

PeA Aviation: La Convenzione di Cape Town e il Protocollo sul materiale aeronautico

La Convenzione relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) è un trattato multilaterale adottato nel corso della conferenza diplomatica tenutasi a Città del Capo tra il 29 ottobre e il 16 novembre 2001, sotto gli auspici dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato (UNIDROIT) e dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO). La Convenzione contiene, tra le altre, norme uniformi che disciplinano la costituzione e gli effetti di una garanzia internazionale su determinate categorie di beni mobili strumentali, specificate in tre protocolli e riguardanti - rispettivamente - il materiale aeronautico, il materiale rotabile ferroviario ed i beni spaziali.

La Convenzione di Cape Town e il Protocollo sul materiale aeronautico (*Protocol on matters specific to aircraft equipment*) offrono un quadro normativo volto a facilitare l'offerta di finanziamento di beni aeronautici attraverso la costituzione della menzionata garanzia internazionale, che risulta essere particolarmente favorevole per i finanziatori (solitamente nella veste di *lessor*), i quali, attraverso l'iscrizione in un registro telematico internazionale, godono di una prelazione assoluta su tali beni, anche in caso di insolvenza del debitore (a sua volta, nella veste di *lessee*).

L'efficacia e l'opponibilità ai terzi della garanzia iscritta nel registro internazionale istituito con la Convenzione trovano la propria disciplina nel Capo III e nel Capo VIII della stessa. Gli articoli da 8 a 15 (e IX-XVI del Protocollo) disciplinano i rimedi di cui dispone il creditore per recuperare il possesso del bene anche in caso di apertura di una procedura di insolvenza nei confronti del debitore. L'art. 29 dispone che la garanzia iscritta per prima nel registro ha priorità sulle garanzie iscritte successivamente o non iscritte.

Ai sensi dell'art. 3(1) della Convenzione, l'iscrizione nel registro telematico internazionale, con il regime di opponibilità ed efficacia che ne deriva a favore del soggetto che eroga il finanziamento e che ha provveduto ad iscrivere la relativa garanzia, è possibile solo se il debitore è situato in uno Stato contraente. Il Protocollo prevede un secondo criterio - che concorre con quello di cui al menzionato art. 3(1) della Convenzione - per l'applicazione della disciplina relativa all'iscrizione della garanzia nel registro. Ai sensi dell'art. IV(1) del Protocollo, infatti, la Convenzione di Cape Town si applica anche alle cellule di aeromobili e agli elicotteri (ma non ai motori aerei) che, al momento della conclusione dell'accordo, sono registrati, o formano l'oggetto di un accordo in forza del quale saranno registrati, nel registro nazionale di uno Stato contraente.

L'Italia ha firmato la Convenzione e il Protocollo sul materiale aeronautico in data 6 dicembre 2001, ma, ad oggi, non ha ancora ratificato tali strumenti. Ciò comporta che, nel mercato italiano, i finanziamenti di aeromobili hanno costi più alti: i vettori aerei operanti in Italia, indipendentemente dalla veste di *lessor* o di *lessee*, non possono, infatti, accedere alla regolamentazione finanziaria relativa alle garanzie internazionali iscritte nel registro telematico. Come l'Italia, anche Francia e Germania hanno firmato la Convenzione e il Protocollo, rispettivamente, in data 16 novembre 2001 e 17 settembre 2002, ma non hanno ancora provveduto a ratificarli.

All'inerzia delle istituzioni italiane (si ricorda che in Italia è il Presidente della Repubblica che, su proposta ministeriale, procede alla ratifica dei trattati internazionali, previa autorizzazione parlamentare nei casi previsti dall'art. 80 Cost.) ha risposto l'Unione Europea. In un primo momento, la Commissione Europea

ha presentato due proposte di firma, bloccate in seno al comitato speciale del COREPER a causa di dissidi tra Spagna e Regno Unito. Nel frattempo, a partire dal 2004, nuovi Stati hanno aderito all'Unione Europea e il 1° marzo 2006 la Convenzione di Cape Town e il Protocollo sul materiale aeronautico sono entrati in vigore, rendendo del tutto obsoleta la proposta di firma e necessario l'avvio di un nuovo procedimento finalizzato all'adesione alla Convenzione ed al Protocollo.

Il procedimento di adesione da parte dell'UE si è concluso il 29 aprile 2009 e la Convenzione e il Protocollo sono entrati in vigore nell'ordinamento europeo il successivo 1° agosto. Nonostante tale adesione, la disciplina sopra richiamata relativa alla garanzia internazionale sui beni strumentali, e la prelazione garantita al finanziatore che provvede all'iscrizione di tale garanzia nel registro telematico, non è ancora applicabile.

Il Protocollo disciplina all'art. XI le modalità di restituzione, a favore del finanziatore, del materiale aeronautico che costituisce la garanzia del creditore per il caso di insolvenza del debitore. Tale previsione si applica solo se lo Stato, parte della Convenzione e del suddetto Protocollo, ha effettuato un'espressa dichiarazione in applicazione dell'art. XXX paragrafo 3 del Protocollo. Le istituzioni europee, all'atto dell'adesione, hanno deciso che, nel caso in cui la giurisdizione principale dell'insolvenza si trovi in uno Stato membro, in luogo della Convenzione e del Protocollo aeronautico, deve in ogni caso applicarsi il regolamento (CE) n. 1346/2000, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure di insolvenza.

In altre parole, ciò significa che l'Unione Europea non ha recepito la disciplina sulla garanzia internazionale di cui alla Convenzione e al Protocollo, non effettuando la dichiarazione prevista congiuntamente dagli articoli XI e XXX paragrafo 3 del Protocollo. Si segnala, peraltro, che resta competenza degli Stati membri dettare le norme di diritto sostanziale con riferimento alle procedure di insolvenza. Solo le autorità italiane, pertanto, potranno recepire, all'atto della eventuale ratifica, la disciplina sulla garanzia internazionale.

Tra gli Stati a noi geograficamente più vicini, alla Convenzione ed al Protocollo hanno aderito la Repubblica di Malta (in vigore dal 1° febbraio 2011) e la Repubblica di San Marino (in vigore dal 1° gennaio 2015), con conseguente trasloco "virtuale" di operatori e compagnie di leasing dall'Italia. Secondo alcuni esperti fiscali, l'Italia non avrebbe ancora ratificato la Convenzione per problemi giuridici (*common law vs. civil law*); tuttavia, secondo i sostenitori della ratifica, tale recepimento servirebbe a uniformare, a vantaggio tanto del creditore quanto del debitore, la disciplina della registrazione della proprietà, del finanziamento e delle garanzie relative alle transazioni internazionali aventi ad oggetto specifici beni come gli aeromobili, indipendentemente dal luogo ove si trova il bene stesso.

DISCLAIMER

Il presente comunicato è divulgato a scopo conoscitivo per promuovere il valore dell'informazione giuridica. Non costituisce un parere e non può essere utilizzato come sostitutivo di una consulenza, né per sopprimere all'assenza di assistenza legale specifica.