

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

REGOLAMENTO (CE) N. 261/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**dell'11 febbraio 2004**

che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle Regioni,

deliberando secondo della procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 1° dicembre 2003,

considerando quanto segue:

- (1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
- (2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.
- (3) Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea ⁽⁴⁾, abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l'imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati.

(4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(5) Poiché la distinzione tra servizi aerei di linea e non di linea tende ad attenuarsi, siffatta protezione dovrebbe valere non solo per i passeggeri dei voli di linea ma anche per quelli dei voli non di linea, compresi quelli dei circuiti «tutto compreso».

(6) La protezione accordata ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro dovrebbe essere estesa ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo verso un aeroporto situato in uno Stato membro, se il volo è operato da un vettore comunitario.

(7) Per garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo che opera o intenda operare un volo con un aeromobile di proprietà, preso a noleggio con o senza equipaggio o in qualsiasi altra forma.

(8) Il presente regolamento non dovrebbe limitare il diritto del vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile.

(9) Il numero di passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbe essere ridotto obbligando i vettori aerei a fare appello a persone che rinuncino volontariamente alla prenotazione, in cambio di determinati benefici, invece di negare l'imbarco ai passeggeri, e accordando una piena compensazione pecuniaria ai passeggeri a cui viene in conclusione negato l'imbarco.

⁽¹⁾ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 225 e GU C 71 E del 25.3.2003, pag. 188.

⁽²⁾ GU C 241 del 7.10.2002, pag. 29.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 24 ottobre 2002 (GU C 300 E dell'11.12.2003, pag. 556), posizione comune del Consiglio del 18 marzo 2003 (GU C 125 E del 27.5.2003, pag. 63) e posizione del Parlamento europeo del 3 luglio 2003. Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 18 dicembre 2003 e decisione del Consiglio del 26 gennaio 2004.

⁽⁴⁾ GU L 36 dell'8.2.1991, pag. 5.

- (10) I passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto, o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.
- (11) Occorrerebbe che anche i passeggeri che dietro richiesta rinunciano volontariamente alla prenotazione avessero la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto, o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti, in quanto sono confrontati a difficoltà analoghe a quelle dei passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco.
- (12) Sarebbe anche opportuno limitare i disagi e i fastidi causati dalla cancellazione di un volo. Per conseguire tale obiettivo si dovrebbe esigere che i vettori aerei informino della cancellazione del volo i passeggeri interessati prima dell'ora prevista per la partenza e offrano altresì loro di proseguire il viaggio con un volo alternativo ragionevole, affinché essi possano decidere diversamente. Se non ottemperano a questo obbligo i vettori aerei dovrebbero offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri, salvo qualora la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.
- (13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.
- (14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.
- (15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni.
- (16) In caso di cancellazione di un viaggio con circuito tutto compreso per motivi diversi dalla cancellazione del volo il presente regolamento non dovrebbe applicarsi.
- (17) I passeggeri il cui volo subisce un ritardo di durata definita dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza e dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti.
- (18) L'assistenza ai passeggeri in attesa di una soluzione alternativa o di un volo ritardato dovrebbe essere limitata o rifiutata se la prestazione dell'assistenza causa un ulteriore ritardo.
- (19) I vettori aerei operativi dovrebbero tener conto delle speciali esigenze delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori.
- (20) Affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato.
- (21) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento ed assicurare che esse siano effettivamente applicate. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero assicurare e controllare che i loro vettori aerei rispettino il presente regolamento nonché designare un organismo appropriato per l'espletamento di tali compiti. Il controllo non dovrebbe pregiudicare il diritto per i passeggeri e i vettori aerei di chiedere un legittimo risarcimento nelle competenti sedi giurisdizionali secondo le procedure del diritto nazionale.
- (23) La Commissione dovrebbe analizzare l'applicazione del presente regolamento e valutare in particolare l'opportunità di estenderne l'ambito d'applicazione a tutti i passeggeri aventi un contratto con un operatore turistico o un vettore comunitario in partenza da un aeroporto di un paese terzo verso un aeroporto di uno Stato membro.
- (24) Il 2 dicembre 1987, a Londra, il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno convenuto, con una dichiarazione comune dei ministri degli Affari esteri dei due paesi, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gibilterra. Tali accordi devono ancora iniziare ad esercitare i loro effetti.
- (25) Il regolamento (CEE) n. 295/91 dovrebbe di conseguenza essere abrogato,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

- a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;
- b) cancellazione del volo;
- c) ritardo del volo.

2. Resta inteso che l'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.

3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi di cui alla dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

Articolo 2

Definizioni

Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

- a) «vettore aereo»: un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio;
- b) «vettore aereo operativo»: un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero;
- c) «vettore comunitario»: un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro ai sensi delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei ⁽¹⁾;
- d) «operatore turistico»: un organizzatore, ad esclusione di un vettore aereo, ai sensi dell'articolo 2, punto 2, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso»;
- e) «servizio tutto compreso»: i servizi definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 90/314/CEE ⁽²⁾;
- f) «biglietto»: un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato;
- g) «prenotazione»: il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico;
- h) «destinazione finale»: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto;
- i) «persona con mobilità ridotta»: un soggetto la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto aereo, per via di una minorazione fisica (sensoriale o motoria, permanente o temporanea), di una insufficienza psichica, per ragioni di età o per via di qualunque altro fattore che generi una minorazione e

la cui condizione richieda un'attenzione particolare e un adattamento alle sue esigenze del servizio offerto a tutti i passeggeri;

- j) «negato imbarco»: il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;
- k) «volontario»: una persona che si è presentata all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e risponde affermativamente alla domanda del vettore aereo se vi siano passeggeri disposti a rinunciare alla propria prenotazione in cambio di benefici;
- l) «cancellazione del volo»: la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto.

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:
 - a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;
 - b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.
2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:
 - a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:
 - secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato,
 - oppure, qualora non sia indicata l'ora,
 - al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o
 - b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.
3. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici.

⁽¹⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

4. Il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata.

5. Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero.

6. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri stabiliti dalla direttiva 90/314/CEE. Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito «tutto compreso» è cancellato per motivi diversi dalla cancellazione del volo.

Articolo 4

Negato imbarco

1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza lascia impregiudicati i benefici di cui al presente paragrafo.

2. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti.

3. In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9.

Articolo 5

Cancellazione del volo

1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

- a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
- b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
- c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
 - i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo.

Articolo 6

Ritardo

1. Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto

- a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o
- b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 km; o
- c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),
il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:
 - i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e
 - ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
 - iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza.

*Articolo 7***Diritto a compensazione pecuniaria**

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

- a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;
- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;
- c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o
- b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1 500 e 3 500 km; o
- c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50 % la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica.

*Articolo 8***Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo**

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

- a) — il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:
 - un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio «tutto compreso», ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314/CEE.

3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo.

*Articolo 9***Diritto ad assistenza**

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

- a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;
- b) alla sistemazione in albergo:
 - qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o
 - qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;
- c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati.

*Articolo 10***Sistemazione in classe superiore o inferiore**

1. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe superiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, non può esigere alcun pagamento supplementare.

2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, rimborsa entro sette giorni, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3.

- a) il 30 % del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o

- b) il 50 % del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree intra-comunitarie superiori a 1 500 km, esclusi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e i dipartimenti francesi d'oltre mare, e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 km; o
- c) il 75 % del prezzo per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b), compresi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e i dipartimenti francesi d'oltremare.

Articolo 11

Persone con mobilità ridotta o con esigenze particolari

1. I vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o cani da accompagnamento certificati, nonché ai bambini non accompagnati.
2. In caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardi di qualsiasi durata le persone con mobilità ridotta e i loro eventuali accompagnatori nonché i bambini non accompagnati hanno diritto a ricevere al più presto l'assistenza in norma dell'articolo 9.

Articolo 12

Risarcimenti supplementari

1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento.
2. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, inclusa la giurisprudenza, il paragrafo 1 non si applica ai passeggeri che hanno rinunciato volontariamente ad una prenotazione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1.

Articolo 13

Diritti ad azioni di regresso

Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile.

Articolo 14

Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti

1. Il vettore aereo operativo provvede affinché nella zona di registrazione sia affisso, in modo chiaramente visibile e leggibile per i passeggeri, un avviso contenente il testo seguente: «In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che enumera i diritti del passeggero, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza».
2. Se nega l'imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo presenta ad ogni passeggero interessato un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del presente regolamento. Analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo di almeno due ore. Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni occorrenti per prendere contatto con l'organismo nazionale designato di cui all'articolo 16.
3. Per quanto concerne i non vedenti o gli ipovedenti, le disposizioni del presente articolo si applicano facendo ricorso a mezzi alternativi adeguati.

Articolo 15

Irrinunciabilità

1. Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto.
2. Qualora una clausola restrittiva o derogatoria sia applicata contro un passeggero o se costui non sia stato correttamente informato dei suoi diritti ed abbia pertanto accettato una compensazione inferiore a quella prevista dal presente regolamento, il passeggero ha comunque il diritto di avviare le necessarie procedure dinanzi ai tribunali od organi competenti per ottenere una compensazione integrativa.

Articolo 16

Violazioni

1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Se del caso, tale organismo adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo.

2. Fatto salvo l'articolo 12, ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1 o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro in merito ad una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio.

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 17

Relazioni

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2007 in merito al funzionamento e agli effetti del presente regolamento, in particolare per quanto concerne:

- l'incidenza del negato imbarco e della cancellazione dei voli,

- l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ai passeggeri che hanno stipulato un contratto con un vettore comunitario o titolari di una prenotazione di volo che fa parte di un circuito «tutto compreso» cui si applica la direttiva 90/314/CEE e che partono da un aeroporto di un paese terzo verso un aeroporto di uno Stato membro, con voli non operati da vettori aerei comunitari,
- l'eventuale revisione degli importi delle compensazioni pecuniarie di cui all'articolo 7, paragrafo 1.

Se del caso, la relazione è accompagnata da proposte legislative.

Articolo 18

Abrogazione

Il regolamento (CEE) n. 295/91 è abrogato.

Articolo 19

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 17 febbraio 2005.

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

Fatto a Strasburgo, addì 11 febbraio 2004.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

M. McDOWELL

Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale

CONVENZIONE DI MONTREAL

Gazzetta ufficiale n. L 194 del 18/07/2001 pag. 0039 - 0049

(TRADUZIONE)

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 aerea,

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:

CAPO 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.

CAPO 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 alla 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

Merchi

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 o della ricevuta di carico

La lettera di trasporto aereo o 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 autorità pubbliche analoghe, 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 ha il diritto di chiedere al mittente di emettere lettere di trasporto aereo distinte;
- b) il mittente ha il diritto di 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 o 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

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.

CAPO 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 contribuito 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 100000 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 100000 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 4150 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 1000 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 1500000 unità monetarie per passeggero; in 62500 unità monetarie per passeggero in relazione al paragrafo 1 dell'articolo 22; in 15000 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, o 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, o 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 o 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 constata 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 dichiara contraria, la revisione non entrerà in vigore e il depositario rinverrà 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.

CAPO IV

TRASPORTO COMBINATO

Articolo 38

Trasporto combinato

1. Nel caso di trasporti combinati, effettuati in parte per via aerea 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.

CAPO 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.

CAPO 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.

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 53

Firma, ratifica ed entrata in vigore

1. La presente convenzione sarà aperta alla firma a Montreal il 28 maggio 1999 da parte 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 ed 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, indica 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 aereo 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.