COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 20.12.1995
COM(95) 724 def.

95/0359 (SYN)

Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

A. ANTEFATTI

1. La responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti nei trasporti aerei internazionali è essenzialmente disciplinata dalla convenzione di Varsavia del 1929 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (CV), della quale sono parti contraenti tutti gli Stati membri della Comunità europea, ma non la Comunità in quanto tale, e da alcuni altri strumenti che, insieme con la convenzione, costituiscono quello che viene normalmente definito il sistema di Varsavia (SV)[1]. La CV è stata istituita dalla comunità mondiale dei trasporti aerei per fornire un sistema di norme e di regole a livello mondiale per il trasporto aereo di passeggeri, in particolare norme comuni in materia di responsabilità per i passeggeri e per le merci in caso di incidente, di perdita del bagaglio e di ritardi nei trasporti aerei internazionali, limitando nel contempo i costi per i vettori aerei. Essa comprendeva, in particolare, la disposizione fondamentale in base alla quale la responsabilità della compagnia aerea è presunta (art. 17), ma è generalmente limitata (art. 22) ad un massimale di circa 10 000 USD. In ogni caso, il passeggero ed il vettore aereo possono concordare, mediante un contratto speciale, un limite di responsabilità più elevato (art. 22, par. 1). Il vettore aereo ha la possibilità di difendersi contro qualsiasi reclamo presentato in base alla convenzione se prova di avere adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno, nel qual caso non viene considerato responsabile (art. 20, par. 1). Inoltre, il vettore aereo è autorizzato a limitare la propria responsabilità se può provare il concorso di colpa del danneggiato (art. 21). Infine, l'articolo 25 vieta al vettore aereo di avvalersi di eventuali clausole di limitazione o di esclusione della responsabilità se esso o i suoi dipendenti hanno agito con colpa equiparabile al dolo.

2. Il sistema di Varsavia è stato generalmente accettato in quanto rappresenta un tentativo realizzabile di eliminare, o almeno di ridurre, i problemi derivanti dal conflitto di leggi e giurisdizioni mediante una legge internazionale uniforme. Tuttavia, oggi esiste in via generale un'opinione concorde sul fatto che il sistema di Varsavia non consegue più i suoi obiettivi economici. In sintesi, i limiti massimi di responsabilità stabiliti dalla CV sono troppo bassi rispetto agli standard economici attuali e per il mercato odierno dell'aviazione.

3. Nel corso degli anni, sono stati effettuati numerosi tentativi all'interno del quadro di Varsavia per aumentare i massimali, ma essi non hanno avuto successo in quanto mancava il numero di ratifiche necessario per approvare tali emendamenti alla convenzione. In effetti, il sistema di Varsavia manca di un meccanismo di adeguamento automatico che tenga conto dell'incidenza dell'inflazione e dell'evoluzione del reddito reale.

---

[1] Oltre alla convenzione di Varsavia (CV) iniziale, gli altri strumenti comprendono il protocollo dell'Aia del 1955 e la convenzione di Guadalajara del 1961. Gli altri strumenti connessi al sistema ma che non sono ancora entrati in vigore a causa dell'insufficiente numero di paesi che li hanno ratificati, sono: il protocollo di Guatemala City del 1971 ed i quattro protocolli sottoscritti a Montreal nel 1975. Va anche ricordato l'accordo tra vettori aerei di Montreal (MIA) del 1966, in quanto si tratta di un accordo "volontario" tra compagnie aeree inteso ad includere determinate condizioni nei loro contratti di trasporto.

4. La sola possibilità attualmente a disposizione della vittima o dei suoi parenti prossimi di ottenere un risarcimento del danno superiore ai massimali previsti dalla convenzione di Varsavia è provare che la colpa del vettore aereo è equiparabile al dolo. Ciò determina procedimenti giudiziari lunghi ed onerosi sia per il passeggero che per il vettore aereo, ed è quest'ultimo a dover sostenere, in generale, i costi di questo complesso sistema. Una simile situazione nuoce agli interessi della politica dei trasporti aerei in generale.

5. Sono stati inoltre effettuati tentativi di aggiornare i massimali al di fuori del quadro di Varsavia. Nel 1966, la CV è stata integrata da un accordo tra vettori aerei "volontario", applicabile a tutti i vettori aerei che gestiscono voli in partenza dagli Stati Uniti, diretti verso gli stessi o che vi fanno scalo. Questo accordo, denominato accordo di Montreal, ha elevato a USD 75 000 il massimale applicabile ai passeggeri in caso di morte o lesioni. Esso ha inoltre introdotto un altro elemento importante, vale a dire il fatto che i vettori aerei hanno rinunciato al loro diritto di difesa di cui all'articolo 20, paragrafo 1, della CV, instaurando pertanto una presunzione di colpa. Il 20 novembre 1992, le compagnie aeree giapponesi hanno concordato, mediante un contratto speciale inserito nelle loro condizioni e tariffe di trasporto, di rinunciare ad avvalersi di qualsiasi limitazione di responsabilità nel trasporto internazionale e di instaurare una presunzione di colpa per le richieste di risarcimento fino all'importo di 100.000 DSP (circa 119.600 Ecu). Il Regno Unito, adottando il "Licensing of Air Carrier Regulation 1992 SI 1992/2992" (disciplina della concessione di licenze ai vettori aerei), ha stabilito che un vettore in possesso di una licenza di esercizio valida rilasciata dall'autorità dell'aviazione civile del Regno Unito debba concludere un contratto speciale di 100.000 DSP con i passeggeri trasportati per conto terzi. E' opportuno rilevare che l'Italia, adottando la legge 7 luglio 1988, n. 274, ha obbligato tutte le compagnie aeree che servono una destinazione in Italia ad utilizzare un contratto speciale per 100.000 DSP. Negli ultimi anni, la maggior parte dei paesi europei ha introdotto, a livello nazionale ma anche a livello internazionale per i loro vettori aerei nazionali, un massimale per i passeggeri superiore a quello previsto dal protocollo dell'Aia (cfr. allegato I).

B. AZIONE COMUNITARIA

6. Il terzo pacchetto di misure di liberalizzazione dei trasporti aerei ha creato un mercato interno dell'aviazione in cui sono state ampiamente armonizzate le norme per l'esercizio dei servizi aerei, nazionali o internazionali. Le norme relative alla natura ed alla limitazione della responsabilità per danni di un vettore aereo in caso di morte o lesioni dei passeggeri costituiscono un elemento essenziale delle condizioni di trasporto previste nei contratti di trasporto aereo conclusi tra il vettore ed il passeggero. L'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, introdotto con il Terzo pacchetto, obbliga i vettori aerei ad assicurarsi per la responsabilità in caso di incidenti. Questo regolamento non specifica tuttavia le modalità per conformarsi a tale obbligo. Poiché, come sopra ricordato, gli Stati membri hanno adottato diverse iniziative intese ad incrementare i massimali di Varsavia ed in taluni casi a modificare la natura della responsabilità, determinando in tal modo condizioni di trasporto diverse, e poiché sussistono differenze tra le norme in materia di responsabilità nel trasporto nazionale ed internazionale, è evidente che tale situazione rischia di frammentare il mercato interno dell'aviazione sino ad oggi realizzato.

7. Inoltre, uno dei più importanti elementi di tutti i modi di trasporto e, di conseguenza, dei trasporti aerei è il problema della sicurezza e della qualità del servizio. Non può negarsi l'inevitabile connessione tra la sicurezza ed il problema della responsabilità. I bassi

massimali originariamente previsti dalla convenzione di Varsavia intendevano in parte proteggere un settore industriale agli esordi i cui fattori di rischio erano largamente ignoti e ritenuti quindi elevati. In tali condizioni, vi era un interesse a ridurre per quanto possibile la responsabilità economica del vettore aereo, anche a scapito dei passeggeri. Attualmente la situazione del settore dell'aviazione è totalmente diversa, in quanto essa viene percepita come uno dei mezzi di trasporto più sicuri. Questa immagine di un servizio sicuro e di qualità è in contrasto con un sistema in cui si considera ancora che il passeggero stia assumendo un rischio e che giustifica un basso livello di risarcimento in caso di morte o di lesioni. Inoltre, il fatto che debba essere provata una colpa equiparabile al dolo del vettore aereo per ottenere un risarcimento adeguato nuoce molto spesso all'immagine dell'aviazione come il mezzo di trasporto più sicuro. L'obiettivo della politica comunitaria in materia di trasporti aerei è garantire che essi non soltanto continuino a costituire il mezzo di trasporto più sicuro, ma anche che vengano percepiti come tali. Di conseguenza, le questioni della responsabilità e del risarcimento devono essere disciplinate in maniera adeguata alla situazione attuale del settore dell'aviazione.

8. L'obiettivo del mercato interno dell'aviazione consiste anche nel tener conto delle esigenze degli utenti dei trasporti aerei. I bassi massimali attualmente vigenti sono, come sopra affermato, in gran parte inadeguati ed insoddisfacenti per il passeggero vittima di un incidente aereo o per i suoi superstiti. Inoltre, il fatto che il passeggero debba provare una colpa equiparabile al dolo del vettore aereo per poter ottenere un risarcimento superiore ai massimali previsti dalla CV rende le composizioni delle controversie meno prevedibili e più onerose, sia in termini economici che di tempo. Inoltre, a causa della complessità del sistema (vale a dire dei diversi massimali in vigore e dei diversi obblighi dei vettori aerei in base alla loro legge nazionale), i passeggeri sono male informati o non sono informati del tutto sulla disciplina applicabile. Va rilevato che le "Avvertenze" stampate sui biglietti ordinari non forniscono informazioni al passeggero sui massimali precisi che si applicano al suo viaggio. Anche se naturalmente esiste sempre per i passeggeri la possibilità di assicurarsi a titolo individuale, data la situazione confusa è impossibile per il passeggero decidere con cognizione di causa quale assicurazione personale scegliere. In breve, non soltanto i passeggeri ed i loro parenti prossimi sono insufficientemente coperti dai bassi massimali attuali, ma essi devono anche far fronte all'incertezza giuridica ed alla mancanza di trasparenza degli strumenti di ricorso quando intendono ottenere un risarcimento più elevato del massimale obbligatorio. Come testimonia l'articolo 129a del Trattato, è stato generalmente riconosciuto che la Comunità deve contribuire ad un elevato livello di protezione del consumatore, e la presente proposta è allineata in tal senso.

9. In conclusione, è evidente che il ruolo della responsabilità nel settore dell'aviazione è tutt'altro che trascurabile.

10. È in questo contesto di bassi massimali e di rischi non soltanto per l'unità del mercato interno dell'aviazione, ma anche per la protezione degli utenti dei trasporti aerei che la Commissione ha ritenuto necessario un riesame approfondito della situazione attuale. A tale scopo, nel 1989 essa ha commissionato uno studio[2], per disporre di una descrizione completa della situazione relativa alle ratifiche, alla legislazione ed alle pratiche nel

---

[2] "La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et des expéditeurs de marchandises", J. Naveau, giugno 1989, aggiornato nel settembre 1989.

settore della responsabilità dei vettori aerei negli Stati membri della Comunità ed in altri paesi. I risultati di questa analisi hanno condotto nel marzo 1991 ad uno studio sulle "possibilità di un'azione comunitaria intesa ad armonizzare i limiti della responsabilità per i passeggeri ed aumentare gli importi del risarcimento a favore delle vittime di incidenti internazionali nei trasporti aerei"[3]. Sulla base delle conclusioni di questa relazione, la Commissione ha pubblicato un documento di consultazione intitolato "Responsabilità nei confronti dei passeggeri negli incidenti aerei - la convenzione di Varsavia e le esigenze del mercato interno"[4]. Tale documento, pur riconoscendo la necessità di aumentare ed armonizzare il limite massimo della responsabilità dei vettori aerei in caso di morte o lesioni dei passeggeri negli Stati membri, intendeva promuovere una discussione sul modo migliore per conseguire tale obiettivo nel quadro della Comunità europea. Numerose organizzazioni e parti interessate hanno esposto il loro punto di vista alla Commissione. Esse ritengono che sia necessario aumentare con urgenza i massimali fino ad importi tra 300.000 e 500 000 DSP (358.800 - 598.000 ECU) e che qualsiasi massimale debba essere regolarmente oggetto di rivalutazione in base ai tassi di inflazione. Tuttavia, questi massimali riveduti dovrebbero applicarsi a qualsiasi trasporto aereo all'interno della Comunità, in partenza o a destinazione di essa, indipendentemente dalla nazionalità della compagnia aerea in questione. Per quanto riguarda le procedure, le opinioni espresse erano divise tra l'adozione di un approccio regolamentare - ad esempio mediante criteri modificati delle licenze per le assicurazioni - o un accordo volontario tra i vettori aerei[5].

11. Il 23 marzo 1993 si è tenuta una "tavola rotonda" tra gli Stati membri e le parti interessate nella quale questi elementi sono stati confermati ed è stato raccomandato di commissionare uno studio sulle implicazioni economiche dei diversi massimali e sull'incidenza dei massimali riveduti sui costi relativi alle vertenze giudiziarie. La Commissione ha fatto svolgere tale studio[6], i cui risultati sono stati presentati nel febbraio 1994. Secondo le conclusioni principali dello studio, il modo in cui il mercato assicurativo reagirà ad un aumento dei limiti massimi obbligatori di responsabilità dipenderà dalla situazione del mercato al momento della loro introduzione. Gli aumenti dei premi si baseranno sulla percezione dei rischi relativi sia al singolo vettore che a tutto il mercato. Globalmente, tuttavia, si è ritenuto che la reazione del mercato sarà moderata. Se i massimali sono sufficienti per comporre controversie ovvero nel caso di assenza di limiti, si verificherà probabilmente una riduzione dei costi della parte attrice, poiché un certo numero di attori non dovrà ricorrere a vertenze giudiziarie. In generale, gli assicuratori e le altre parti interessate sembrano fiduciosi sul fatto che sarà disponibile la capacità finanziaria necessaria, indipendentemente dal livello del massimale prescelto.

---

[3] Studio presentato il 15.9.1991 da Sven Brise, consulente.

[4] Riferimento: VII.C.1 - 174/92-8

[5] L'articolo 22, paragrafo 1, della convenzione di Varsavia autorizza il vettore aereo ed il passeggero a concordare un limite di responsabilità più elevato mediante contratto speciale.

[6] "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents" , Frere Cholmeley Bischoff, presentato nel febbraio 1994.

12. In parallelo con l'attività della Commissione, vi sono state in altre istanze iniziative volte a pervenire ad una soluzione. Di conseguenza, la Commissione europea per l'aviazione civile (CEAC) ha adottato, in occasione della sua riunione triennale (22-24.6.1994), una raccomandazione intesa ad aumentare i massimali ed a garantire il pagamento di un importo forfettario. Tale raccomandazione ha inoltre invitato i vettori aerei a concludere un accordo tra di loro su tale materia. In risposta a tale iniziativa, l'Associazione europea delle aviolinee (AEA) ha istituito una "task force" per considerare la possibilità di un simile accordo volontario tra vettori aerei. Per poter discutere tale sistema, i vettori aerei hanno ottenuto un'immunità antitrust da parte degli Stati Uniti ed una lettera di sostegno dei servizi della Commissione. Un accordo tra vettori aerei è stato concluso a Kuala Lumpur in occasione dell'assemblea generale annuale della IATA (30 ottobre 1995) ed è stato firmato da 12 grandi vettori aerei mondiali, tra cui i seguenti vettori aerei europei: Austrian Airlines, KLM, SAS e Swissair.

13. La soluzione adottata dalla IATA elimina i limiti di responsabilità di cui all'articolo 22 della convenzione di Varsavia per quanto riguarda la responsabilità dei vettori aerei partecipanti all'accordo (cfr. allegato II). I danni da risarcire possono essere quantificati e riconosciuti facendo riferimento alla legge del domicilio del passeggero. L'accordo tra i vettori costituisce un minimo comune denominatore: se i vettori, su base volontaria o obbligati dai loro governi, desiderano offrire somme maggiori ne avranno la possibilità. I vettori aerei firmatari dell'accordo ne dovranno attuare le disposizioni entro il 1° novembre 1996.

14. Il progetto di accordo tra vettori aerei è stato discusso con le parti interessate[7] in occasione di una riunione tenutasi il 23 ottobre 1995. Tutti i partecipanti ritenevano che l'accordo avrebbe costituito un miglioramento significativo della situazione. Tuttavia, esso non risolve tutte le questioni relative alla responsabilità; in particolare, la sua efficacia dipenderà dal livello di partecipazione delle compagnie aeree e ad oggi, come sopra indicato, solo alcuni vettori aerei comunitari lo hanno sottoscritto. Senza l'accordo di tutti i vettori aerei comunitari, il rischio di norme diverse e della conseguente frammentazione del mercato interno dell'aviazione non solo continuerà a sussistere, ma potenzialmente aumenterà. La situazione per l'utente dei trasporti aerei potrebbe pertanto divenire più confusa.

15. In questo contesto, e considerando le conclusioni di entrambi gli studi sopra menzionati, la Commissione ritiene che si debba intraprendere un'azione a livello comunitario per istituire una situazione accettabile per il settore dei trasporti aerei assicurando norme comuni in materia di responsabilità nelle condizioni di trasporto indipendentemente dalla natura dell'attività e garantendo una situazione equa per gli utenti dei trasporti aerei. In questa prospettiva, la Commissione ha tenuto conto dei seguenti elementi:

- il fatto che viene universalmente riconosciuto che gli attuali massimali obbligatori siano troppo bassi, insieme con un riconoscimento che, nonostante le sue carenze sotto il profilo economico, il sistema di Varsavia fornisce una base giuridica

---

[7] Associazione europea delle aviolinee, Compagnie aeree regionali europee, Camera di commercio internazionale, Unione internazionale assicuratori rischi aeronautici. La federazione europea dei rappresentanti degli utenti dei trasporti aerei, l'Associazione europea delle compagnie aeree charter ed il Comitato europeo delle assicurazioni hanno inviato dichiarazioni scritte.

uniforme riconosciuta a livello mondiale per la risoluzione delle richieste di risarcimento dei passeggeri per gli incidenti nel settore dell'aviazione. Di conseguenza, qualsiasi tentativo di migliorare la situazione attuale deve mantenere gli elementi fondamentali del sistema di responsabilità vigente;

- il fatto che gli Stati membri hanno adottato diverse iniziative intese ad aumentare il massimale di Varsavia, che in alcuni casi hanno persino modificato la natura della responsabilità ed inoltre che esistono differenze tra le norme in materia di responsabilità tra i trasporti nazionali ed internazionali, le quali rischiano di frammentare il mercato interno dell'aviazione sino ad oggi realizzato. Di conseguenza, qualsiasi modificazione deve garantire un equo trattamento dei vettori aerei, indipendentemente dal luogo di partenza, dal tipo di servizio (nazionale o internazionale), ecc.;

- in astratto, gli importi dei risarcimenti devono probabilmente essere allineati al livello dei risarcimenti effettivamente corrisposti alle vittime di incidenti in settori diversi dall'aviazione nei paesi industrializzati[8];

- bisogna garantire procedure semplici e rapide, sia per gli utenti dei trasporti aerei che per i vettori aerei: non è tollerabile che le vittime o i loro familiari debbano attendere l'esito di lunghe vertenze giudiziarie. Gli incidenti aerei sono generalmente gravi, hanno conseguenze drammatiche e nella maggior parte dei casi riguardano un numero rilevante di passeggeri che si trovano lontano dalla loro residenza. È pertanto ragionevole seguire la raccomandazione della CEAC e garantire il pagamento di un importo forfettario per far fronte alle conseguenze economiche immediate;

- la proposta della Commissione contiene pertanto i seguenti elementi principali:

  * la soppressione di qualsiasi limite;

  * l'introduzione di una presunzione di colpa fino ad un importo di 100 000 ECU. Tale massimale tutelerà gli utenti dei servizi aerei anche nel caso di un attacco terroristico, che altrimenti non consentirebbe al passeggero innocente di ottenere un risarcimento. Inoltre, mediante tale iniziativa la Comunità legittimerebbe una prassi già accettata dalle compagnie aeree da molti anni e che in alcuni casi è stata ufficialmente formalizzata[9];

---

[8] Ad esempio, il decesso di un dirigente di 40 anni con un reddito annuale di [97 082] ECU che lascia una moglie e due bambini piccoli potrebbe determinare un risarcimento di circa [647 218] ECU. Se questa persona muore in un incidente stradale, è possibile recuperare integralmente tale importo. Se invece questa persona decede a bordo di un aeromobile gestito da un vettore aereo che abbia sottoscritto i massimali del sistema di Varsavia (20 000 USD), il risarcimento potrebbe essere dell'importo irrisorio di [17 647] ECU, meno del 3% del valore integrale del risarcimento! (The Journal of Personal Injury Litigation, seconda edizione, NIGEL P. TAYLOR) (cfr. allegato III).

[9] Il MIA ha introdotto nel 1966 massimali aumentati a 75 000 USD sulla base della presunzione di colpa per i voli a destinazione, in partenza e con uno scalo previsto negli Stati Uniti. Dal novembre 1992, le compagnie aeree giapponesi hanno rinunciato ad avvalersi dei limiti di responsabilità sui loro voli, con una presunzione di colpa fino a 100 000 DSP.

- sarebbe preferibile che tutti i vettori aerei che servono una destinazione nella Comunità adottassero il medesimo sistema. I vettori aerei dei paesi terzi che non sono soggetti alla disciplina comunitaria dovrebbero essere invitati ad informare adeguatamente ed in maniera chiara i passeggeri di questa situazione;

- i passeggeri devono poter scegliere il foro che desiderano adire e deve essere prevista la possibilità di adire i tribunali dello Stato membro in cui il passeggero ha il suo domicilio. Questa disposizione eliminerebbe la possibilità di confusione che potrebbe derivare dal riferimento alla legge del domicilio del passeggero;

- in una seconda fase deve essere data priorità al miglioramento della situazione relativa al bagaglio dei passeggeri ed al trasporto di merci, qualora le iniziative a livello internazionale dei vettori aerei e/o dei governi non fornissero una soluzione soddisfacente;

- in base agli studi sopra citati, questa azione comunitaria avrebbe implicazioni economiche minime, poiché i costi attuali dell'assicurazione per responsabilità delle compagnie aeree europee sono generalmente compresi tra circa lo 0,1% e lo 0,2% dei costi totali di esercizio. Un incremento od una soppressione del massimale determinerà pertanto solo un aumento minimo dei costi relativi ai premi assicurativi[10], che sarebbero compresi tra circa lo 0,1% e lo 0,35% dei costi totali di esercizio;

- l'azione comunitaria deve essere considerata come una misura che contribuirà a dare impulso alle convenzioni internazionali esistenti (SV). Mediante l'adozione del regolamento proposto, la Comunità fungerà da catalizzatore, con iniziative analoghe intraprese in Giappone e negli Stati Uniti. In ogni caso, la Comunità e gli Stati membri, in cooperazione con la CEAC, devono prendere tutte le iniziative possibili per invitare l'istanza internazionale appropriata, l'ICAO, ad aggiornare gli strumenti internazionali attualmente in vigore.

16. Questi elementi e queste considerazioni hanno indotto la Commissione a proporre un regolamento che, adottando alcune norme comuni in materia di responsabilità indipendentemente dalla natura dei servizi aerei offerti, contribuirà al buon funzionamento del mercato interno dell'aviazione già creato con il terzo pacchetto di misure di liberalizzazione dei trasporti aerei e garantirà inoltre un elevato livello di protezione agli utenti dei trasporti aerei.

---

(10) E' opportuno rilevare che i notevoli progressi conseguiti dal 1929 nel campo della sicurezza dell'aviazione consentono di affermare che essa costituisce il mezzo di trasporto più sicuro: il numero medio di passeggeri deceduti a seguito di incidenti negli ultimi anni è stato inferiore a 700 all'anno. Tale situazione contribuisce ancor più al basso livello attuale dei premi assicurativi.

C. GIUSTIFICAZIONE DELL'AZIONE

17. L'azione comunitaria prevista può essere analizzata in base ai principi di sussidiarietà rispondendo alle seguenti domande:

a) Quali sono gli obiettivi della proposta rispetto agli obblighi dell'Unione europea e qual è la dimensione comunitaria del problema (ad es., numero di Stati membri interessati e soluzione attualmente adottata)?

Il terzo pacchetto di misure di liberalizzazione dei trasporti aerei ha creato un mercato interno dell'aviazione in cui sono state ampiamente armonizzate le norme per l'esercizio dei servizi aerei, nazionali o internazionali. Le norme relative alla natura ed alla limitazione della responsabilità per danni di un vettore aereo in caso di morte o lesioni dei passeggeri costituiscono un elemento essenziale delle condizioni di trasporto previste nei contratti di trasporto aereo conclusi tra il vettore ed il passeggero. Poiché gli Stati membri hanno adottato diverse iniziative intese ad incrementare i massimali di Varsavia ed in taluni casi a modificare la natura della responsabilità e poiché sussistono inoltre differenze tra le norme in materia di responsabilità nel trasporto nazionale ed internazionale, è evidente che tale situazione rischia di frammentare il mercato interno dell'aviazione sino ad oggi realizzato. Inoltre, in caso di morte o di lesioni, i passeggeri o i loro parenti prossimi non soltanto sono insufficientemente coperti dai massimali della CV, ma devono anche far fronte all'incertezza giuridica ed alla mancanza di trasparenza degli strumenti di ricorso quando intendono ottenere un risarcimento più elevato del massimale obbligatorio.

b) L'azione prevista è di competenza esclusiva dell'Unione europea o di competenza concorrente con gli Stati membri?

L'azione prevista non rientra nella competenza esclusiva della Comunità.

c) Qual è la soluzione più efficace se si raffrontano i mezzi dell'Unione europea con quelli degli Stati membri?

Poiché, con la creazione del mercato interno dell'aviazione, è stata soppressa la distinzione fra trasporto nazionale ed internazionale nell'esercizio dei servizi aerei, una simile soluzione può essere meglio reperita a livello comunitario.

d) Quali vantaggi concreti derivano dall'azione prevista dell'Unione europea e quale sarebbe il costo dell'inazione?

Il vantaggio concreto dell'azione dell'Unione europea consiste nel miglioramento della posizione dei vettori aerei e della tutela degli utenti dei trasporti aerei, dopo che i limiti di responsabilità attuali saranno soppressi, garantendo un equo compenso e una situazione di certezza giuridica. Tale azione consentirà inoltre ai passeggeri di beneficiare di procedure rapide. Va sottolineato che il sistema attuale è estremamente complesso, che i diritti dei passeggeri e gli obblighi dei vettori aerei variano attualmente in funzione della località di partenza, del tipo di servizio (nazionale o internazionale), ecc. e che il passeggero medio è nella maggior parte dei casi male informato o non informato del tutto sul massimale esatto applicabile al suo viaggio. I passeggeri coinvolti in incidenti all'estero devono fare fronte a

situazioni giuridiche diverse rispetto a quelle alle quali sono abituati nel loro paese d'origine. L'accordo tra vettori aerei adottato dall'IATA non eliminerà tutte le difficoltà. Inoltre, esiste il rischio che alcuni vettori aerei europei non aderiscano a questo accordo volontario, aumentando quindi l'attuale confusione. I costi dell'inazione consisterebbero nella tutela insufficiente dei passeggeri in caso di incidenti aerei e nel mantenimento nell'Unione europea di un sistema eccessivamente complesso per i vettori aerei comunitari.

e) *Quali modalità di azione sono a disposizione della Comunità (raccomandazione, assistenza finanziaria, regolamento, riconoscimento reciproco....)?*

Per fornire una tutela omogenea ed efficace agli utenti dei trasporti aerei in questo settore, è necessario introdurre disposizioni giuridiche sotto forma di direttiva o di regolamento. Integrando in un quadro legislativo un vasto sistema comunitario, si eviteranno misure nazionali divergenti.

f) *E' necessaria una regolamentazione uniforme o basta una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali e ne lasci l'esecuzione agli Stati membri?*

A causa della natura internazionale del settore, è auspicabile un'azione uniforme per elaborare un sistema che garantisca una tutela identica a tutti i passeggeri aerei dell'Unione, da un lato evitando un trattamento discriminatorio e situazioni di incertezza e dall'altro garantendo un livello di tutela adeguato. Poiché i risultati auspicati dell'azione dovrebbero applicarsi ai vettori aerei che gestiscono in larga misura traffico transfrontaliero e che trasportano passeggeri di molte nazionalità diverse, un regolamento costituirebbe lo strumento giuridico migliore.

Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione[1],

deliberando in conformità della procedura prevista dall'articolo 189 C, in cooperazione con il Parlamento europeo[2],

visto il parere del Comitato economico e sociale[3],

considerando che le norme sulla responsabilità in caso di incidenti sono disciplinate dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929, qui di seguito denominata "la convenzione" ovvero dalla convenzione stessa emendata all'Aia il 28 settembre 1955; che la convenzione di Varsavia è applicata a livello mondiale a beneficio sia dei passeggeri che dei vettori aerei e che deve essere preservata;

considerando che le regole sulla natura e sui limiti della responsabilità in caso di morte, o di lesioni dei passeggeri costituiscono parte delle condizioni generali di trasporto del contratto di trasporto aereo concluso tra il vettore aereo ed il passeggero; che i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 2407/92[4], 2408/92[5] e 2409/92[6], modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, hanno istituito un mercato interno dell'aviazione nel quale è opportuno che le regole sulla natura e sui limiti della responsabilità siano armonizzate;

considerando che il limite massimo di responsabilità fissato dalla convenzione di Varsavia è troppo basso rispetto alle condizioni economiche e sociali attuali; che di conseguenza gli Stati membri hanno aumentato in vario modo tale limite massimo determinando in tal modo condizioni di trasporto diverse all'interno della Comunità;

considerando inoltre che la Convenzione di Varsavia si applica soltanto ai trasporti internazionali; che nel mercato interno dell'aviazione è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale; che è pertanto opportuno avere il medesimo livello e il medesimo tipo di responsabilità sia nei trasporti nazionali che in quelli internazionali;

considerando che il basso limite di responsabilità attuale determina spesso lunghe vertenze giudiziarie che danneggiano l'immagine dei trasporti aerei;

---

(1)

(2)

(3)

(4) GU n. L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

(5) GU n. L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

(6) GU n. L 240 del 24.8.1992, pag. 15.

considerando che l'azione della Comunità nel settore dei trasporti aerei deve mirare altresì ad un elevato livello di protezione degli interessi degli utenti;

considerando che, per stabilire condizioni armonizzate di trasporto sotto il profilo della responsabilità del vettore aereo e per garantire un elevato livello di protezione effettiva degli utenti, tale azione può essere svolta al meglio a livello comunitario, tenuto conto del principio di sussidiarietà;

considerando che è opportuno eliminare qualsiasi limite massimo di responsabilità per morte o lesioni dei passeggeri;

considerando che, per evitare che le vittime di incidenti imprevedibili rimangano escluse da qualsiasi garanzia, i vettori aerei, relativamente alle richieste di risarcimento in caso di morte o di lesioni di passeggeri ai sensi dell'articolo 17 della convenzione di Varsavia, devono rinunciare alle disposizioni limitative dell'articolo 20, paragrafo 1, della convenzione fino a concorrenza di 100.000 ECU;

considerando che i passeggeri o i parenti prossimi debbono ricevere quanto prima un importo forfettario per far fronte alle necessità immediate;

considerando che gli aventi diritto al risarcimento devono beneficiare di una situazione giuridicamente chiara in caso di incidente; che devono essere pienamente informati in anticipo delle norme applicabili; che è necessario prevenire lunghe controversie giudiziale o extragiudiziali; che è inoltre opportuno dare, all'avente diritto al risarcimento al passeggero la possibilità di adire il foro dello Stato membro in cui il passeggero ha il domicilio o la residenza;

considerando che, affinchè non si verifichino distorsioni della concorrenza, è opportuno che i vettori aerei dei paesi terzi informino adeguatamente i passeggeri delle loro condizioni di trasporto;

considerando che la questione del miglioramento della situazione relativa al bagaglio ed alle merci è attualmente esaminata in seno all'ICAO e che non deve essere trattata con la stessa urgenza della situazione relativa ai passeggeri;

considerando che è opportuno e necessario che gli importi indicati nel presente regolamento vengano aumentati in base alla situazione economica; che è opportuno conferire alla Commissione il potere di decidere tali aumenti, previa consultazione di un comitato consultivo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento definisce la responsabilità dei vettori aerei comunitari per i passeggeri in caso di incidenti.

Articolo 2

1. Ai fini del presente regolamento:

   a) per "vettore aereo" si intende qualsiasi impresa di trasporti aerei munita di valida licenza di esercizio;

   b) per "vettore aereo comunitario" si intende qualsiasi impresa di trasporti aerei ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio;

   c) per "aventi diritto al risarcimento" si intendono le vittime e/o le persone che, in base alla legge applicabile, sono gli aventi causa delle vittime per disposizione di legge, decisione giudiziale o contratto speciale;

   d) per "importo forfettario" si intende un anticipo versato all'avente diritto al risarcimento per consentirgli di far fronte alle esigenze più urgenti, senza pregiudizio della rapida liquidazione dell'intero risarcimento;

   e) per "ECU" si intende l'unità di conto adottata in occasione della fissazione del bilancio generale delle Comunità europee, ai sensi degli articoli 207 e 209 del trattato;

   f) per "Convenzione di Varsavia" si intende la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nonché l'insieme degli atti internazionali che la completano e sono associati ad essa.

2. Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Varsavia.

Articolo 3

1. La responsabilità del vettore aereo comunitario per i danni da morte o lesioni dei passeggeri non è soggetta ad alcun limite legale o contrattuale.

2. Per i danni fino a concorrenza di 100.000 ECU, i vettori aerei comunitari non possono escludere o limitare la loro responsabilità provando che essi ed i loro dipendenti hanno adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

Articolo 4

1. Il vettore aereo deve senza indugio, e comunque entro 10 giorni dal verificarsi dell'evento che ha provocato il danno, versare o rendere disponibile all'avente diritto al risarcimento un importo forfettario fino a 50.000 ECU in proporzione al danno subito, e comunque un importo di 50.000 ECU in caso di morte.

2. L'importo forfettario può essere compensato con qualsiasi importo ulteriore dovuto in virtù della responsabilità del vettore aereo comunitario, ma non è restituito in alcun caso.

Articolo 5

1. Le disposizioni degli articoli 3 e 4 devono essere inserite nelle condizioni di trasporto del vettore aereo comunitario.

2. A loro richiesta, sono fornite ai passeggeri adeguate informazioni sulle disposizioni degli articoli 3 e 4 presso le agenzie del vettore aereo comunitario, le agenzie di viaggio e gli sportelli di registrazione. Una sintesi di tali disposizioni è riportata sul biglietto.

3. I vettori aerei stabiliti al di fuori della Comunità che non sono soggetti agli obblighi previsti agli articoli 3 e 4 devono informare espressamente e chiaramente i passeggeri di tale situazione al momento dell'acquisto del biglietto presso le agenzie del vettore aereo, le agenzie di viaggio o gli sportelli di registrazione situati nel territorio di uno Stato membro. Su richiesta, i vettori aerei forniscono ai passeggeri un modulo contenuto le loro condizioni. Il fatto che il limite massimo sia indicato sul biglietto non costituisce un'informazione sufficiente.

Articolo 6

Una volta all'anno, le autorità degli Stati membri notificano l'elenco dei vettori aerei di paesi terzi non soggetti alle disposizioni del presente regolamento alle organizzazioni degli utenti dei trasporti aerei interessate nonchè alla Commissione, che tale elenco mette a disposizione degli altri Stati membri.

Articolo 7

Gli aventi diritto al risarcimento in caso di incidenti aerei riguardanti vettori aerei comunitari hanno, in aggiunta alle possibilità previste dall'articolo 28 della Convenzione di Varsavia, la facoltà di proporre l'azione di responsabilità dinnanzi agli organi giuridizionali dello Stato membro in cui il passeggero ha il domicilio o la residenza.

Articolo 8

La Commissione può decidere mediante regolamento, con la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 1, di aumentare adeguatamente gli importi indicati negli articoli 3 e 4 qualora l'evoluzione della situazione economica renda necessario siffatto provvedimento.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita da un comitato a carattere consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

   Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

   Il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

2. Il comitato può essere inoltre consultato dalla Commissione su qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

Articolo 10

Il presente regolamento entra in vigore dal sesto mese successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

SCHEDA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE

con particolare riguardo alle piccole e medie imprese

Titolo della proposta:

Regolamento del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

Numero di riferimento del documento:

La proposta:

Impatto sulle imprese

1. Su quali soggetti inciderà la proposta?

   - Quali settori di attività"
     Vettori aerei.

   - Quali sono le dimensioni delle imprese interessate (qual è la concentrazione di piccole e medie imprese)?
     La struttura del mercato europeo è essenzialmente basata su grandi imprese, che costituiscono il 65,4% del mercato. Le compagnie dei voli charter costituiscono il 26,7% del mercato europeo dei trasporti aerei. Le piccole e medie imprese costituiscono soltanto lo 0,5% del mercato, con i vettori aerei regionali che costituiscono lo 0,4% del mercato globale ed i vettori aerei generali - in particolare i gestori di servizi di aerotaxi e di voli per affari - costituiscono lo 0,1% di tutto il mercato[1].

   - Queste imprese sono situate in zone geografiche specifiche della Comunità?
     No.

2. Quali misure dovranno adottare le imprese per conformarsi alla proposta?

   Il regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio obbliga già i titolari di licenze di esercizio a stipulare un'assicurazione per responsabilità e l'importo della copertura assicurativa è stata sino ad oggi rimessa alla discrezione degli Stati membri. Per conformarsi al presente regolamento, i vettori aerei dovranno rinegoziare la loro assicurazione per responsabilità per consentire la soppressione del limite di responsabilità nei confronti dei passeggeri.

---

(1) "The competitiveness of the European Community's air transport industry" Studio effettuato da AVMARK Inc. per conto della Commissione, 28.2.1992.

3. Quali effetti economici può avere la proposta?

- Sull'occupazione:
  Nessuna

- Sugli investimenti e sulla creazione di nuove imprese:
  Nessuna

- Sulla posizione concorrenziale delle imprese:
  Il mercato assicurativo del settore dell'aviazione reagirà aumentando in qualche misura l'importo dei premi che i vettori aerei devono pagare. Il tasso di aumento varierà in funzione della situazione del mercato al momento dell'aumento, delle particolari caratteristiche dei vettori aerei, segnatamente i loro trascorsi in materia di sicurezza, ed al particolare potere contrattuale della compagnia aerea nel rinegoziare i premi. Di conseguenza, i vettori aerei regionali ed i gestori di servizi di aviazione generale sosterranno probabilmente un incremento proporzionalmente più alto a causa del loro potere contrattuale inferiore. La proposta inciderà in maniera minore sui vettori aerei che effettuano voli charter.

4. La proposta contiene misure intese a tener conto della specifica situazione delle piccole e medie imprese?

No. In effetti, i costi assicurativi attuali in materia di responsabilità dei vettori aerei europei costituiscono generalmente una piccola frazione dei costi di esercizio. Essi sono compresi tra circa lo 0,1% e lo 0,2% dei costi totali di esercizio e tale percentuale diventa generalmente più elevata quanto più piccola è la compagnia aerea. Sopprimendo i massimali, l'aumento dei costi assicurativi sarebbe compreso tra circa lo 0,1% e lo 0,35% dei costi totali di gestione [2]. Ciò significa che l'incremento sarà poco significativo anche per i vettori aerei più piccoli, sui quali l'aumento potrebbe incidere in misura maggiore.

Consultazione:

5. Elenco delle organizzazioni consultate sulla proposta e sintesi della loro posizione

- Gli esperti dei governi degli Stati membri hanno espresso ampio accordo sulla necessità di aumentare i massimali attuali, di garantire procedure agevoli e rapide in caso di incidenti aerei e di coprire tutti i trasporti aerei all'interno, in partenza e a destinazione della Comunità, indipendentemente dalla nazionalità della compagnia aerea interessata.

---

[2] "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents", Frere Cholmeley Bischoff, presentata nel febbraio 1994.

- Tutte le organizzazioni interessate [3] sono state consultate ed hanno ritenuto necessario migliorare il sistema mantenendo gli elementi essenziali del sistema internazionale attualmente in vigore. Tali organizzazioni ritengono che qualsiasi miglioramento del sistema all'interno della Comunità debba applicarsi a tutti i vettori aerei che operano nella Comunità.

---

(3) Le organizzazioni consultate sono: l'Ufficio europeo dell'unione dei consumatori, l'Organizzazione internazionale delle unioni di consumatori, l'Associazione delle agenzie di viaggio e dei tour operators della Comunità europea, il Consiglio internazionale della Aircraft Owner and pilot association, l'Associazione internazionale dei trasporti aerei, l'Associazione europea delle aviolinee, la Camera di commercio internazionale, la Federazione dei rappresentanti degli utenti dei trasporti aerei nella Comunità, l'Unione internazionale assicuratori rischi aeronautici, l'Associazione europea dei fabbricanti di materiale aerospaziale e la European Regional Airlines.

ALLEGATO I

MASSIMALI DI RESPONSABILITA' DEI PAESI DELLA COMUNITA' EUROPEA[1]

V/LA: massimali di Varsavia/L'Aia, convertiti in base alle norme nazionali (o aumentati come indicato) [2]

AUSTRIA:	responsabilità derivante dal contratto di trasporto fino ad un importo di 430 000 scellini per persona. Assicurazione obbligatoria per gli incidenti dei passeggeri pari a 550 000 scellini per passeggero. 100 000 DSP per il vettore aereo nazionale
BELGIO:	V/LA si applica a tutti i servizi. Non vi sono servizi nazionali 100 000 DSP per la Sabena e le società affiliate - 58 000 USD per i charter e gli aerotaxi.
DANIMARCA:	100 000 DSP per tutti i servizi aerei. I massimali per i danni diversi dalla morte e dalle lesioni variano per i servizi nazionali ed internazionali.
FRANCIA:	100 000 DSP per tutti i servizi. I massimali per danni diversi dalla morte e dalle lesioni sono quelli di V/LA per tutti i servizi aerei.
FINLANDIA:	V/LA si applica ai servizi internazionali. Se il paese di destinazione non è parte della W/LA, si applicano i massimali del MP3 (100 000 DSP) 100 000 DSP per i servizi nazionali 100 000DSP per Finnair sui servizi internazionali.
GERMANIA:	V/LA si applica ai servizi aerei internazionali, sulla base della legge sui tassi di conversione (ad es. 250 000 franchi oro poincaré = 53 600 DM) 150 000 DM per la Lufthansa 320 000 DM per i servizi aerei nazionali
GRECIA:	V/LA si applica a tutti i servizi In assenza di una legge sui tassi di conversione, alcune decisioni dei tribunali sono contraddittorie. La legislazione nazionale stabilisce un massimale di 4 Mio di DRA applicabile ai servizi aerei nazionali (che non può essere superato se i danni sono risarciti sotto forma di pagamenti periodici) in caso di morte o lesioni.
IRLANDA:	V/LA si applica a tutti i servizi. 100 000 DSP per Aer Lingus (servizi aerei internazionali)

---

(1) Studio di Sven Bruse, cfr. nota 3. Lo studio non ha preso in esame le situazioni esistenti in Austria, Finlandia e Svezia.

(2) Per tutti i massimali (eccettuato il caso del Portogallo per i trasporti nazionali) i vettori aerei possono avvalersi delle difese di cui all'articolo 20, paragrafo 1, della convenzione di Varsavia.

Lo stesso importo si applica per gli altri operatori registrati in Irlanda.

ITALIA: V/LA, convertita dalla legge in DSP (servizi internazionali) e lire (servizi nazionali) si applica a tutti i servizi. I massimali previsti sono:

100 000 DSP per i servizi aerei internazionali;
195 Mio di Lit per i servizi aerei nazionali.

N.B.: va rilevato che le compagnie aeree straniere che operano in Italia sono soggette alla legge che prevede il massimale internazionale di 100 000 DSP.

LUSSEMBURGO: V/LA si applica a tutti i servizi aerei.
Nessun servizio nazionale
100 000 DSP per tutti i vettori aerei registrati in Lussemburgo che trasportano passeggeri.

PAESI BASSI: V/LA si applica a tutti i servizi aerei.
100 000 DSP (tutti i grandi vettori aerei registrati nei Paesi Bassi).

PORTOGALLO: Responsabilità senza colpa (servizi nazionali)
Per tutti i servizi: 12 Mio di ESC; bagaglio disciplinato dalla convenzione dell'Aia.

SPAGNA: Per tutti i servizi: 3 500 000 PST per passeggero; bagaglio disciplinato dalla convenzione dell'Aia

SVEZIA: 100 000 DSP per i servizi aerei internazionali e nazionali

REGNO UNITO: V/LA si applica a tutti i servizi aerei, elevato a 100 000 DSP.

ALLEGATO II

ACCORDO TRA VETTORI AEREI DELLA IATA SULLA RESPONSABILITA' NEI CONFRONTI DEI PASSEGGERI

CONSIDERANDO che il sistema della Convenzione di Varsavia presenta notevoli vantaggi per i trasporti aerei internazionali; e

RILEVANDO CHE i limiti di responsabilità previsti dalla convenzione, che non sono stati modificati dal 1955, risultano attualmente del tutto inadeguati nella maggior parte dei paesi e che le compagnie aeree internazionali già in passato hanno adottato congiuntamente misure per aumentarli a vantaggio dei passeggeri.

I sottoscritti vettori aerei hanno convenuto:

1. di intraprendere azioni per eliminare i limiti di responsabilità per il risarcimento dei danni di cui all'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Varsavia relativi alle richieste in caso di morte o di lesioni dei passeggeri ai sensi dell'articolo 17 della convenzione, in modo che il danno risarcibile possa essere quantificato e riconosciuto con riferimento alla legge del domicilio del passeggero;

2. di riservare tutte le difese disponibili ai sensi delle disposizioni della convenzione; ciascun vettore aereo può tuttavia rinunciare a qualsiasi difesa, in particolare la rinuncia a qualsiasi difesa fino ad un determinato importo finanziario di danno risarcibile, a seconda delle circostanze;

3. di riservare i loro diritti di ricorso nei confronti di qualsiasi altra persona, in particolare i diritti di contributo o di indennità, relativamente alle somme versate dal vettore aereo;

4. di incoraggiare altre compagnie aeree che si occupano del trasporto internazionale di passeggeri ad applicare le condizioni del presente accordo;

5. di attuare le disposizioni del presente accordo entro la data posteriore tra il 1° novembre 1996 e la data di ricevimento delle approvazioni governative richieste;

6. che nessuna disposizione contenuta nel presente accordo può incidere sui diritti del passeggero o del ricorrente che sarebbero altrimenti conferitigli dalla convenzione;

7. che il presente accordo può essere sottoscritto in qualsiasi numero di copie, ciascuna delle quali costituisce un accordo. Qualsiasi vettore aereo può aderire al presente accordo firmando una copia e depositandola presso il direttore generale dell'associazione internazionale dei trasporti aerei (IATA);

8. che qualsiasi vettore aereo parte del presente accordo può recedere da esso con un preavviso scritto di dodici (12) mesi indirizzato al direttore generale della IATA e agli altri vettori aerei parti del presente accordo.

ACCORDO TRA VETTORI AEREI SULLA RESPONSABILITA' NEI CONFRONTI DEI PASSEGGERI

RELAZIONE DELLA IATA

L'accordo tra vettori aerei è un accordo quadro; i diritti e le responsabilità giuridiche precisi dei vettori firmatari nei confronti dei passeggeri sono enunciati nelle condizioni di trasporto e di tariffazione applicabili.

I vettori aerei firmatari dell'accordo si impegnano a rinunciare, ai sensi dell'accordo, ai limiti massimi di responsabilità fissati nella Convenzione di Varsavia (1929) nel protocollo dell'Aia (1955) nell'Accordo di Montreal del 1966 e/o ai limiti che abbiano eventualmente deciso di porre in essere in precedenza o che i loro governi imponevano loro di applicare.

Tale rinuncia da parte di un vettore aereo può essere effettuata nella misura necessaria per consentire che la legge del domicilio del passeggero disciplini la determinazione e l'attribuzione del risarcimento del danno ai sensi dell'accordo tra vettori aerei; ma tale rinuncia costituisce un'opzione. Qualora un vettore aereo desideri rinunciare ai limiti di responsabilità, ma non insista per applicare la legge del domicilio del passeggero al calcolo del risarcimento del danno, oppure non gli venga imposto da un'autorità governativa, può rimettersi alla legge del foro presso il quale la causa viene intentata.

Le difese del sistema della Convenzione di Varsavia rimangono fruibili, integralmente o parzialmente, dai vettori aerei firmatari dell'accordo, a meno che essi decidano di rinunciarvi o siano obbligati a rinunciarvi da un'autorità governativa.

ALLEGATO III
LIVELLO EUROPEO DEL RISARCIMENTO DEI DANNI IN CASO DI INCIDENTI STRADALI[1]

Tabella 1 : vittima: uomo di 40 anni, sposato, due figli a carico, medico

Lesione	Regno Unito	Belgio Bf 59,6	Grecia Dr 25	Paesi Bassi Hfl 3.26	Italia Lire2.124	Francia Ff 9.73	Germaniam 2.90	DanimarcaKr 11.02	Irlanda Ir £ 1.08	Lussemburgo Lux f 59.55	Spagna Pta 178.45	Portogallo Esc 254
Morte instantanea	311,000	325,779	195,007	224,540	464,900	307,098	331,034	81,347	461,806	351,098	168.114	229,724
Ustioni **(A)** **(B)** **(C)**	89.000 99,000 79,000	81,978	71,088 to 86,316	18,098 to 21,166	55,085 to 120,835	109,198 to 127,790	132,759 to 148,276	37,659	93,981 126,389 93,981	83,985	16.811 28.019 16,811	24,016
Paraplegia	526,500	449,457	310.947	498,466 to 567.485	474,710	705,576	637,931 to 672,414	110,254 to 237,296	607,407	453,830	280,191	288,937
Perdita parziale della vista - cecità totale	572.500	531.871	363,333	466.258 (486,258)	674,795	744,853	586,207 to 603,488 (623,448)	225,499	613.889	537.871	56.038	290.465

Fonte: Davies Arnold Cooper: risarcimento del danno per lesioni personali nei paesi della Comunità europea su base illimitata in caso di morte o lesione grave.

---

(1) Le cifre non comprendono gli interessi, sia anteriori che posteriori alla sentenza. I Paesi Bassi e la Germania hanno due serie di cifre nella stessa voce.
Le cifre tra parentesi comprendono una stima delle spese mediche non coperte dallo Stato.
Tutte le cifre sono state convertite in lire sterline ed arrotondate alla sterlina. Tasso di cambio del 21.6.1990.

Tabella 2: Vittima: donna di 20 anni, nubile, studentessa in medicina

Lesione	Regno Unito	Belgio Bf 59,6	Grecia Dr 25	Paesi Bassi Hfl 3.26	Italia Lire 2.124	Francia Ff 9.73	Germania Dm 2.90	Danimarca Kr 11.02	Irlanda Ir £ 1.08	LussemburgoLux f 59.55	Spagna Pta 178.45	Portogallo Esc 254
Morte instantanea	1,250	6,292	14,912	2,147	210,122	15,416	2,069	1,089	8,102	6,795	67,246	4,528
Ustioni **(A)** **(B)** **(C)**	44,000 54,000 34,000	47,723	7,579 to 8,870	21,779 to 24,847	61,205 to 83.729	62,025 to 81,398	63.793 to 79,310	26,770	63,426 95,833 63,426	46,434	16,811 33,623 16,811	5,937
Paraplegia	452,250	370,569	234.723	498,466 to 567,485 (1,074,985)	318,710	563,759	431.034 to 465.517	90,290 to 166,515	529,630	376,246	168,114 to 224,152	360,840
Perdita parziale della vista - cecità totale	478,250	415,323	251,404	466,258 (486,258)	517,514	537,196	472.414 to 489.655 (509.655)	157,441	421,296	423,013	67,246	325,465

Fonte: Davies Arnold Cooper: *risarcimento del danno per lesioni personali nei paesi della Comunità europea su base illimitata in caso di morte o lesione.*

ISSN 0254-1505

COM(95) 724 def.

DOCUMENTI

IT 07

N. di catalogo : CB-CO-95-777-IT-C

ISBN 92-77-99244-1

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo