Proposta di decisione del Consiglio sull'approvazione da parte delle Comunità europee della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (Convenzione di Montreal)

(2000/C 337 E/37)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 446 def. — 2000/0193(CNS)

(Presentata dalla Commissione il 17 luglio 2000)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2 in combinato disposto con la prima frase del primo comma del paragrafo 2 dell'articolo 300, e il primo comma del paragrafo 3 dell'articolo 300,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

(1) È positivo per i vettori aerei della Comunità europea operare secondo regole uniformi e precise in materia di responsabilità per danno; queste regole dovrebbero essere le stesse di quelle applicabili ai vettori di paesi terzi.

(2) La Comunità ha partecipato alla Conferenza diplomatica svoltasi l'8 maggio 1999 a Montreal che ha portato all'adozione della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (Convenzione di Montreal).

(3) Le Organizzazioni di integrazione economica regionale competenti per talune questioni disciplinate dalla Convenzione di Montreal possono essere parti di essa.

(4) La Comunità ha firmato la Convenzione di Montreal il 9 dicembre 1999.

(5) La Comunità ed i suoi Stati membri condividono competenze in questioni coperte dalla Convenzione di Montreal ed è pertanto necessario che la Comunità ed i suoi Stati membri la ratifichino simultaneamente per garantire un'applicazione uniforme e completa delle sue disposizioni nell'Unione europea,

DECIDE:

Articolo 1

La Convenzione, detta la Convenzione di Montreal, del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale è approvata per conto della Comunità europea. Il testo della Convenzione è unito alla presente decisione come allegato A.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio depositerà, per conto della Comunità europea, lo strumento di ratifica presso il Segretario generale dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, conformemente all'articolo 53 della Convenzione, insieme alla dichiarazione di competenza unita alla presente decisione come allegato B.

Lo strumento di ratifica della Comunità europea sarà depositato contemporaneamente agli strumenti di ratifica di tutti gli Stati membri.

ALLEGATO A

CONVENZIONE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE NORME RELATIVE AL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE

GLI STATI PARTI DELLA PRESENTE CONVENZIONE

RICONOSCENDO il significativo contributo che la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel seguito denominata «Convenzione di Varsavia», e gli altri strumenti collegati hanno dato all'armonizzazione del diritto privato internazionale in materia di navigazione area,

RICONOSCENDO la necessità di adeguare e rifondere la Convenzione di Varsavia e gli strumenti collegati in un unico testo,

RICONOSCENDO l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione,

RIAFFERMANDO l'auspicabilità di un ordinato sviluppo delle operazioni di trasporto aereo internazionale e del regolare traffico di passeggeri, bagagli e merci in conformità con i principi e gli obiettivi della Convenzione sull'aviazione civile internazionale conclusa a Chicago il 7 dicembre 1944,

CONVINTI che l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova Convenzione rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Campo di applicazione

1. La presente Convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo.

2. Ai fini della presente Convenzione l'espressione *trasporto internazionale* indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati Parti o sul territorio di un medesimo Stato Parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato Parte. Ai fini della presente Convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato Parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato.

3. Ai fini della presente Convenzione il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti e il suo carattere internazionale non viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato.

4. La presente Convenzione si applica anche al trasporto di cui al Capitolo V, fatte salve le disposizioni ivi previste.

Articolo 2

Trasporto effettuato dallo Stato e trasporto di effetti postali

1. La presente Convenzione si applica al trasporto effettuato dallo Stato o da altre persone giuridiche di diritto pubblico sempreché ricorrano le condizioni di cui all'articolo 1.

2. Nel trasporto di effetti postali il vettore è responsabile unicamente nei confronti dell'amministrazione postale competente conformemente alle norme applicabili nei rapporti tra i vettori e le amministrazioni postali.

3. Salvo quanto disposto al paragrafo 2, le disposizioni della presente Convenzione non si applicano al trasporto di effetti postali.

CAPITOLO II

DOCUMENTAZIONE E OBBLIGHI DELLE PARTI IN MATERIA DI TRASPORTO DI PASSEGGERI, BAGAGLI E MERCI

Articolo 3

Passeggeri e bagagli

1. In occasione del trasporto di passeggeri deve essere rilasciato un titolo di trasporto individuale o collettivo contenente:

a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;

b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di un medesimo Stato Parte e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali.

2. In sostituzione del titolo di trasporto di cui al paragrafo 1 è ammesso l'impiego di qualsiasi altro mezzo che attesti le indicazioni ivi menzionate. Qualora venga utilizzato uno qualsiasi degli altri mezzi il vettore dovrà offrirsi di rilasciare al passeggero una dichiarazione scritta contenente le indicazioni in esso registrate.

3. Il vettore rilascia al passeggero uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato.

4. Al passeggero deve essere consegnato un avviso scritto nel quale sia specificato che la responsabilità del vettore per morte o lesione, per distruzione, perdita o deterioramento del bagaglio o per ritardo è soggetta alle norme e alle limitazioni della presente Convenzione, qualora applicabile.

5. L'inosservanza delle disposizioni di cui ai paragrafi precedenti non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.

Articolo 4

Merci

1. Per il trasporto di merci viene emessa una lettera di trasporto aereo.

2. In sostituzione della lettera di trasporto aereo è ammesso l'impiego di qualsiasi altro mezzo che attesti le indicazioni relative al trasporto da eseguire. Qualora venga utilizzato uno di tali mezzi il vettore rilascia al mittente, a richiesta di quest'ultimo, una ricevuta di carico che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni in esso registrate.

Articolo 5

Contenuto della lettera di trasporto aereo e della ricevuta di carico

La lettera di trasporto aereo e la ricevuta di carico devono contenere:

a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;

b) quando i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di un medesimo Stato Parte e siano previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;

c) l'indicazione del peso della spedizione.

Articolo 6

Documento relativo alla natura della merce

Se necessario all'espletamento delle formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche, il mittente può essere tenuto a presentare un documento che specifichi la natura della merce. Questa disposizione non fa sorgere in capo al vettore alcun dovere, obbligo o conseguente responsabilità.

Articolo 7

Descrizione della lettera di trasporto aereo

1. La lettera di trasporto aereo viene emessa dal mittente in tre esemplari originali.

2. Il primo originale porta l'indicazione «per il vettore» e viene firmato dal mittente. Il secondo originale porta l'indicazione «per il destinatario» e viene firmato dal mittente e dal vettore. Il terzo originale è firmato dal vettore e da questo consegnato al mittente dopo aver preso in consegna la merce.

3. La firma del vettore e quella del mittente possono essere stampate o sostituite da un timbro.

4. Se, a richiesta del mittente, il vettore emette la lettera di trasporto aereo, si considera, sino a prova contraria, che egli abbia agito in nome del mittente.

Articolo 8

Documentazione per colli multipli

Quando vi sono più colli:

a) il vettore può chiedere al mittente di emettere lettere di trasporto aereo distinte;

b) il mittente può chiedere al vettore di rilasciargli ricevute di carico distinte quando vengano utilizzati gli altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

Articolo 9

Inosservanza delle disposizioni relative alla documentazione

L'inosservanza delle disposizioni degli articoli 4, 5, 6, 7 e 8 non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.

Articolo 10

Responsabilità per le indicazioni contenute nella documentazione

1. Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e delle dichiarazioni relative alla merce inserite da lui o in suo nome nella lettera di trasporto aereo, nonché di quelle fornite da lui o in suo nome al vettore perché siano inserite nella ricevuta di carico o per la registrazione con gli altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2. Quanto disposto nel presente articolo si applica anche quando la persona che agisce in nome del mittente sia anche l'agente del vettore.

2. Il mittente risponde di ogni danno subito dal vettore o da ogni altra persona nei cui confronti questi sia responsabile a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete fornite da lui o in suo nome.

3. Salvo quanto disposto ai paragrafi 1 e 2, il vettore risponde di ogni danno subito dal mittente o da ogni altra persona nei cui confronti questi sia responsabile a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete inserite da lui o in suo nome nella ricevuta di carico o nei dati registrati con gli altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

Articolo 11

Efficacia probatoria della documentazione

1. La lettera di trasporto aereo e la ricevuta di carico fanno fede, sino a prova contraria, della conclusione del contratto, della presa in consegna della merce e delle condizioni di trasporto che vi figurano.

2. Le dichiarazioni contenute nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta di carico, relative al peso, alle dimensioni ed all'imballaggio della merce, nonché al numero dei colli, fanno fede sino a prova contraria; quelle relative alla quantità, al volume e allo stato della merce non costituiscono prova contro il vettore a meno che siano state verificate dal vettore stesso alla presenza del mittente, e la verifica consti dalla lettera di trasporto aereo o dalla ricevuta di carico, ovvero si riferiscano allo stato apparente della merce.

Articolo 12

Diritto di disporre della merce

1. Il mittente ha il diritto, a condizione di adempiere a tutti gli obblighi risultanti dal contratto di trasporto, di disporre della merce, sia ritirandola all'aeroporto di partenza o di destinazione, sia facendola sostare in corso di rotta in caso di atterraggio, sia ordinandone la consegna nel luogo di destinazione o in corso di rotta ad un destinatario diverso da quello originariamente indicato, sia chiedendone la restituzione all'aeroporto di partenza, purché l'esercizio di tale diritto non rechi pregiudizio né al vettore, né agli altri mittenti, salvo l'obbligo di rimborsare le spese che ne risultino.

2. Se l'esecuzione delle istruzioni del mittente non risulti possibile, il vettore deve prontamente informarne quest'ultimo.

3. Il vettore che ottempera alle istruzioni del mittente senza esigere la presentazione dell'originale della lettera di trasporto aereo o della ricevuta di carico rilasciata a quest'ultimo risponde per ogni danno che ne derivi a chiunque sia regolarmente in possesso della lettera di trasporto aereo o della ricevuta di carico, salvo il diritto di agire in regresso verso il mittente.

4. Il diritto del mittente cessa nel momento in cui inizia quello del destinatario, conformemente all'articolo 13. Tuttavia, se il destinatario rifiuta la merce o se risulta irreperibile, il mittente riacquista il proprio diritto di disporre della merce.

Articolo 13

Consegna della merce al destinatario (Riconsegna)

1. Salvo il caso in cui il mittente abbia esercitato il diritto che gli deriva dall'articolo 12, il destinatario può, dal momento dell'arrivo della merce nel punto di destinazione, richiedere al vettore la consegna della merce verso pagamento degli importi dovuti e previa esecuzione delle condizioni di trasporto.

2. Salvo diverso accordo tra le parti, è obbligo del vettore avvertire il destinatario al momento dell'arrivo della merce.

3. Se la perdita della merce venga riconosciuta dal vettore o se, decorsi sette giorni dalla data in cui sarebbe dovuta arrivare, la merce non è ancora giunta a destinazione, il destinatario può far valere nei confronti del vettore i diritti nascenti dal contratto di trasporto.

Articolo 14

Tutela dei diritti del mittente e del destinatario

Il mittente e il destinatario possono far valere tutti i diritti che sono loro conferiti rispettivamente dagli articoli 12 e 13, ciascuno in proprio nome, sia che agiscano per proprio conto che per conto altrui, a condizione di adempiere gli obblighi derivanti dal contratto di trasporto.

Articolo 15

Rapporti tra il mittente e il destinatario o rapporti reciproci tra terzi

1. Gli articoli 12, 13 e 14 lasciano impregiudicati i rapporti tra il mittente e il destinatario, come pure i rapporti reciproci tra terzi i cui diritti derivino dal mittente o dal destinatario.

2. Ogni deroga alle disposizioni degli articoli 12, 13 e 14 deve essere espressamente indicata nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta di carico.

Articolo 16

Formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche

1. Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e i documenti che sono necessari all'espletamento delle formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche prima della consegna della merce al destinatario. Il mittente è responsabile nei confronti del vettore di tutti i danni derivanti dalla omissione, irregolarità o inesattezza di tali informazioni o documenti, salvo che il danno sia imputabile al vettore ovvero ai suoi dipendenti o incaricati.

2. Il vettore non è tenuto a verificare l'esattezza e la completezza delle informazioni e dei documenti.

CAPITOLO III

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE ED ENTITÀ DEL RISARCIMENTO PER DANNI

Articolo 17

Morte e lesione dei passeggeri — Danni ai bagagli

1. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

2. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.

4. Salvo diversa disposizione, nella presente Convenzione il termine «bagagli» indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati.

Articolo 18

Danni alla merce

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.

2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti:

a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce;

b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati;

c) un evento bellico o un conflitto armato;

d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.

3. Il trasporto aereo ai sensi del paragrafo 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore.

4. Il periodo del trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto venga effettuato in esecuzione del contratto di trasporto aereo al fine del carico, della consegna o del trasbordo, si presume, salvo prova contraria, che qualsiasi danno risulti da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo. Se il vettore, senza il consenso del mittente, esegue il trasporto in tutto o in parte con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti, tale trasporto si presume effettuato nel corso del trasporto aereo.

Articolo 19

Ritardo

Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

Articolo 20

Esonero

Il vettore, qualora dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contributo per negligenza, atto illecito o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito. Allorché

la richiesta di risarcimento viene presentata da persona diversa dal passeggero, a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo, il vettore è parimenti esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui dimostri che tale passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione. Questo articolo si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella presente Convenzione, compreso l'articolo 21, paragrafo 1.

Articolo 21

Risarcimento in caso di morte o lesione del passeggero

1. Per i danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1, che non eccedano i 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità.

2. Il vettore non risponde dei danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1 che eccedano i 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero qualora dimostri che:

a) il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati

oppure che

b) il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi.

Articolo 22

Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci

1. Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo per passeggero.

2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

3. Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

4. In caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo di una parte delle merci o di qualsiasi oggetto in esse contenuto, per determinare il limite di responsabilità del vettore si tiene esclusivamente conto del peso totale del collo o dei colli interessati. Tuttavia, allorché la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci, o di un oggetto in esse contenuto, pregiudichi il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo o dalla stessa ricevuta di carico o, qualora tali documenti non siano stati rilasciati, dalla stessa registrazione con altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, ai fini della determinazione del limite di responsabilità si deve altresì tener conto del peso totale di tali altri colli.

5. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni.

6. I limiti previsti dall'articolo 21 e dal presente articolo non ostano alla facoltà del tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi. La disposizione precedente non si applica quando l'ammontare del risarcimento accordato, escluse le spese processuali e gli altri oneri relativi alla controversia, non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva.

Articolo 23

Conversione delle unità monetarie

1. Le somme espresse in diritti speciali di prelievo nella presente Convenzione si intendono riferite al diritto speciale di prelievo quale definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme nelle monete nazionali si effettuerà, in caso di procedimento giudiziario, secondo il valore di tali monete in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato Parte che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato alla data della sentenza dal Fondo stesso per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato Parte che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato Parte.

2. Tuttavia, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo 1 possono, al momento della ratifica o dell'adesione o in ogni momento successivo, dichiarare che nei procedimenti giudiziari sul loro territorio il limite di responsabilità del vettore di cui all'articolo 21 è fissato nella somma di 1 500 000 unità monetarie per passeggero; in 62 500 unità monetarie per passeggero in relazione al paragrafo 1 dell'articolo 22; in 15 000 unità monetarie per passeggero in relazione al paragrafo 2 dell'articolo 22 e in 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al paragrafo 3 dell'articolo 22. Tale unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro puro al titolo di novecento millesimi. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale in questione. La conversione di tali somme in moneta nazionale è effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.

3. Il metodo di calcolo indicato nell'ultima frase del paragrafo 1 e il metodo di conversione illustrato nel paragrafo 2 saranno applicati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato Parte, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per le somme di cui agli articoli 21 e 22, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati Parti comunicheranno al depositario della presente Convenzione, a seconda dei casi, il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o il risultato della conversione di cui al paragrafo 2, al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente Convenzione e ogni qualvolta uno di essi venga modificato.

Articolo 24

Revisione dei limiti

1. Salvo quanto disposto dall'articolo 25 e dal paragrafo 2 del presente articolo, i limiti di responsabilità previsti dagli articoli 21, 22 e 23 saranno aggiornati dal Depositario ad intervalli di cinque anni, la prima di tali revisioni avendo luogo alla scadenza di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione, e qualora la Convenzione non sia entrata in vigore entro cinque anni dalla data in cui sarà stata aperta alla firma, entro il primo anno dall'entrata in vigore, facendo riferimento ad un fattore di inflazione costituito dal tasso di inflazione cumulato dalla precedente revisione e, in occasione della prima revisione, a partire dalla data di entrata in vigore della Convenzione. Per la determinazione del fattore di inflazione si farà ricorso al tasso di inflazione dato dalla media ponderata dei tassi annui di incremento e di diminuzione degli indici dei prezzi al consumo degli Stati le cui monete concorrono a formare i diritti speciali di prelievo di cui al paragrafo 1 dell'articolo 23.

2. Se nel corso della revisione di cui al paragrafo 2 si constati che il fattore di inflazione supera il 10 per cento, il Depositario procederà a notificare agli Stati Parti la revisione dei limiti di responsabilità. La revisione entra in vigore dopo sei mesi dalla data della notifica agli Stati Parti. Se, entro tre mesi dalla notifica agli Stati Parti, la maggioranza degli Stati Parti si dichiari contraria, la revisione non entrerà in vigore e il Depositario rinvierà la questione all'esame di una riunione degli Stati Parti. Il Depositario procederà all'immediata notifica a tutti gli Stati Parti dell'entrata in vigore di ogni revisione.

3. Salvo quanto disposto al paragrafo 1, la procedura di cui al paragrafo 2 si applica ogni qualvolta ne faccia richiesta un terzo degli Stati Parti e qualora il fattore di inflazione di cui al paragrafo 1 sia aumentato del 30 per cento dalla precedente revisione ovvero, in assenza di una precedente revisione, dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione. Revisioni successive secondo la procedura descritta al paragrafo 1 verranno effettuate ad intervalli di cinque anni a partire dalla fine del quinto anno successivo alla data delle revisioni di cui al presente paragrafo.

Articolo 25

Clausola sui limiti

Nel contratto di trasporto il vettore può stipulare limiti di responsabilità superiori a quelli previsti dalla presente Convenzione ovvero nessun limite di responsabilità.

Articolo 26

Nullità delle clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale intesa ad escludere la responsabilità del vettore o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente Convenzione; la nullità di detta clausola non determina tuttavia la nullità dell'intero contratto, il quale rimane soggetto alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 27

Autonomia contrattuale

Nessuna disposizione della presente Convenzione impedisce al vettore di rifiutare la conclusione di un contratto di trasporto o di rinunciare ad uno dei mezzi di tutela da essa contemplati ovvero di stipulare condizioni che non siano in contrasto con essa.

Articolo 28

Anticipi di pagamento

In caso di incidente aereo che provochi la morte o la lesione del passeggero, il vettore, se vi è tenuto dalla propria legislazione nazionale, provvede senza indugio agli anticipi di pagamento a favore della persona o delle persone fisiche aventi diritto al risarcimento per far fronte alle loro immediate necessità economiche. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo successivamente pagato dal vettore a titolo di risarcimento.

Articolo 29

Fondamento della richiesta risarcitoria

Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente Convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio.

Articolo 30

Dipendenti, incaricati — Risarcimento complessivo

1. Se l'azione di risarcimento è promossa nei confronti di un dipendente o un incaricato del vettore per un danno contemplato nella presente Convenzione, tale dipendente o incaricato, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore stesso in virtù della presente Convenzione.

2. L'ammontare totale del risarcimento pagato dal vettore e dai suoi dipendenti e incaricati non può superare i predetti limiti.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano al trasporto di merci qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o da una omissione del dipendente o dell'incaricato commessi o con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

Articolo 31

Termini per la presentazione dei reclami

1. Il ricevimento senza riserve del bagaglio consegnato o della merce da parte della persona avente diritto alla consegna costituisce, salvo prova contraria, presunzione che gli stessi sono stati consegnati in buono stato e conformemente al titolo di trasporto o alle registrazioni con altri mezzi di cui all'articolo 3, paragrafo 2 e all'articolo 4, paragrafo 2.

2. In caso di danno, la persona avente diritto alla consegna deve, appena constatato il danno, presentare reclamo al vettore immediatamente e comunque entro sette giorni dalla data del ricevimento, in caso di bagaglio consegnato, ed entro quattordici giorni dalla data di ricevimento, in caso di merce. In caso di ritardo, il reclamo deve essere inoltrato entro ventuno giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce sono stati messi a sua disposizione.

3. Il reclamo deve avere forma scritta ed essere presentato o inviato entro i predetti termini.

4. In mancanza di reclamo nei predetti termini, si estinguono le azioni nei confronti del vettore, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo.

Articolo 32

Morte della persona responsabile

In caso di morte della persona responsabile, l'azione per il risarcimento del danno si esercita, entro i limiti previsti dalla presente Convenzione, nei confronti dei suoi aventi causa.

Articolo 33

Competenza giurisdizionale

1. L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati Parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione.

2. In caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, l'azione di risarcimento può essere promossa dinanzi ad uno dei tribunali di cui al paragrafo 1 oppure nel territorio dello Stato Parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale.

3. Ai fini del paragrafo 2,

a) «accordo commerciale» indica un accordo, diverso dall'accordo di agenzia, concluso tra vettori e relativo alla fornitura di servizi comuni per il trasporto aereo di passeggeri;

b) «residenza principale e permanente» indica il luogo in cui, al momento dell'incidente, il passeggero ha fissa e permanente dimora. La nazionalità del passeggero non costituisce l'elemento determinante a tale scopo.

4. Si applicano le norme procedurali del tribunale adito.

Articolo 34

Arbitrato

1. Salvo quanto disposto dal presente articolo, le parti di un contratto di trasporto di merci possono stipulare che ogni controversia in tema di responsabilità del vettore ai sensi della presente Convenzione venga risolta tramite arbitrato. Tale accordo deve avere forma scritta.

2. La procedura arbitrale avrà luogo, a scelta dell'attore, nell'ambito di una delle giurisdizioni individuate all'articolo 33.

3. L'arbitro o il tribunale arbitrale deve applicare le disposizioni della presente Convenzione.

4. Le disposizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 si presumono far parte di ogni clausola o accordo arbitrale; ogni condizione stabilita in tale clausola o accordo che sia in contrasto con tali disposizioni è nulla e priva di effetto.

Articolo 35

Prescrizione

1. Il diritto al risarcimento per danni si prescrive nel termine due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto.

2. Il metodo di calcolo del periodo di prescrizione è determinato in conformità dell'ordinamento del tribunale adito.

Articolo 36

Trasporto successivo

1. Nei casi di trasporto ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, da eseguire da diversi vettori successivi, ogni vettore che accetta passeggeri, bagaglio e merci è soggetto alle disposizioni della presente Convenzione ed è considerato parte del contratto di trasporto per quella parte del trasporto effettuata sotto il suo controllo.

2. In caso di trasporto di tal genere, il passeggero o i suoi aventi diritto possono agire soltanto nei confronti del vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale l'incidente o il ritardo si sono verificati, salvo il caso in cui, per accordo espresso, il primo vettore si sia assunto la responsabilità dell'intero viaggio.

3. Nel caso di bagaglio o di merci, il passeggero o il mittente ha diritto di agire nei confronti del primo vettore, e il passeggero o il destinatario ha il diritto di agire nei confronti dell'ultimo vettore, e inoltre entrambi potranno agire contro il vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale si sono verificati la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo. I vettori sono responsabili singolarmente e solidalmente nei confronti del passeggero o del mittente o del destinatario.

Articolo 37

Regresso nei confronti di terzi

Nessuna disposizione della Convenzione impedisce alla persona responsabile del danno ai sensi della presente Convenzione di ricorrere contro qualsiasi altra persona.

CAPITOLO IV

TRASPORTO COMBINATO

Articolo 38

Trasporto combinato

1. Nel caso di trasporti combinati, effettuati in parte per via area ed in parte con altre modalità di trasporto, le disposizioni della presente Convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 18, paragrafo 4, si applicano solo al trasporto aereo sempreché esso rientri nella previsione dell'articolo 1.

2. Nel caso di trasporto combinato, nulla nella presente Convenzione vieta alle parti di inserire nel titolo di trasporto aereo condizioni relative alle altre modalità di trasporto, purché per quanto attiene al trasporto aereo vengano rispettate le disposizioni della presente Convenzione.

CAPITOLO V

TRASPORTO AEREO EFFETTUATO DA PERSONA DIVERSA DAL VETTORE CONTRATTUALE

Articolo 39

Vettore contrattuale — Vettore di fatto

Le disposizioni del presente Capitolo si applicano nel caso in cui un soggetto (qui appresso denominato «il vettore contrattuale») conclude in nome proprio un contratto di trasporto, retto dalla presente Convenzione, con un passeggero o un mittente o con persona agente in nome del passeggero o del mittente e un altro soggetto (qui appresso denominato «il vettore di fatto») effettua, in virtù dell'autorità conferitagli dal vettore contrattuale, in tutto o in parte il trasporto, pur non costituendo relativamente a tale parte un vettore successivo ai sensi della presente Convenzione. Tale autorità si presume esistere fino a prova contraria.

Articolo 40

Responsabilità rispettive del vettore contrattuale e del vettore di fatto

Salvo disposizione contraria del presente capitolo, quando un vettore di fatto effettua, in tutto o in parte, un trasporto che, in virtù del contratto di cui all'articolo 39, è retto dalla presente Convenzione, sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto sono soggetti alle disposizioni della presente Convenzione, il primo per l'intero trasporto contemplato nel contratto, il secondo per la parte da lui eseguita.

Articolo 41

Responsabilità reciproca

1. Gli atti e omissioni del vettore di fatto e dei suoi dipendenti e incaricati, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni, concernenti il trasporto eseguito dal vettore di fatto, sono parimenti considerati come atti e omissioni del vettore contrattuale.

2. Gli atti e omissioni del vettore contrattuale e dei suoi dipendenti e incaricati compiuti nell'esercizio delle loro funzioni, concernenti il trasporto effettuato dal vettore contrattuale, sono considerati come atti e omissioni del vettore contrattuale. Tuttavia, per tali atti e omissioni, il vettore contrattuale non potrà incorrere in una responsabilità superiore ai limiti fissati agli articoli 21, 22, 23 e 24. Nessun accordo speciale conferente al vettore contrattuale obblighi non previsti dalla presente Convenzione, nessuna rinuncia a diritti o a mezzi di tutela derivanti dalla presente Convenzione, nessuna dichiarazione speciale d'interesse alla consegna a destinazione ai sensi dell'articolo 22 potranno essere fatti valere contro il vettore di fatto, salvo che questi vi abbia acconsentito.

Articolo 42

Destinatario dei reclami e delle istruzioni

I reclami e le istruzioni da rivolgere al vettore in applicazione della presente Convenzione hanno gli stessi effetti sia se indirizzati al vettore contrattuale sia se indirizzati al vettore di fatto. Tuttavia, le istruzioni di cui all'articolo 12 valgono solo se indirizzate al vettore contrattuale.

Articolo 43

Dipendenti e incaricati

Nel trasporto effettuato dal vettore di fatto, ogni dipendente o incaricato dello stesso vettore o del vettore contrattuale, che provi d'aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, può valersi dei limiti di responsabilità applicabili, ai sensi della presente Convenzione, al vettore di cui è dipendente o incaricato, sempreché non dimostri di aver agito in maniera che escluda l'applicabilità dei limiti di responsabilità concessi in conformità della presente Convenzione.

Articolo 44

Risarcimento complessivo

Nel trasporto effettuato dal vettore di fatto, l'ammontare totale del risarcimento pagato dallo stesso vettore, dal vettore contrattuale e dai loro dipendenti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni, non può superare il massimale che, secondo la presente Convenzione, può essere imputato al vettore contrattuale ovvero al vettore di fatto, e comunque nessuno di tali soggetti può essere tenuto responsabile oltre il limite previsto per ognuno di essi.

Articolo 45

Destinatario della richiesta di risarcimento

L'azione per il risarcimento del danno contro il vettore di fatto, per il trasporto effettuato, può essere promossa, a scelta dell'attore, contro lo stesso vettore o contro il vettore contrattuale o contro entrambi, congiuntamente o separatamente. Quando l'azione è promossa contro uno solo dei vettori, questi ha il diritto di esigere la chiamata in corresponsabilità dell'altro vettore; la procedura e la chiamata sono disciplinate dalla legge del tribunale adito.

Articolo 46

Giurisdizione addizionale

L'azione per il risarcimento per danni di cui all'articolo 45 è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati Parti, o davanti ad uno dei tribunali presso i quali può essere promossa l'azione contro il vettore contrattuale ai sensi dell'articolo 33 o davanti al tribunale competente del luogo in cui il vettore di fatto ha la sua residenza o la sede principale della sua attività.

Articolo 47

Nullità di clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale intesa ad esonerare il vettore contrattuale o il vettore di fatto dalla responsabilità che gli deriva dal presente capitolo o a fissare un limite inferiore a quello previsto nello stesso capitolo; la nullità di detta clausola non determina tuttavia la nullità dell'intero contratto, il quale rimane soggetto alle disposizioni del presente capitolo.

Articolo 48

Rapporti reciproci tra vettore contrattuale e vettore di fatto

Salvo quanto disposto dall'articolo 45, nessuna disposizione del presente capitolo pregiudica i diritti e gli obblighi reciproci dei vettori, compreso il diritto di regresso e il diritto al risarcimento.

CAPITOLO VI

ALTRE DISPOSIZIONI

Articolo 49

Imperatività

Sono nulle tutte le clausole contenute nel contratto di trasporto e tutti gli accordi speciali conclusi prima del verificarsi del danno con i quali le parti mirano ad eludere le disposizioni della presente Convenzione sia determinando la legislazione applicabile sia modificando le norme sulla competenza giurisdizionale.

Articolo 50

Assicurazione

Gli Stati Parti faranno obbligo ai propri vettori di provvedere a stipulare un contratto di assicurazione a idonea copertura della loro responsabilità derivante dalla presente Convenzione. Qualora richiesto dalla Parte contraente nel cui territorio opera, il vettore deve dimostrare di godere di un'adeguata copertura assicurativa per i casi di responsabilità derivante dalla presente Convenzione.

Articolo 51

Trasporto effettuato in circostanze eccezionali

Le disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 7 e 8 concernenti i titoli di trasporto non si applicano al trasporto effettuato in circostanze eccezionali che esulano dal normale esercizio dell'attività del vettore.

Articolo 52

Definizione di giorni

L'uso del termine «giorni» nella presente Convenzione indica i giorni di calendario e non i giorni feriali.

CAPITOLO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 53

Firma, Ratifica e Entrata in vigore

1. La presente Convenzione sarà aperta alla firma di ogni Stato partecipante alla Conferenza internazionale sul diritto aeronautico, tenutasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999. Dopo il 28 maggio 1999 la presente Convenzione resterà aperta alla firma di tutti gli Stati presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile a Montreal fino alla data della sua entrata in vigore, conformemente alle disposizioni del paragrafo 6.

2. La presente Convenzione resterà altresì aperta alla firma delle Organizzazioni di integrazione economica regionale. Ai fini della presente Convenzione l'espressione «Organizzazione di integrazione economica regionale» indica un'organizzazione costituita da Stati sovrani di una determinata regione che sia competente per quanto riguarda determinate materie rette dalla presente Convenzione e sia stata debitamente autorizzata a firmare e a ratificare, accettare, approvare la presente Convenzione o ad aderirvi. Le espressioni «Stato Parte» o «Stati Parti», utilizzate nella presente Convenzione, tranne che al paragrafo 2 dell'articolo 1, al paragrafo 1, lettera b) dell'articolo 3, alla lettera b) dell'articolo 5, agli articoli 23, 33, 46 e alla lettera b) dell'articolo 57, indicano altresì le Organizzazioni di integrazione economica regionale. Ai fini dell'articolo 24, l'espressione «la maggioranza degli Stati Parti» e «un terzo degli Stati Parti» esclude le Organizzazioni di integrazione economica regionale.

3. La presente Convenzione sarà sottoposta alla ratifica degli Stati e delle Organizzazioni di integrazione economica regionale firmatari.

4. Gli Stati o le Organizzazioni di integrazione economica regionale che non sottoscrivono la presente Convenzione potranno in ogni momento accettarla, approvarla o aderirvi.

5. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno depositati presso l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile, che viene qui designata quale Depositario.

6. Tra gli Stati che avranno proceduto al deposito, la presente Convenzione entrerà in vigore il sessantesimo giorno successivo alla data del deposito, presso il Depositario, del trentesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione. Ai fini del presente paragrafo, non si considera lo strumento depositato da un'Organizzazione di integrazione economica regionale.

7. Nei confronti di ogni altro Stato o di ogni altra Organizzazione di integrazione economica regionale, la presente Convenzione entrerà in vigore il sessantesimo giorno successivo alla data del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

8. Il Depositario informerà prontamente tutti gli Stati firmatari e gli Stati Parti in merito a:

a) ogni firma della presente Convenzione e la relativa data;

b) ogni deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione e adesione e la relativa data;

c) la data di entrata in vigore della presente Convenzione;

d) la data di entrata in vigore di ogni revisione dei limiti di responsabilità fissati dalla presente Convenzione;

e) ogni denuncia ai sensi dell'articolo 54.

Articolo 54

Denuncia

1. Ogni Stato Parte della presente Convenzione potrà denunciarla mediante notifica scritta indirizzata al Depositario della stessa.

2. La denuncia produrrà i suoi effetti centottanta giorni dopo la ricezione da parte del Depositario della notifica della denuncia.

Articolo 55

Relazione con gli altri strumenti della Convenzione di Varsavia

La presente Convenzione prevale su ogni altra disposizione in materia di trasporto aereo internazionale:

1. tra gli Stati Parti della presente Convenzione che siano anche Parti dei seguenti strumenti:

   a) la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (qui appresso denominata Convenzione di Varsavia);

   b) il Protocollo che modifica la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, adottato all'Aja il 28 settembre 1955 (qui appresso denominato Protocollo dell'Aja);

   c) la Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata Convenzione di Guadalajara);

   d) il Protocollo che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 così come modificata dal Protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955, firmato a Città del Guatemala l'8 marzo 1971 (qui appresso denominato Protocollo di Città del Guatemala);

e) i Protocolli aggiuntivi dal n. 1 al n. 3 e il Protocollo n. 4 di Montreal che modificano la Convenzione di Varsavia così come modificata dal Protocollo dell'Aja o la Convenzione di Varsavia così come modificata sia dal Protocollo dell'Aja che dal Protocollo di Città del Guatemala firmati a Montreal il 25 settembre 1975 (qui appresso denominati Protocolli di Montreal); oppure

2. all'interno dei territori di ogni singolo Stato Parte della presente Convenzione che sia anche Parte di uno o più degli strumenti elencati sopra alle lettere da a) a e).

Articolo 56

Stati con più ordinamenti giuridici

1. Qualora uno Stato sia costituito da due o più unità territoriali nelle quali per le materie oggetto della presente Convenzione si applicano ordinamenti giuridici diversi, tale Stato può, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o soltanto ad una o a più di esse e può in ogni momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tale dichiarazione dovrà essere notificata al depositario e dovrà contenere esatta indicazione delle unità territoriali alle quali si applica la Convenzione.

3. Nel caso di uno Stato Parte che abbia presentato la predetta dichiarazione:

a) l'espressione «moneta nazionale», di cui all'articolo 23, si intende riferita alla moneta in corso legale nell'unità territoriale del predetto Stato oggetto della dichiarazione; e

b) l'espressione «legislazione nazionale», di cui all'articolo 28, si intende riferita alla legislazione vigente nell'unità territoriale del predetto Stato oggetto della dichiarazione.

Articolo 57

Riserve

Nessuna riserva potrà essere formulata alla presente Convenzione, tuttavia uno Stato Parte può in ogni momento dichiarare, per mezzo di notifica indirizzata al Depositario, che la presente Convenzione non si applica:

a) al trasporto aero internazionale effettuato e operato direttamente dallo Stato Parte per scopi non commerciali connessi alle proprie funzioni e ai propri obblighi di Stato sovrano; e/o

b) al trasporto di persone, di merci e bagagli effettuato per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nello Stato Parte o da questo noleggiato, e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o in loro nome.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Montreal il ventottesimo giorno del mese di maggio dell'anno millenovecentonovantanove nelle lingue inglese, araba, cinese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede. La presente Convenzione rimarrà depositata negli archivi dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile e copie conformi autentiche della stessa verranno trasmesse dal depositario a tutti gli Stati Parti della presente Convenzione, nonché a tutti gli Stati Parti della Convenzione di Varsavia, del Protocollo dell'Aja, della Convenzione di Guadalajara, del Protocollo di Città del Guatemala e dei Protocolli di Montreal.

ALLEGATO B

Dichiarazione concernente le competenze della Comunità europea rispetto a questioni disciplinate dalla Convenzione del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (Convenzione di Montreal)

1. La Convenzione di Montreal stabilisce che le Organizzazioni di integrazione economica regionale costituite da Stati sovrani di una determinata regione che hanno competenze per talune questioni disciplinate dalla Convenzione possano diventare parti di essa.

2. Gli attuali membri della Comunità europea sono il Regno del Belgio, il Regno di Danimarca, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica ellenica, il Regno di Spagna, la Repubblica francese, l'Irlanda, la Repubblica italiana, il Granducato di Lussemburgo, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica d'Austria, la Repubblica portoghese, la Repubblica di Finlandia, il Regno di Svezia ed il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord.

3. La dichiarazione non è applicabile ai territori degli Stati membri nei quali non si applica il trattato che istituisce la Comunità europea e non pregiudica leggi o posizioni che potrebbero essere adottate nell'ambito della Convenzione dagli Stati membri interessati per conto e nell'interesse di tali territori.

4. Circa le questioni coperte dalla Convenzione, gli Stati membri della Comunità europea hanno trasferito le competenze alla Comunità per la responsabilità per danno incorsa in caso di decesso o lesione personale di un passeggero. [Gli Stati membri hanno anche trasferito le competenze per la responsabilità per danno causata da ritardo e nel caso di distruzione, perdita, danno o ritardo del bagaglio durante il trasporto.] [1] Questa responsabilità comprende obblighi di informazione dei passeggeri ed un obbligo di assicurazione minima. Di conseguenza, in questo campo spetta alla Comunità adottare le pertinenti disposizioni e normative (la cui applicazione è di competenza degli Stati membri) ed in tale ambito assumere impegni con Stati terzi o organizzazioni competenti.

5. L'esercizio di competenze trasferite dagli Stati membri alla Commissione conformemente al trattato CE è per sua natura suscettibile di continui sviluppi. Nel quadro del trattato, le istituzioni competenti possono prendere decisioni per determinare la portata delle competenze della Comunità europea. La Comunità europea si riserva quindi il diritto di modificare in conseguenza la presente dichiarazione, senza che ciò costituisca un requisito preliminare per l'esercizio delle sue competenze relativamente a questioni disciplinate dalla Convenzione di Montreal.

---

[1] Frase da aggiungere qualora la modifica del regolamento (CE) n. 2027/97 sia adottata prima della ratifica della Convenzione di Montreal.