citato nel testo della Convenzione, non si riferisce altro che alla determinazione della legge regolatrice della validità sostanziale e formale dei singoli diritti.

La materia considerata dalla Convenzione potrebbe essere inquadrata in una visione sistematica a completare la quale sarebbe necessario non soltanto raggruppare logicamente le varie disposizioni che vi sono contenute, ma anche individuare tutti i collegamenti delle norme di diritto internazionale privato aeronautico concernenti i diritti reali con le analoghe norme di diritto marittimo e con il sistema delle norme comuni di diritto internazionale privato. Ma questa sarebbe opera di grande impegno, la quale contrasterebbe con l'urgenza di dare conto a tutti coloro che vi hanno interesse del nuovo testo nelle sue linee essenziali.

L'art. 1 della convenzione è il più importante: esso contiene l'oggetto della Convenzione che è specificato nei termini seguenti: «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».

L'articolo contiene una enumerazione di categorie di diritti in luogo di una formula generale nella quale siano compresi tutti i possibili diritti di cui può essere oggetto un aeromobile. Ciò perchè i redattori del testo, sia che appartenessero al mondo anglo-sassone, sia che dovessero tener conto delle esigenze giuridiche di tale mondo, hanno proceduto con intenti pratici ad una classificazione ed enumerazione di diritti, anche per citare taluno di essi, come il mortgage, che è sconosciuto agli altri sistemi giuridici.

La lettera dell'articolo, mentre è in se stessa esplicativa, rimuove ogni dubbio sul punto se l'enumerazione dei diritti sia tassativa: la frase contenuta nella lettera d) «tout droit similaire» lascia evidentemente aperta la porta a qualsiasi diritto reale di garanzia che venga ad escogitarsi in un determinato Stato.

Una limitazione di grande importanza esiste peraltro nel testo su riportato ed è che i diritti devono

(5) Non è infrequente che il concetto del riconoscimento venga adoperato in senso traslato: ciò avviene, ad esempio, quando si tratta della dichiarazione di efficacia di una sentenza in un ordinamento diverso da quello per cui è stata emanata. Cfr. Monaco, *Il giudizio di delibazione*, Padova 1940.

essere creati *convenzionalmente*, vale a dire che ricadono sotto le regole della convenzione soltanto i diritti e le garanzie reali che nascono in virtù della volontà delle parti. E perciò i diritti reali che sorgono in virtù della legge o per garantire obbligazioni che hanno la loro fonte nella legge non sono contemplati dalla Convenzione.

Altrimenti la sfera di applicabilità dell'Accordo sarebbe venuta ad estendersi oltre l'intenzione degli Stati contraenti, il cui scopo essenziale era di facilitare il finanziamento delle imprese esercenti l'aviazione civile, nonchè di favorire la costruzione degli aeromobili. Se un determinato fatto attinente al commercio aeronautico produce, ad esempio, l'ipoteca legale, tale garanzia sarà regolata, nei confronti degli aeromobili che si trovano all'estero, dalle norme dello Stato in base alle quali l'ipoteca stessa si è costituita: tali norme potranno o meno avere efficacia nel luogo in cui l'aeromobile si trova, a seconda dei criteri di diritto internazionale privato risultanti dai sistemi giuridici degli Stati interessati e al di fuori della norma posta dalla Convenzione (6).

L'art. 1 par. 1° della Convenzione, dopo l'enumerazione delle categorie dei diritti considerati, stabilisce la legge regolatrice non solo della validità sostanziale, ma anche della regolarità formale delle iscrizioni relative ai diritti medesimi.

Il testo del progetto di Bruxelles era su questo punto più semplice ma, appunto per questo, meno decisivo in ordine alla varietà dei momenti da regolare. Invero, quando viene in considerazione un diritto concernente o la proprietà, o l'utilizzazione o la garanzia costituita su un aeromobile, bisogna anzitutto accertare la regolarità della sua costituzione. Ma non è sufficiente che il diritto sia validamente sorto: alla costituzione del diritto si accompagnano le misure relative alla sua pubblicità, agli effetti di renderlo opponibile ai terzi. Si tratta, come è noto, di una integrazione connaturale di tutti i diritti che sono destinati a valere non solo nei confronti delle parti, ma anche nei riguardi dei terzi. Di qui la necessità di scindere il momento della costituzione del diritto da quello della sua iscrizione sull'apposito registro, anche agli effetti della disciplina di diritto internazionale privato.

Il progetto di Bruxelles aveva mantenuto uniti i due momenti rispetto ai quali l'articolo indicava un unico criterio di collegamento, e cioè la nazionalità dell'aeromobile, per cui sia la validità della costi-

tuzione, sia la formalità dell'iscrizione sarebbero state sottoposte ad un'unica legge, e cioè alla legge dello Stato in cui l'aeromobile era immatricolato.

Senonchè a Ginevra nella commissione giuridica si rilevò che il criterio unitario di Bruxelles non copriva tutte le ipotesi e particolarmente i casi in cui l'aeromobile gravato di diritti mutasse di nazionalità. Nell'intento di giungere ad una formula più completa ed idonea a corrispondere alla mobilità commerciale degli aeromobili, furono passate in rassegna tutte le ipotesi possibili. In rapporto alla disciplina di diritto internazionale privato della validità di costituzione dei vari diritti potevano venire in considerazione: a) la legge nazionale dell'aeromobile al momento della costituzione del diritto; b) la legge nazionale dell'aeromobile al momento dell'iscrizione del diritto; c) la legge dello Stato in cui il diritto era costituito. Le medesime tre leggi avrebbero potuto applicarsi alla determinazione della regolarità di iscrizione dei diritti.

La commissione scelse due leggi diverse, in rapporto ai due problemi, e cioè: la legge nazionale dell'aeromobile al momento della costituzione del diritto in ordine alla validità di costituzione del diritto medesimo; la legge nazionale dell'aeromobile al momento dell'iscrizione quanto alla regolarità delle successive iscrizioni in Stati diversi.

Le due soluzioni sono da approvare, essendo, in materia, la dottrina e la prassi legislativa orientate in favore della legge nazionale dell'aeromobile, e perchè, dovendosi fissare un criterio temporale concorrente con quello spaziale, esso non poteva essere se non quello del momento rispettivamente della costituzione e dell'iscrizione del diritto. In questa guisa, uno dei dati costruttivi più importanti emersi dalla discussione ginevrina, e cioè la distinzione tra la costituzione e l'iscrizione del diritto, è venuto pienamente in luce e si è riflesso nella norma adottata, la quale sarà quindi tale da comprendere le delicate fattispecie che essa ora è in grado di regolare.

L'art. 1 è infine integrato da una disposizione senza dubbio utile, ma che può apparire superflua di fronte al sistema cui è ispirato l'articolo stesso. Nel paragrafo 2 infatti si afferma che nessuna disposizione impedisce agli Stati contraenti di riconoscere la validità di altri diritti sugli aeromobili, in quanto siano basati sulla loro legge. Il che è evidente, perchè non si può supporre che ogni contraente voglia limitare il numero e la natura dei diritti sugli aeromobili e quelli enumerati nell'art. 1. Naturalmente, quando tali diritti ulteriori esistono non potranno valere oltre l'ordinamento dello Stato e, ciò che è più importante, non potranno mai assumere un rango privilegiato di fronte ai diritti basilari emunerati all'art. 1 e che costituiscono l'oggetto medesimo della convenzione. In questo

(6) Lo stesso è a dire dei diritti che vengano costituiti su un aeromobile in virtù di una sentenza, come esattamente rilevò il delegato inglese alla Sessione di Bruxelles del Comité Juridique: cfr. *Legal Committee, First Session, Minutes and Documents*, Montreal 1948, pag. 34.

senso dispone la seconda parte del par. 2 dell'art. 1 e la limitazione è senz'altro da approvare (7).

L'art. II contiene alcune norme riguardanti l'iscrizione dei diritti. Mentre l'articolo corrispondente del progetto di Bruxelles stabiliva che tutte le iscrizioni devono essere fatte sul registro dello Stato di cui l'aeromobile possiede la nazionalità, la nuova disposizione impone agli Stati di menzionare in un unico registro le iscrizioni, e ciò ai fini di una maggiore certezza dei diritti e di una più efficace pubblicità.

La norma più importante inclusa nell'art. II è quella del 2° par., la quale indica come regolatrice degli effetti dell'iscrizione nei riguardi dei terzi la legge dello Stato in cui l'iscrizione è avvenuta. Anche questa norma corrisponde ai principi. Che soltanto gli effetti nei confronti dei terzi debbano essere considerati è del tutto ovvio, non sorgendo il problema nei rapporti diretti tra le parti, le quali devono al riguardo far capo non alla misura di pubblicità, ma al titolo che serve di fondamento all'iscrizione (8).

Infine il paragr. 3 dell'art. II considera l'ipotesi per cui in seguito a mutamento di nazionalità dell'aeromobile un diritto validamente costituito secondo la legge nazionale precedente debba essere iscritto nel registro dello Stato della nuova nazionalità. Si capisce che anche il rapporto alle misure di pubblicità può giuocare, in senso limitativo, il principio dell'ordine pubblico. Ciò sarebbe stato implicito nel sistema della Convenzione ma, su proposta di qualche Stato particolarmente geloso delle proprie esigenze interne, è stata formulata una norma espressa in virtù della quale ciascuno Stato può vietare che sia iscritto un diritto che non potrebbe costituirsi in base alla sua legge nazionale.

Tralasciando di esaminare le disposizioni dell'articolo 3 le quali, in quanto si riferiscono alle prescrizioni amministrative circa l'iscrizione dei diritti

(7) Nel prospetto di Bruxelles la norma aveva una collocazione diversa, in quanto era inclusa nel par. 7 dell'art. III, relativo ai privilegi. Ma la ratio della norma è la medesima e ben può essere indicata con le parole del rapporto del Comité, il quale aveva « estimé que la valeur de la Convention et les garanties qu'elle offre seraient sérieusement compromises et pourraient même être réduites à néant s'il n'était interdit aux États soit de créer des privilèges primant les droits inscrits en vertu des dispositions de l'art. 1, soit d'autoriser la création de tels privilèges ».

(8) Ciò riconosce anche CALKINS, *Creation and International recognition of security rights in aircraft cit.*, p. 107, il quale adduce due argomenti favorevoli. Il primo consiste nel fatto che non vi è alcuna necessità di obbligare gli Stati a concedere tutela internazionale a tali diritti in quanto fanno capo direttamente alle parti. Il secondo è che qualora si fossero contemplati anche i diritti iscritti nei loro effetti tra le parti sarebbero rimasti dei dubbi circa il trattamento da farsi ai diritti non iscritti nei loro effetti sulle parti.

Ma l'argomento più forte è quello accennato dal medesimo Autore che i diritti conseguono piena efficacia tra le parti anche se non sono iscritti nell'apposito registro.

sono perciò di intuitiva evidenza, passiamo ad uno degli articoli più importanti e più dibattuti della Convenzione: l'art. IV.

L'art. I, nell'enumerare i vari diritti relativi agli aeromobili e nel classificarli in alcune categorie non stabilisce alcuna priorità fra essi: ma, al di fuori di essi, possono sorgere alcuni diritti di credito, dovuti a circostanze eccezionali, ed i quali devono essere assistiti da una garanzia più forte di quella concessa ai crediti normali. Tali crediti possono essere di varia natura: ma gli Stati contraenti hanno voluto ridurli al minimo. Perciò soltanto due specie di essi vengono menzionati nell'art. IV par. 1: i crediti riguardanti le remunerazioni dovute per il salvataggio dell'aeromobile e quelli relativi alle spese straordinarie indispensabili alla sua conservazione. Tali crediti sono privilegiati rispetto a tutti gli altri diritti e crediti a carico dell'aeromobile; ma non lo sono in sé per sé, indipendentemente dal luogo in cui sono posti in essere i fatti che danno vita al salvataggio o alla conservazione. In altri termini il privilegio sorge se esso è ammesso dalla legge dello Stato contraente nel quale hanno avuto termine le operazioni di salvataggio o di conservazione. Ciò significa che se tali operazioni si esauriscono o in uno Stato non contraente oppure in uno Stato il quale non attribuisca carattere privilegiato ai crediti in questione, essi non avranno priorità sugli altri crediti ordinari.

Il sistema previsto dall'art. IV par. 1 è quindi alquanto incompleto: tuttavia bisogna riconoscere che la Convenzione, tra i vari momenti di collegamento in presenza, ha scelto quello più logico e cioè il luogo in cui hanno termine le operazioni: infatti è proprio in tale luogo che i crediti si accertano e fanno valere. All'infuori dei crediti privilegiati appartenenti alle due categorie citate nell'art. IV, non acquistano priorità rispetto a tutti gli altri diritti se non quelli attinenti alle spese di giustizia occorse in occasione della vendita forzata dell'aeromobile; ciò è stabilito in modo espresso dall'art. VII par. 6 della Convenzione, precisandosi che tali spese devono essere esigibili secondo la legge dello Stato contraente in cui la vendita ha luogo e deve trattarsi di spese fatte nell'interesse comune dei creditori. Tali crediti hanno priorità assoluta su tutti gli altri, anche su quelli delle due categorie di cui all'art. IV.

Dai lavori preparatori dell'art. IV e dalle stesse discussioni che ne hanno accompagnato a Ginevra la redazione definitiva, risulta che alcuni Stati (9)

(9) Quasi tutti gli Stati estranei al mondo anglo-sassone condividevano l'opinione di tutelare in modo speciale il credito fiscale. A Ginevra anzi il Brasile, l'Italia, il Perù ed il Portogallo proposero che le norme sui privilegi fossero integrate dalle seguenti:

« a) la loi de l'Etat du tribunal saisi peut accorder aux créances d'impôts, dues à cet Etat du fait de l'exploitation des

hanno molto insistito perchè venissero considerati privilegiati dalla Convenzione anche i crediti erariali, cioè quelli derivanti dalle obbligazioni tributarie inerenti ai vari momenti della navigazione aerea.

Ma soprattutto gli Stati anglo-sassoni si opposero con molte argomentazioni all'inclusione del credito fiscale tra i crediti privilegiati, cosicché esso è rimasto escluso dall'art. IV. Gli avversari della protezione privilegiata del credito dell'erario fecero notare che le esigenze del fisco non potevano assumere, nel quadro della convenzione, prevalenza di fronte alle finalità che la convenzione si era proposta. Con la convenzione si voleva incoraggiare al massimo il credito aeronautico: orbene, essendo la legislazione fiscale dei vari Stati assai complessa e, di regola, ignota all'estero ai finanziatori delle imprese aeronautiche, ne sarebbe derivata una grande incertezza da parte di costoro sulle garanzie che avrebbero circondato il loro credito, per modo che sarebbero stati poco invogliati a fare aperture di credito e a concedere somme che, invece di stimolare la costruzione aeronautica, dovessero finire invece nelle casse dello Stato. Ciò specialmente in questo dopoguerra in cui quasi ovunque sono state emanate leggi fiscali comportanti gravi sanzioni fiscali e penali, le quali, quando vengono applicate, rischiano di assorbire tutto il valore dell'impresa o della cosa di cui trattasi, non lasciando quindi alcun margine di diritti privati, anche quando siano assistiti dalle misure di pubblicità contemplate dalla convenzione.

Pertanto i privilegi sono rimasti limitati a quelli menzionati nell'art. IV par. 1.

Nell'articolo in questione è anche regolata la durata del privilegio; è stato stabilito un termine breve e cioè tre mesi a partire dal momento in cui sono terminate le operazioni di salvataggio e di conservazione che hanno dato vita al credito. Però se entro i tre mesi il credito viene iscritto nel registro, e sia iniziata un'azione giudiziaria per la sua liquidazione ovvero la liquidazione stessa avvenga in via amichevole, esso continuerà ad essere assistito dal privilegio originario.

Queste disposizioni sono intese a provocare una rapida definizione delle conseguenze del salvataggio e della conservazione dell'aeromobile: il fine ultimo

aéronefs appartenant à l'entreprise saisie, un privilège qui prime toutes autres créances dans le procès d'exécution;

b) les créances d'impôts envisagées sont uniquement celles qui se rapportent aux deux dernières années fiscales;

c) le privilège ne pourra néanmoins absorber plus que le 20% du prix obtenu dans la vente d'un aéronef par autorité de justice.

Si l'exécution a lieu dans un Etat autre que l'Etat créancier, les créances d'impôts définies au paragraphe antérieur, ne seront pas considérées dans l'exécution à moins qu'elles aient été inscrites aux termes des articles I et II. Dans ce cas, ces créances prendront le rang qui leur appartient en raison de leur inscription au registre d'après les dispositions de l'art. 1. ».

Ma nonostante che il privilegio così stabilito avesse dei limiti assai ragionevoli, la commissione respinse, a lieve maggioranza, la proposta.

che mediante esse si vuol perseguire è di rendere l'aeromobile nuovamente libero da questi pesi e quindi farlo ridiventare idonea garanzia degli altri normali diritti.

Gli art. V e VI non necessitano alcun lungo discorso; la loro utilità è infatti evidente, nel senso che mentre il V limita il peso della garanzia iscritta sull'aeromobile, il VI ha per scopo di tutelare la buona fede e d'impedire che il debitore, dopo aver avuto conoscenza dell'inizio degli atti esecutivi, diminuisca con qualche atto di costituzione di diritti o di alienazione, la garanzia che deve essere assicurata al creditore che promuove l'esecuzione.

L'articolo seguente ha inizio con un principio sul quale nessuno può sollevare dubbi: che le modalità della vendita forzata degli aeromobili vadano regolate secondo la legge dello Stato in cui la vendita avviene è perfettamente logico e rispondente ai canoni del diritto processuale civile internazionale (10).

Ma dopo il richiamo di tale regola la quale ha unicamente per funzione di fissare la legge applicabile, l'art. VII pone alcune norme, le quali dovranno esser introdotte negli ordinamenti degli Stati che ratificheranno la convenzione: con esse si crea l'obbligo per gli Stati contraenti di emanare norme interne rivolte ad assicurare, il massimo di pubblicità possibile alla vendita forzata dell'aeromobile, per modo che tutti gli interessati ne siano tempestivamente avvertiti.

Per rafforzare tale esigenza vi si dispone che, pur dovendosi applicare la legge dello Stato in cui la vendita ha luogo per stabilire quali siano le conseguenze dell'inosservanza delle regole di pubblicità disposte dall'articolo, tuttavia ogni persona la quale abbia subito un danno per il fatto della violazione di tali norme può proporre domanda di annullamento della vendita entro sei mesi dalla data della vendita stessa.

I paragrafi di maggior rilievo contenuti nell'art. VII sono il 4° e il 6°.

Il par. 4 stabilisce che non si può procedere alla vendita forzata dell'aeromobile se il ricavo non è almeno uguale all'ammontare totale dei crediti privilegiati che, secondo la convenzione, hanno priorità su quelli del creditore che ha provocato la vendita, salvo che l'acquirente dell'aeromobile non prenda a suo carico la somma eccedente. Tale disposizione è nata da una discussione assai ampia la quale si è sviluppata soprattutto nella sessione di Bruxelles del Comitato giuridico (11); essa rap-

(10) Infatti presupposto assoluto affinché un atto di esecuzione possa compiersi nei confronti di un bene è che il bene medesimo si trovi nello Stato: il che equivale a dire che vi è sempre coincidenza tra situazione del bene e legge applicabile agli atti esecutivi su di esso: cfr. MORELLI, *Il diritto processuale civile internazionale*, Padova 1938, p. 134 segg.

(11) Cfr. le lunghe considerazioni critiche del delegato degli Stati Uniti, in *Legal Committee, First Session, Minutes and documents*, p. 95 segg.

presenta un compromesso tra i principi della legislazione europea continentale e quelli della legislazione anglo-sassone (12). Questa, anche nel campo delle garanzie operanti a favore dei proprietari del credito aeronautico, possiede degli istituti particolari, come il *Fleet mortgage*, ovvero ipoteca sulla flotta aerea, i quali mal si conciliano con l'esigenza di tutelare egualmente tutti i creditori iscritti, proporzionalmente al grado di priorità dei loro diritti. In pratica, volendo assicurare la realizzazione dell'ipoteca sulla flotta, la vendita dell'aeromobile sarebbe possibile soltanto quando la provocasse il titolare di tale ipoteca, e non anche un altro creditore, il quale pure avesse priorità su esso. E' per questo che la convenzione che adottato una misura intermedia, la quale impone che la vendita debba realizzare un prezzo minimo, pari all'ammontare dei diritti aventi priorità su quelli del creditore esecutante.

Il par. 5 è inteso a colmare una lacuna nella catena delle garanzie istituite dalla convenzione. Mentre infatti, i creditori che hanno stipulato un negozio attinente l'aeromobile o l'impresa di navigazione aerea sono sufficientemente tutelati mediante la pubblicità dei crediti iscritti sul registro e quindi fanno fino a che punto le loro partite attive sono coperte, e mentre anche i passeggeri possono facilmente assicurarsi per i rischi derivanti dal trasporto, i terzi alla superficie sono esposti ad essere anche gravemente danneggiati, senza peraltro sperare che le loro richieste trovino capienza nel valore dell'aeromobile. Per questo il par. 5, pure attraverso una formulazione alquanto complessa, dispone che qualora si verifichi un danno alla superficie nel territorio dello Stato contraente in cui ha luogo la vendita, la legge nazionale di tale Stato può stabilire che i diritti iscritti a garanzia dei crediti comuni di cui all'art. 1 non sono opponibili alle vittime ed ai loro aventi causa che sino alla concorrenza dell'80% del prezzo di vendita dell'aeromobile. Ciò significa che il 20% di tale prezzo è riservato al risarcimento dei danni alla superficie. Logicamente quindi non si può tenere conto delle limitazioni sorgenti dal paragrafo precedente: ciò è pure stabilito espressamente.

Queste garanzie in favore delle vittime alla superficie sono necessarie quando l'esercente non abbia provveduto ad assicurare anche questo rischio: per questo il par. 5 dispone ulteriormente che quando esista assicurazione presso uno Stato o una impresa di assicurazione di uno Stato qualsiasi non si tiene conto delle disposizioni ora ricordate.

L'assicurazione deve essere *sufficiente*, il che è logico: ma è chiaro che non è facile dire, in linea di massima, quando il rischio sia convenientemente coperto: dopo alquanto discussione si è ritenuta

sufficiente l'assicurazione il cui ammontare corrisponde al valore a nuovo dell'aeromobile su cui avviene l'esecuzione.

La tirannia dello spazio non consente una analisi approfondita delle varie norme della convenzione che ancora restano da esaminare. Basti ricordare qualcuna tra le più importanti. L'art. IX contiene una regola ancor sempre ispirata al sistema della convenzione, che è quello di assicurare la garanzia più larga a tutti coloro che comprano negozi con riferimento ad un aeromobile. Vi si stabilisce infatti che nessun aeromobile può mutare nazionalità qualora i crediti iscritti non siano stati soddisfatti e quindi cancellati, ovvero i titolari di questi crediti non abbiano dato il loro consenso al trasferimento. Da notare che l'articolo prevede sia il trasferimento dell'iscrizione, sia quello dell'immatricolazione: sotto questo punto di vista bisogna riflettere sino a che punto sia possibile dissociare il trasferimento dell'iscrizione di un singolo diritto dal trasferimento dell'immatricolazione dell'aeromobile: problemi evidentemente distinti, ma concatenati se, come non pare dubbio, l'art. IX va interpretato sempre avendo sott'occhio le disposizioni dell'art. I.

Notevole importanza ha anche l'art. X, il quale determina la legge regolatrice dell'estensione della garanzia dell'aeromobile ai pezzi di ricambio. Tale legge non può essere se non quella nazionale dell'aeromobile. Si tratta di una disposizione assai importante ed originale: è risaputo quanta importanza abbiano nel commercio aeronautico le parti di ricambio e quale valore ingente esse rappresentino. Quindi tali beni si prestano in modo sintomatico ad allargare ed a rafforzare le garanzie iscritte a carico degli aeromobili. Tutto sta nel trovare un sistema che renda possibile il meccanismo della garanzia, quale si attua nel sistema della convenzione: a ciò provvedono appunto le norme dell'art. X.

Gli articoli successivi contengono disposizioni di minore rilievo sostanziale, delle quali basterà dare un cenno fugace.

L'art. XI concerne i limiti di applicabilità della convenzione: questa ha per oggetto, come il suo stesso titolo indica, il riconoscimento internazionale dei diritti: è quindi logico che essa non valga per gli aeromobili immatricolati sul territorio di ogni singolo Stato contraente in quanto vi si trovino. Tuttavia vi sono alcune norme che per la loro importanza o poichè riguardano certe modalità della pubblicità dei diritti è opportuno siano osservate anche nei confronti degli aeromobili nazionali: così quella dell'art. IV sui privilegi, così ancora quelle di cui gli art. II, III e IX.

L'art. XII concerne una materia intorno alla quale i contraenti avrebbero mantenuto la loro piena libertà di dettare norme, anche se non fosse espres-

samente stato concesso agli Stati medesimi di procedere ad atti esecutivi in dipendenza delle loro leggi relative all'immigrazione, alle dogane ed alla navigazione aerea. E' tutto un settore certamente coperto dalla nozione dell'ordine pubblico, la quale è sempre sottintesa: s'intende che il riferimento troppo generico alla legge nazionale che disciplina la navigazione aerea deve essere limitato, in via di interpretazione, a quella parte della legislazione aeronautica che ha carattere di ordine pubblico.

Infine, in quanto la convenzione è destinata ad essere un fattore di sviluppo dell'aviazione commerciale, è chiaro che rimangono esclusi dalla sua

sfera gli aeromobili adibiti a servizi militari di dogana o di polizia (Art. XIII).

Tralascio di fare considerazioni sugli articoli finali del testo, i quali peraltro presentano varie note originali meritevoli di essere poste in evidenza.

A questo punto sorgerebbe la necessità di stabilire quali saranno le reazioni normative, che deriveranno dall'introduzione delle norme sudescritte nell'ordinamento italiano: ma il compito sarebbe lungo e molto impegnativo, per cui ne rimando lo svolgimento ad altra occasione.

RICCARDO MONACO

(12) Cfr. CALKINS, *Security rights in aircraft cit.*, p. 172; GUARNAULT, *Le projet de convention de l'OACI cit.*, p. 6.