

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3773

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BERNARDI GUIDO, FEDERICO, BOCCHI, MANFREDINI*Presentata il 24 novembre 1982*

Modifica dell'articolo 751 del codice della navigazione concernente la immatricolazione degli aeromobili

ONOREVOLI COLLEGHI! — Per l'espletamento dei servizi sempre più frequentemente le compagnie aeree si avvalgono, mediante contratti di utilizzazione (locazione, noleggio, locazione finanziaria), di aeromobili di cui non hanno la proprietà.

Tale fenomeno è originato dalla difficoltà di reperire sul mercato del credito gli ingenti capitali necessari all'acquisto degli aeromobili, unita alla necessità di evitare massicci investimenti a lungo termine in un settore di servizi la cui domanda risulta mutevole mentre i beni acquistati sono soggetti ad una rapida obsolescenza stante la costante evoluzione della tecnologia aeronautica, in funzione della economicità della prestazione e della maggiore efficienza del servizio in termini di capienza e di minori consumi.

Anche per le imprese italiane si rende necessario il ricorso a contratti di loca-

zione finanziaria di aeromobili stranieri, non essendovi un mercato interno di *lease*. Tale circostanza è stata già tenuta presente dal legislatore con legge n. 862 del 1980, la quale prevede che, a determinate condizioni, i servizi non di linea possano essere espletati anche con aerei non in proprietà ma in disponibilità esclusiva dell'esercente, per effetto di contratti di locazione stipulabili anche con società straniere.

La stipula di contratti di locazione finanziaria di aeromobile straniero, presenta tuttavia una notevole complessità in ordine all'immatricolazione ed alla certificazione di navigabilità degli aeromobili locati.

Infatti, ai sensi della vigente Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 (approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616), lo aeromobile ha la nazionalità dello Stato

in cui è registrato. Lo Stato di immatricolazione è responsabile della certificazione tecnica relativa alla navigabilità ed all'efficienza operativa dell'aeromobile.

Al fine di facilitare il ricorso all'utilizzazione di aeromobile di proprietà di soggetti di nazionalità diversa da quella dello esercente, l'Assemblea ICAO nell'ottobre 1980 ha approvato e sottoposto a ratifica degli Stati un emendamento alla Convenzione di Chicago (articolo 83-bis), in forza del quale ove un aeromobile registrato in uno Stato contraente venga esercito, tramite un contratto di *leasing*, noleggio o scambio, da un operatore con domicilio o residenza in un altro Stato contraente, lo Stato di immatricolazione può stipulare un accordo con tale Stato al fine di trasferire a quest'ultimo tutte o parte delle funzioni e responsabilità previste a carico dello Stato di immatricolazione degli articoli 12, 30, 31, 32-a, della Convenzione di Chicago.

Tuttavia il regime di « deleghe » proposto, ove venga ratificato da tutti gli Stati, costituirebbe pur sempre un regime facoltativo e non appianerebbe completamente le difficoltà amministrative fraposte dalle singole legislazioni interne.

In effetti si rende necessario che l'esercente, cioè il soggetto che in concreto opera l'aeromobile e ne garantisce la manutenzione e revisione, possa richiedere l'immatricolazione dello stesso all'autorità preposta nello Stato di cui egli ha la nazionalità ed in tal modo assoggettare lo aeromobile locato alla certificazione di questo Stato.

Numerose legislazioni straniere hanno già introdotto questo principio (Svizzera, Spagna, numerosi paesi dell'America Latina, Gran Bretagna) al fine di immatricolare l'aeromobile straniero, locato o noleggiato, nei rispettivi Registri aeronautici nazionali su richiesta del soggetto che ne ha la reale ed esclusiva disponibilità per

un periodo pluriennale al termine del quale, secondo lo schema delle locazioni finanziarie, può acquisirne la proprietà. Per raggiungere tale scopo nella legislazione italiana si rende necessaria una modifica della norma di cui all'articolo 751 del codice della navigazione.

Tale norma infatti dispone che soltanto gli aeromobili in proprietà dello Stato, di enti pubblici, di cittadini italiani o di società il cui capitale appartenga per due terzi a cittadini italiani, rispondano ai requisiti richiesti per l'iscrizione nel Registro aeronautico nazionale.

Con la modifica qui proposta, è invece facoltà del Ministro dei trasporti consentire l'iscrizione nel Registro aeronautico nazionale, di aeromobili di cui le società aventi i requisiti di cui all'articolo 751 del codice della navigazione ed al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 settembre 1946, n. 88, abbiano la disponibilità, ancorché non ne siano proprietarie.

La permanenza delle norme di cui agli articoli 752 e 762 del codice della navigazione garantisce inoltre che non venga violato il divieto della doppia immatricolazione dell'aeromobile (presente anche nell'articolo 18 della Convenzione di Chicago) in quanto l'immatricolazione al Registro aeronautico nazionale dell'aeromobile, già eventualmente iscritto in un Registro aeronautico straniero, provocherà la cancellazione dell'aeromobile da quest'ultimo.

Al fine di agevolare le operazioni di *leasing*, si è altresì provveduto a garantire il proprietario dell'aeromobile locato assoggettando questo alla legislazione italiana sui diritti derivanti dalla proprietà e diritti reali di garanzia sull'aeromobile. In tal modo viene offerta una adeguata tutela del bene locato, stante il lungo periodo nel quale l'utilizzazione, nelle operazioni di *leasing* ha la disponibilità del bene.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Al primo comma dell'articolo 751 del codice della navigazione è aggiunta la seguente lettera:

« *d*) il Ministro dei trasporti, può con decreto motivato, consentire l'iscrizione nel Registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali società aventi i requisiti previsti dalla lettera *c*) del presente articolo e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 4 settembre 1946, n. 88, ratificato dalla legge 17 aprile 1956, n. 561, abbiano la effettiva disponibilità ancorché non ne siano proprietarie. In tal caso, nel registro aeronautico nazionale e nel certificato di immatricolazione, deve essere fatto risultare, in aggiunta alle indicazioni di cui all'articolo 756, il titolo, diverso dalla proprietà, in base al quale l'iscrizione viene effettuata ».

ART. 2.

All'articolo 751 del codice della navigazione sono aggiunti in fine i seguenti commi:

« Per gli aeromobili di cui al comma precedente resta fermo il disposto dello articolo 752; gli obblighi che gli articoli 754, 758, primo comma, e 762, secondo comma, pongono a carico del proprietario, sono trasferiti sulle predette società.

La proprietà ed i diritti reali di garanzia sugli aeromobili di cui alla lettera *d*) del primo comma sono regolati dalla legge italiana ».

ART. 3.

La presente legge avrà vigore dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.