

Messaggio

**concernente quattro Protocolli d'emendamento
della Convenzione del 12 ottobre 1929 per l'unificazione
di alcune norme sul trasporto aereo internazionale**

(Convenzione di Varsavia)

del 22 ottobre 1986

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Vi sottoponiamo, per approvazione, tre disegni di decreti federali concernenti l'adesione ai Protocolli seguenti:

1. Protocollo aggiuntivo n. 1 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929;
2. Protocollo aggiuntivo n. 2 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955;
3. Protocollo aggiuntivo n. 3 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971;
4. Protocollo di Montreal n. 4 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

22 ottobre 1986

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Egli

Il cancelliere della Confederazione, Buser

Compendio

La Convenzione di Varsavia del 1929 sancisce norme relative alla responsabilità civile del vettore nei voli internazionali e ai titoli di trasporto utilizzabili nel trasporto aereo internazionale; con i suoi 119 Stati contraenti è una delle convenzioni di diritto privato più ratificata. Essa e la Convenzione emendata all'Aja nel 1955, ratificata da 104 Stati, formano la cosiddetta normativa di responsabilità di Varsavia, applicata alla maggior parte dei trasporti aerei internazionali, e passata in misura notevole anche negli ordinamenti sui trasporti aerei interni.

Nel corso degli anni sono state mosse numerose critiche alla normativa di Varsavia, soprattutto da parte dei Paesi industrializzati i quali giudicano troppo bassi i limiti di responsabilità in caso di danni corporali e troppo defatiganti talune procedure di composizione delle controversie. Inoltre, norme speciali, che le autorità aeronautiche americane sono riuscite a fare adottare dalle compagnie aeree, si sono ampiamente sovrapposte alla normativa di Varsavia.

Il presente messaggio propone quattro Protocolli, redatti nel quadro dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) con la partecipazione della Svizzera e firmati nel 1975, volti a migliorare la normativa di Varsavia. Le modificazioni che, secondo il messaggio, giustificano la loro ratifica, possono essere sintetizzate come segue:

- *determinazione dei limiti di responsabilità in diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale (invece di franchi Poincaré, franchi oro);*
- *aumento rilevante dei limiti di responsabilità nei confronti dei passeggeri, rispetto al testo del 1929 e a quello emendato all'Aja nel 1955 (Protocollo n. 3);*
- *sistema di responsabilità essenzialmente oggettivo, non più basato sulla colpa del vettore, per l'insieme del trasporto aereo (Protocolli n. 3 e 4);*
- *provvedimenti speciali volti a risolvere rapidamente le vertenze (Protocolli n. 3 e 4);*
- *adeguamento delle norme relative ai titoli di trasporto in funzione di un possibile impiego dei sistemi di trattamento elettronico dei dati (Protocolli n. 3 e 4).*

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

A tutt'oggi la Convenzione di Varsavia (CV) del 12 ottobre 1929 (CS 13 601) è stata ratificata da 119 Stati mentre la Convenzione emendata all'Aja nel 1955 (CVA) da 104 Stati (RU 1963 685). La CV è entrata in vigore per la Svizzera il 7 agosto 1934, la CVA il 1° agosto 1963.

Il sistema di responsabilità di dette convenzioni può essere riassunto come segue:

- La colpa del vettore è presunta in caso di danno, ma la sua responsabilità è limitata a talune somme (art. 17 e 22) (previa riserva di alcune irregolarità nei titoli di trasporto).
- Il vettore può essere liberato dalla responsabilità se prova di non aver colpa alcuna nell'insorgenza del danno (art. 20).
- La persona lesa può imporre al vettore una responsabilità illimitata se prova che quest'ultimo ha commesso un atto particolarmente grave («dolo» secondo l'art. 25 CV, «atto od omissione del vettore commesso sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno» secondo l'art. 25 CVA).

L'emendamento dell'Aja del 1955 ha raddoppiato gli importi dei limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione di Varsavia estendendoli anche ai preposti del vettore.

Gli Stati Uniti, nazione di preminente importanza nell'aviazione civile internazionale, hanno ratificato la CV già nel 1934; per contro si sono rifiutati di ratificare, dopo lunghe dispute interne, la CVA. Nel novembre del 1965 hanno addirittura denunciato la CV, ritirando però la denuncia prima che divenisse effettiva, grazie alla conclusione del Montreal Agreement del 4 maggio 1966. Il Montreal Agreement è un accordo stipulato tra le autorità aeronautiche americane e le compagnie aeree che servono gli Stati Uniti. Queste ultime convenono di applicare limiti di responsabilità nettamente più elevati di quelli contemplati nella normativa di Varsavia e dichiarano altresì di rinunciare alla prova liberatoria di cui all'articolo 20 della CVA.

Tali sviluppi hanno comunque posto in evidenza la necessità di una revisione della normativa di Varsavia onde non correre il rischio che si disgregasse.

Studi e lavori approfonditi sono stati avviati successivamente nel quadro dell'OACI e in particolare nell'ambito del suo Comitato giuridico, presieduto dal 1968 al 1970 dal dott. Werner Guldemann, a quell'epoca direttore dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

Il nuovo sistema mirava ad un miglioramento della situazione dei passeggeri in materia di responsabilità civile mediante la determinazione di limiti più elevati ed una composizione più rapida delle controversie, il che avrebbe permesso agli Stati Uniti di rimanere partecipi della normativa di Varsavia. I lavori, dopo le relative Conferenze diplomatiche, sfociarono nella firma del Protocollo del Guatemala, l'8 marzo 1971, e quattro anni più tardi, il 25 settembre 1975, nella firma dei Protocolli di Montreal n. 1-4, proposti dal presente messaggio.

La Svizzera, al pari di numerosi altri Stati, ha dapprima differito l'apertura della procedura di ratifica, segnatamente per quanto concerne gli importanti Protocolli n. 3 e 4, nella speranza che gli Stati Uniti, le cui concezioni ne avevano determinato l'impostazione, si decidessero a ratificarli. Ma così non avvenne. I Protocolli n. 3 e 4 hanno bensì ottenuto, in una prima votazione, la maggioranza semplice al Senato ma non quella necessaria dei due terzi. Gli Stati europei, in siffatte circostanze, ritennero opportuno abbandonare la posizione d'aspettativa e procedere alla ratifica dei Protocolli n. 1-4. Questi testi, tra l'altro, prevedono l'introduzione dei diritti speciali di prelievo quale nuova unità di calcolo. La ratifica del Protocollo del Guatemala, tuttora basato sul franco oro, viene con ciò vanificata, tanto più che il suo sistema di responsabilità è stato interamente ripreso dal Protocollo n. 3.

2 Parte speciale

21 Protocollo del Guatemala

Il titolo completo del Protocollo, approvato l'8 maggio 1971 con 36 voti contro 8 (URSS e Stati del blocco dell'Est) e 5 astensioni, ha il seguente enunciato: «Protocollo che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955».

Esso istituisce (art. 17) la «Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971» (CVAG). Le modifiche operate, rispetto alla CVA, possono sintetizzarsi come segue:

1. Fondamento della responsabilità: si passa ad una responsabilità oggettiva indipendente da qualsiasi colpa del vettore o dei suoi preposti per quanto concerne il passeggero e i suoi bagagli. Il vettore, fatta eccezione della colpa della persona lesa medesima, può far valere soltanto le eccezioni seguenti:
 - morte o lesione corporale derivanti unicamente dallo stato di salute del passeggero (art. 17 cpv. 1);
 - distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli derivanti unicamente dalla loro natura o da un loro difetto (art. 17 cpv. 2).

Il vettore potrà avvalersi della prova liberatoria soltanto nei casi di danno derivante da un ritardo (art. 20).

2. Limiti della responsabilità: il limite per passeggero è moltiplicato per 6 (art. 22 cpv. 1). In compenso i limiti applicabili ai passeggeri ed ai bagagli sono assolutamente invalicabili (art. 24 cpv. 2). La possibilità di fissare un limite superiore nel trasporto passeggeri mediante convenzione speciale è soppressa (art. 22 cpv. 1 ultimo periodo CVA). È nuovamente fissato un limite speciale per i danni derivanti da un ritardo nel trasporto passeggeri (art. 22 cpv. 1 par. b); altra innovazione, è introdotto un limite analogo per i bagagli a mano e per i bagagli registrati (art. 22 cpv. 1 par. c).

3. Sistema di indennizzo complementare: previe talune condizioni restrittive, gli Stati contraenti hanno la possibilità di introdurre un sistema complementare (assicurazione o fondo) per i casi in cui anche il nuovo limite per danni corporali non bastasse a coprire la totalità del danno (art. 35). Questa disposizione è stata inclusa nel protocollo sotto pressione degli Stati Uniti e dopo lunghe discussioni, senza deliberazioni preliminari in seno al Comitato giuridico, allo scopo di facilitare la ratificazione statunitense.
4. Aumento automatico del limite di responsabilità per danni corporali: questo limite è aumentato di un ottavo al massimo, il quinto ed il decimo anno successivi all'entrata in vigore del Protocollo sempreché non vi si opponga una maggioranza dei due terzi degli Stati contraenti (art. 42).
5. Colpa della persona lesa: l'esonero totale o parziale della responsabilità del vettore in caso di colpa della persona lesa (precedentemente possibile soltanto se disposto dalla legge del tribunale adito) è ora tassativamente prescritto.
6. Incoraggiamento delle transazioni giudiziarie (art. 22 cpv. 3): il Protocollo introduce nella Convenzione la possibilità, per i tribunali, di addossare essi stessi le spese processuali compresi gli onorari d'avvocato (par. a); è inoltre stabilito che dette spese, inclusi gli onorari d'avvocato, debbono essere addossate in più dei limiti previsti (par. c).
L'articolo 22 capoverso 3 paragrafo b stabilisce, come già in sostanza l'articolo 22 capoverso 4 della CVA, condizioni generali secondo le quali può essere concessa una somma corrispondente alle spese processuali della parte vincente, onorari d'avvocato inclusi.
La procedura civile svizzera non conosce, in linea di massima, analoga normativa per le transazioni giuridiziarie; tale normativa deve tuttavia essere accettata nell'interesse di una risoluzione rapida delle controversie.
7. Foro: l'azione di responsabilità per danno corporale o per danneggiamento dei bagagli può essere intentata anche davanti al tribunale di uno degli Stati contraenti nella cui giurisdizione il vettore possiede un'impresa, sempreché il passeggero abbia il proprio domicilio o la propria residenza permanente in detto Stato (art. 28 cpv. 2).
8. Diritto di ricorso del vettore: la questione del diritto di ricorso contro terzi del vettore riconosciuto responsabile è lasciata espressamente aperta (art. 30 A).
9. Titolo di trasporto: malgrado l'abbandono della sanzione di responsabilità illimitata in caso di assenza, o di talune irregolarità del titolo di trasporto, è mantenuto l'obbligo di rilasciare un biglietto di passaggio o uno scontrino dei bagagli. È possibile rilasciare un biglietto collettivo oltre a quello individuale, come anche sostituire il titolo di trasporto con qualsiasi altro documento che rechi le indicazioni necessarie (punti di partenza e di destinazione, se del caso, scali) (art. 3 e 4).

La Svizzera, insieme ad altri 20 Stati, ha firmato, l'8 marzo 1971, il Protocollo del Guatemala senza però ratificarlo in considerazione dell'atteggiamento degli Stati Uniti. Sarà comunque ormai molto improbabile che esso entri un giorno in vigore, dal momento che, nel 1975, è stato firmato il Protocollo aggiuntivo n. 3 che riprende il regime di responsabilità del Protocollo del Guatemala sulla base dei diritti speciali di prelievo (e non più del franco oro - cfr. n. 221, 222 e 225 appresso). Conseguentemente, il Protocollo del Guatemala non vi viene sottoposto per approvazione.

22 Protocolli di Montreal n. 1-4

221 Conferenza internazionale sul diritto aeronautico tenutasi a Montreal dal 3 al 25 settembre 1975

Le innovazioni del Protocollo del Guatemala si limitavano rigorosamente, salvo tre eccezioni di scarsa importanza (art. 21, 22 cpv. 3a, art. 30 A), al regime applicabile al passeggero ed ai suoi bagagli. Ma ben presto apparve necessario aggiornare anche i disposti in materia di merci e di corriere postale aereo; sulla base dei lavori preparatori effettuati dal Comitato giuridico, l'OACI convocò dunque una nuova Conferenza diplomatica per la revisione della CVA. Poiché nel periodo precedente tale Conferenza già si delineava l'abbandono del rapporto fisso tra il prezzo dell'oro e le divise nazionali, la Conferenza, a cui partecipavano 67 Stati, si affrettò ad ampliare il suo ordine del giorno riguardo a tale punto, onde emendare tutti i testi della normativa di Varsavia ancorati al franco oro.

Ne è così scaturita, oltre al nuovo regime applicabile alle merci e al corriere postale (Protocollo n. 4) la stesura di tre strumenti chiamati Protocolli aggiuntivi i quali sostituiscono, in tutte le versioni della normativa di Varsavia, il franco oro (Poincaré) con il diritto speciale di prelievo del Fondo monetario internazionale (Protocolli n. 1-3).

I quattro Protocolli, secondo i modelli della CVA e della CVAG, costituiscono indubbiamente versioni proprie della Convenzione di Varsavia, ma il loro tenore si limita all'enumerazione delle modificazioni rispetto alle versioni precedenti, le quali sono menzionate nei loro titoli.

Le disposizioni concernenti il campo d'applicazione e quelle protocollari dei quattro Protocolli sono, per l'essenziale, analoghe a quelle dei testi precedenti. In particolare, ciascuno di essi entra in vigore il 90° giorno dal deposito della trentesima ratifica.

La Svizzera, il 25 settembre 1975, ha firmato i Protocolli n. 2-4 tralasciando espressamente il Protocollo n. 1 ritenendo che, alla conclusione della Conferenza, il campo d'applicazione della CV sarebbe risultato ancor più limitato.

222 **Diritto speciale di prelievo del Fondo monetario internazionale, nuova base per la determinazione dei limiti di responsabilità**

Tutte le versioni della Convenzione di Varsavia in vigore o aperte alla ratifica al momento della Conferenza di Montreal, stabilivano i limiti di responsabilità mediante un'unità monetaria «costituita da sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino» (CV art. 22 cpv. 4, CVA art. 22 cpv. 5, CVAG art. 22 cpv. 5). Tale unità - chiamata franco oro francese (Franc Poincaré, FP) - ha garantito limiti sicuri e stabili fino al 15 agosto 1971, data nella quale gli Stati Uniti hanno sospeso la convertibilità del dollaro in oro (1 oncia d'oro = 35 dollari US). Negli otto anni che seguirono, il prezzo dell'oncia si è moltiplicato per otto volte. L'unità di riferimento assunta nella normativa di Varsavia non poteva dunque manifestamente più bastare a garantire limiti sicuri e stabili come in passato.

La Conferenza del settembre 1975 decise quindi di sostituirla con il diritto speciale di prelievo del Fondo monetario internazionale (FMI), unità ritenuta più adeguata considerate le circostanze. Va rilevato che la Banca nazionale svizzera, consultata dall'UFAC, si era pronunciata in favore di tale scelta. Il vantaggio che se ne poteva trarre, in materia di conversione, risiedeva nel fatto che la parità delle divise nazionali, rispetto a detta unità, era costantemente calcolata e pubblicata. Al momento della votazione, il passaggio al diritto speciale di prelievo fu accolto a grande e sorprendente maggioranza con 39 voti contro 9 (Paesi del blocco dell'Est) e 5 astensioni (Brasile, Ghana, Repubblica popolare di Cina, Turchia, Zaire).

Per la conversione dei franchi oro in diritti speciali di prelievo fu mantenuto il rapporto 1 DSP = 15,074996 franchi oro, in vigore all'epoca della conferenza. Gli importi che ne derivavano furono arrotondati.

L'opposizione degli Stati del blocco dell'Est fu presa in considerazione, su proposta del Belgio, in una disposizione secondo la quale gli Stati che non sono membri del FMI possono effettuare la conversione sulla base del franco oro in conformità della loro legislazione nazionale (Protocolli: n. 1 art. 22 cpv. 4; n. 2 art. 22 cpv. 5; n. 3 art. 22 cpv. 4; n. 4 art. 22 cpv. 6).

223 **Protocollo aggiuntivo n. 1**

Il Protocollo aggiuntivo n. 1 approvato a Montreal il 25 settembre 1975 con 40 voti contro 7, sostituisce, nell'articolo 22 della CV, gli importi fissati in Franchi Poincaré (FP) con diritti speciali di prelievo. Esso istituisce la «Convenzione di Varsavia modificata dal Protocollo aggiuntivo n. 1 di Montreal del 1975» (art. IV).

Parallelismo degli importi (nelle parentesi, equivalente in frs il 21.11.1985):

125 000 FP	8300 DSP	(19 090 frs)
250 FP	17 DSP	(39.10 frs)
5 000 FP	332 DSP	(763.60 frs)

A tutt'oggi 18 Stati hanno ratificato il Protocollo aggiuntivo n. 1: Brasile, Colombia, Danimarca, Egitto, Spagna, Finlandia, Francia, Gran Bretagna, Israele, Italia, Messico, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Tunisia, Venezuela, Jugoslavia.

224 Protocollo aggiuntivo n. 2

Il Protocollo aggiuntivo n. 2 approvato a Montreal il 25 settembre 1975 con 38 voti contro 7 sostituisce, nell'articolo 22 della CVA, gli importi fissati in Franchi Poincaré (FP) con i diritti speciali di prelievo. Esso istituisce la «Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975» (art. IV).

Parallelismo degli importi (nelle parentesi, equivalente in frs il 21.11.1985):

250 000 FP	16 600 DSP	(38 180 frs)
250 FP	17 DSP	(39.10 frs)
5 000 FP	332 DSP	(763.60 frs)

A tutt'oggi 18 Stati hanno ratificato il Protocollo aggiuntivo n. 2: Brasile, Colombia, Danimarca, Egitto, Spagna, Finlandia, Francia, Gran Bretagna, Israele, Italia, Messico, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Tunisia, Venezuela, Jugoslavia.

225 Protocollo aggiuntivo n. 3

Il Protocollo aggiuntivo n. 3 approvato a Montreal il 25 settembre 1975 con 31 voti contro 14 sostituisce, negli articoli 22 e 42 della CVAG, non ancora entrata in vigore, gli importi fissati in Franchi Poincaré (FP) con diritti speciali di prelievo. Esso istituisce la «Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975» (art. V).

Parallelismo degli importi (nelle parentesi, equivalente in frs il 21.11.1985):

1 500 000 FP	100 000 DSP	(230 000 frs)
62 500 FP	4 150 DSP	(9 545 frs)
15 000 FP	1 000 DSP	(2 300 frs)
250 FP	17 DSP	(39.10 frs)
187 500 FP	12 500 DSP	(28 750 frs)

L'importanza particolare del Protocollo aggiuntivo n. 3 è costituita dal fatto che riprende, sulla base del diritto speciale di prelievo quale nuova unità di calcolo, il regime di responsabilità del Protocollo del Guatemala, rendendo così quest'ultimo testo pressoché superfluo (cfr. n. 21 in fine).

A tutt'oggi 6 Stati hanno ratificato il Protocollo aggiuntivo n. 3: Brasile, Colombia, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi, Portogallo.

La Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal riprende il vecchio regime della CVA per quanto concerne le merci e il corriere postale, da cui l'importanza particolare della disposizione secondo la quale gli Stati che ratificano il Protocollo n. 4 possono dichiarare di non essere vincolati dalle «disposizioni della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, nella misura in cui queste si applicano al trasporto delle merci, della posta e dei pacchi postali» (art. XI cpv. 1 par. c).

226 Protocollo n. 4

226.1 Forma

Il Protocollo n. 4 è stato approvato a Montreal il 25 settembre 1975 con 50 voti contro 7. Esso istituisce la «Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975» (art. XV) e stabilisce un nuovo regime nell'ambito del noleggio e degli invii postali.

La Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975 riprende il vecchio regime della CVA, per quanto concerne i passeggeri ed i bagagli, da cui l'importanza particolare della disposizione secondo la quale gli Stati che ratificano il Protocollo n. 3 possono dichiarare di non essere vincolati dalle «disposizioni della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, nella misura in cui esse si applicano al trasporto di passeggeri e di bagagli» (art. XXI cpv. 1 par. b).

A tutt'oggi 9 Stati hanno ratificato questo Protocollo: Brasile, Colombia, Egitto, Spagna, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi, Portogallo, Jugoslavia.

226.2 Nuovo regime nell'ambito del trasporto delle merci e degli invii postali

Le modifiche introdotte dal Protocollo n. 4 rispetto alle norme applicabili al trasporto di merci e di invii postali della CVA corrispondono, in linea di massima, al progetto elaborato dal Comitato giuridico dell'OACI (doc. 5122).

226.3 Merci

Il Protocollo adegua la normativa concernente le merci al nuovo regime applicabile al trasporto di passeggeri e di bagagli definito nel Protocollo del Guatemala e nel Protocollo aggiuntivo n. 3; inoltre reca talune semplificazioni circa i documenti alfine di tener conto degli sviluppi intervenuti dal 1955 nel settore del trasporto aereo e della trasmissione dei dati.

1. Fondamento della responsabilità: si passa ad una responsabilità indipendente da ogni colpa del trasportatore (N.B. nei testi base: «vettore»), al quale sono lasciate eccezioni estremamente limitate, vale a dire che la di-

struzione, perdita o deterioramento della merce deriva unicamente da uno o più dei fatti seguenti:

- natura o vizio proprio della merce;
- imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal trasportatore o suoi incaricati;
- un evento bellico o un conflitto armato;
- un atto dell'autorità pubblica, adempiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce (art. 18).

In caso di danno risultante da un ritardo, ci si attiene alla normativa fino ad allora in vigore (art. 20). In caso di colpa della persona lesa la normativa applicabile corrisponde a quella del Protocollo del Guatemala (art. 21).

2. Limite: il limite di responsabilità nel trasporto di merci, immutato rispetto a quello della *Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955*, è fissato a 17 diritti speciali di prelievo (pari a 39.10 frs al 10.11.1985) (art. 22 cpv. 2 par. b) e qualsiasi possibilità di superare questo limite è abrogata (art. 24 cpv. 2).
3. Ricorso del trasportatore: è ripresa la messa a punto del Protocollo del Guatemala (art. 30 A).
4. Documentazione relativa alle merci: qualsiasi nesso fra il rilascio e il contenuto del documento e la responsabilità del trasportatore è soppresso (art. 9). Si reputa tuttavia giustificato, in questo settore come in quello dei passeggeri e delle merci, emanare prescrizioni circa i documenti di trasporto (art. 5-16). Sarà quindi possibile, tenuto conto della trasmissione elettronica dei dati e previo consenso del mittente, utilizzare, in luogo della lettera di trasporto aereo «ogni altro mezzo che attesti le indicazioni relative al trasporto da eseguire». Il mittente ha il diritto di esigere dal trasportatore «una ricevuta della merce che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni registrate da tali altri mezzi» (art. 5 cpv. 2).

Mentre il progetto del Comitato giuridico prevedeva una semplice ricevuta con lievi ripercussioni giuridiche definite dalla Convenzione (art. 11 cpv. 1 e 15 cpv. 2 ripresi dal Protocollo), la conferenza ha approvato prescrizioni supplementari (art. 7, 8, 10). La riserva alla libertà contrattuale del trasportatore, di cui agli articoli 5 capoverso 3 e 23, contrasta con il sistema. Essa concretizza infatti il timore che l'impiego di attrezzature elettroniche modifichi i rapporti concorrenziali nel trasporto aereo favorendo gli Stati industrializzati, già in posizione dominante.

Nel senso della semplificazione auspicata, si è rinunciato alla disposizione secondo la quale un esemplare della lettera di trasporto aereo debba accompagnare la merce (art. 6 cpv. 1 e 2 CVA) come anche alla disposizione secondo la quale il trasportatore deve firmare la lettera di trasporto prima dell'imbarco della merce (art. 6 cpv. 3 CVA); altra modifica, la firma del trasportatore può essere parimenti stampata o sostituita da un timbro (art. 6 cpv. 3). D'altronde, il fatto che la lettera di trasporto aereo debba contenere la menzione del peso della spedizione costituisce un nuovo obbligo

(art. 8). La disposizione secondo la quale nulla impedisce la stesura di lettere di trasporto aereo negoziabili (art. 15 cpv. 3 CVA) è abrogata.

226.4 Spedizioni postali

Secondo l'articolo 2 capoverso 2 della CVA, la Convenzione non si applica al trasporto della posta e dei pacchi postali. Con ciò si era indotti a chiedersi se il mittente, in caso di perdita o di ritardo, poteva avanzare delle pretese oltre che nei confronti dell'amministrazione postale competente, anche nei confronti del trasportatore. L'articolo 2 capoversi 2 e 3 del Protocollo n. 4 chiarisce la situazione prescrivendo che il trasportatore è responsabile unicamente nei confronti dell'amministrazione postale competente.

3 Valutazione complessiva

I Protocolli n. 3 e 4 costituiscono l'essenziale del progetto. Comprendono norme relative ai rapporti giuridici fra il trasportatore e l'utente come anche ai documenti di trasporto e si possono definire funzionali ed adeguati al nostro tempo. Il nuovo regime introdotto da questi Protocolli agevola gli interessi dei passeggeri nel senso che la limitazione delle eccezioni, a disposizione del trasportatore, favorisce una rapida composizione delle controversie e, in confronto con la CVA, garantisce un risarcimento ragionevole ed equo della maggior parte dei danni. Infine grazie ai limiti di responsabilità invalicabili, protegge le imprese di trasporto aereo contro conseguenze finanziarie incalcolabili in caso di catastrofe. Si può inoltre arguire che le strutture semplificate del nuovo regime favoriranno una riduzione dei costi assicurativi, nell'interesse sia degli utenti sia dei trasportatori.

Le riserve previste in detti Protocolli (art. IX cpv. 1 par. c; art. XXI cpv. 1 par. b) permetteranno agli Stati di essere vincolati unicamente dalle nuove versioni della normativa di Varsavia - responsabilità oggettiva del trasportatore nel trasporto sia dei passeggeri sia delle merci. È pertanto essenziale prevedere tali riserve nei decreti federali. Gli Stati Uniti hanno dichiarato che in caso di ratifica faranno uso di detta possibilità ed hanno inoltre lasciato chiaramente intendere che la ratifica dei Protocolli n. 3 e 4 comporterebbe la denuncia del testo del 1929.

Si può presumere che quasi certamente altri Stati importanti nell'aviazione internazionale faranno uso delle riserve menzionate e per conseguenza si proporranno di denunciare le vecchie versioni della normativa di Varsavia. Si può quindi sperare che i Protocolli n. 3 e 4 pongano termine all'attuale dispersione del diritto. Una ratifica di detti Protocolli da parte degli Stati Uniti accelererebbe notevolmente tale evoluzione; d'altro canto la ratifica di numerosi Stati europei potrebbe influenzare favorevolmente la posizione del Senato americano al momento di un riesame della situazione. La nostra volontà di ratificare i Protocolli n. 3 e 4, anche se finora pochi Paesi l'hanno fatto, deve essere parimenti considerata sotto questo punto di vista.

Non dovrebbe essere contestato il fatto che il franco oro non sia più adeguato

per la determinazione di limiti stabili. La sua sostituzione con il diritto speciale di prelievo nelle due versioni della normativa di Varsavia, attualmente obbligatorie per la Svizzera, sembra auspicabile.

L'importanza del Protocollo n. 2, in particolare, ne verrebbe notevolmente accresciuta ove il ripristino dell'unità del diritto, sulla base dei Protocolli n. 3 e 4, si facesse attendere.

Nell'autunno 1983 l'Assemblea generale dell'OACI, in una risoluzione unanime, ha invitato gli Stati a ratificare tempestivamente i Protocolli n. 1-4. Se si pensa che durante la conferenza del 1975 il Protocollo n. 3, particolarmente importante, aveva ottenuto solo di stretta misura la maggioranza di due terzi, si può meglio valutare l'evoluzione favorevole verificatasi nei confronti dei Protocolli anche in taluni Stati allora reticenti, soprattutto quelli del Terzo Mondo.

L'Associazione svizzera del diritto aereo e spaziale si è espressa, in una lettera indirizzata al nostro Collegio nel 1985, in favore della ratifica dei Protocolli i quali, sempre secondo l'Associazione, prendono in considerazione, in maniera del tutto equilibrata, le critiche relative allo stato attuale del diritto e costituiscono la migliore soluzione attualmente realizzabile sul piano mondiale. Aderiamo senz'altro a tale giudizio.

4 Risultati della consultazione

La Commissione federale della navigazione aerea, alla quale spetta l'esame delle questioni importanti concernenti la navigazione aerea (art. 5 ONA, RS 748.01; Ordinanza concernente la Commissione della navigazione aerea, del 5 giugno 1950, RS 748.112.3) ha espresso unanimemente parere favorevole alla ratifica dei Protocolli n. 1-4 del 25 settembre 1975, nella seduta del 17 giugno 1986.

5 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

Tenuto conto della relazione stabilita dalla legge federale sulla navigazione aerea fra i principi delle convenzioni internazionali vincolanti la Svizzera e le prescrizioni sulla responsabilità applicabili ai voli all'interno della Svizzera (art. 75 cpv. 1 LNA, RS 748.0), dovrà essere proposta una revisione o una sostituzione del Regolamento di trasporto aereo del 3 ottobre 1962 (RS 748.411) in considerazione dell'entrata in vigore dei Protocolli. Questi non implicheranno alcun'altra conseguenza né finanziaria né sull'effettivo del personale.

6 Linee direttive della politica di governo

Il disegno è annunciato nel rapporto sulle linee direttive della politica di governo per la legislatura 1983-1987 (FF 1984 I 121, appendice 2).

L'articolo 8 della Costituzione federale dà facoltà alla Confederazione di concludere accordi internazionali. La competenza della vostra Assemblea risulta dall'articolo 85 numero 5 Cost. I Protocolli aggiuntivi n. 1, 2, 3 ed il Protocollo n. 4 possono essere denunziati e non prevedono l'adesione ad un'organizzazione internazionale (art. 89 cpv. 3 lett. a e b Cost.).

I Protocolli n. 1 e 2 apportano solo modifiche parziali e poco sostanziali ad un diritto uniforme già in vigore; pertanto non comportano un'unificazione multilaterale del diritto ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c Cost.

Per contro, il Protocollo aggiuntivo n. 3 ed il Protocollo n. 4 comportano un'unificazione multilaterale del diritto e dovranno quindi sottostare al referendum facoltativo in tema di trattati internazionali, in particolare, per i seguenti motivi:

Secondo la prassi costante (cfr. specialmente FF 1980 II 693; 1981 II 950; 1982 I 865; 1982 II 12; 1983 I 115; 1983 IV 151; 1984 III 910; 1985 III 275) comportano un'unificazione multilaterale del diritto, ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c Cost., soltanto i trattati che esprimono un diritto uniforme elaborato sul piano multilaterale, il quale sostituisce o quanto meno completa direttamente il diritto interno e le cui principali disposizioni sono direttamente applicabili. Il nuovo diritto uniforme, così istituito, deve disciplinare dettagliatamente un campo giuridico ben definito, vale a dire che deve, quanto alla forma e quanto al merito, costituire un insieme sufficientemente importante onde giustificare sul piano nazionale, per analogia, l'elaborazione di una legge particolare. Gli esempi citati nel corso dei dibattiti parlamentari, sfociati nell'adozione di questo articolo costituzionale, indicano chiaramente la portata e l'estensione di un'unificazione del diritto, ai sensi dell'articolo menzionato, quale intesa dal costituente.

Il Protocollo aggiuntivo n. 3 e il Protocollo n. 4 soddisfano tali esigenze giacché istituiscono una base totalmente nuova per il sistema di responsabilità civile vigente sino ad oggi nel diritto aereo. Siffatta modifica fondamentale e profonda di un campo giuridico ben definito esige, giusta i criteri cui si è testé accennato, che ambedue i Protocolli vengano sottoposti al referendum facoltativo in tema di trattati internazionali ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione federale.

**Decreto federale
che approva i Protocolli aggiuntivi di Montreal
n. 1 e 2 del 1975**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 22 ottobre 1986¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Sono approvati:

- a. Il Protocollo aggiuntivo n. 1 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929;
- b. Il Protocollo aggiuntivo n. 2 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarli.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum in tema di trattati internazionali.

483

¹⁾ FF 1986 III 634

**Decreto federale
che approva il Protocollo aggiuntivo di Montreal
n. 3 del 1975**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 22 ottobre 1986¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Il Protocollo aggiuntivo n. 3 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971 è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo e a notificare una riserva ai sensi dell'articolo XI capoverso 1 paragrafo c.

Art. 2

Il presente decreto sottostà al referendum facoltativo in tema di trattati internazionali comportanti un'unificazione multilaterale del diritto (art. 89 cpv. 3 lett. c Cost.).

483a

¹⁾ FF 1986 III 634

**Decreto federale
che approva il Protocollo di Montreal
n. 4 del 1975**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 22 ottobre 1986¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Il Protocollo di Montreal n. 4 del 25 settembre 1975 che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo e a notificare una riserva ai sensi dell'articolo XXI capoverso 1 paragrafo b.

Art. 2

Il presente decreto sottostà al referendum facoltativo in tema di trattati internazionali comportanti un'unificazione multilaterale del diritto (art. 89 cpv. 3 lett. c Cost.).

483b

¹⁾ FF 1986 III 634

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929²⁾**

Concluso a Montreal il 25 settembre 1975

I Governi sottoscritti,

Considerando che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929,

Hanno convenuto quanto segue:

**Capitolo I
Emendamenti alla Convenzione**

Articolo I

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia del 1929.

Articolo II

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«*Articolo 22*

1. In occasione del trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore nei confronti di ciascun passeggero è limitata alla somma di 8300 Diritti speciali di Prelievo. Nel caso in cui, secondo la legge del tribunale investito, l'indennità possa essere fissata sotto forma di rendita, il capitale di rendita non può superare tale limite. Tuttavia, mediante una convenzione speciale con il trasportatore, il viaggiatore potrà fissare un limite di responsabilità più elevato.
2. In occasione del trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del trasportatore sarà limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna fatta dal mittente al momento della rimessa dei colli al trasportatore e con l'eventuale pagamento di una tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.
3. Per quanto riguarda gli oggetti rimasti in custodia al passeggero, la respon-

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ CS 13 601

bilità del trasportatore si limita a 332 Diritti speciali di prelievo per ciascun passeggero.

4. Le somme indicate nel presente articolo come Diritti speciali di Prelievo sono valutate in relazione al Diritto speciale di Prelievo così come esso viene definito dal Fondo monetario internazionale. In caso di istanza giudiziaria si effettuerà la conversione di tali somme in valute nazionali sulla base del valore espresso in Diritti speciali di Prelievo di tali valute alla data della sentenza. Il valore dei Diritti speciali di Prelievo di una valuta nazionale di un'Alta Parte contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo il criterio di valutazione applicato alla data della sentenza dal Fondo monetario internazionale per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in Diritti speciali di Prelievo di una moneta nazionale di un'alta Parte contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato nel modo indicato da tale Alta Parte contraente. Tuttavia, gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non consenta di applicare le disposizioni dei commi 1, 2 e 3 dell'articolo 22, al momento della ratifica o dell'adesione o in qualsiasi altro momento successivo, possono dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore nei procedimenti giudiziari sul proprio territorio è fissato nel valore di 125 000 unità monetarie per ciascun passeggero in relazione al comma 1 dell'articolo 22; in 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al comma 2 dell'articolo 22 e in 5000 unità monetarie per passeggero in relazione al comma 3 dell'articolo 22. Tale unità monetaria equivale a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale interessata. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà in conformità della legislazione dello Stato in questione».

Capitolo II

Campo di applicazione della Convenzione emendata

Articolo III

La Convenzione modificata dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito dall'articolo primo della Convenzione sia che i punti di partenza e di destinazione siano situati sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo, sia che tali punti si trovino sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo, se è previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo IV

La Convenzione e il Protocollo saranno considerati e interpretati, tra le Parti al presente Protocollo, come un unico e medesimo strumento e saranno deno-

minati Convenzione di Varsavia modificata dal Protocollo aggiuntivo n. 1 di Montreal del 1975.

Articolo V

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati fino alla data della sua entrata in vigore, in conformità delle disposizioni dell'articolo VII.

Articolo VI

1. Il presente Protocollo sarà oggetto a ratifica da parte degli Stati firmatari.
2. La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione comporta l'adesione alla Convenzione modificata del presente Protocollo.
3. Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VII

1. Quando il presente Protocollo avrà raccolto le ratifiche di trenta Stati firmatari esso entrerà in vigore tra questi Stati il novantesimo giorno successivo al deposito del trentesimo strumento di ratifica. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente, esso entrerà in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica di tale Stato.
2. Al momento della sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VIII

1. Successivamente alla sua entrata in vigore il presente Protocollo sarà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.
2. L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione comporta l'adesione alla Convenzione modificata dal presente Protocollo.
3. L'adesione sarà effettuata mediante il deposito di uno strumento di adesione presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia e produrrà i suoi effetti il novantesimo giorno successivo a tale deposito.

Articolo IX

1. Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante una notifica inoltrata al Governo della Repubblica Popolare di Polonia.
2. La denuncia avrà efficacia sei mesi dopo la data di ricezione, da parte del Governo della Repubblica Popolare di Polonia, della notifica di denuncia.

3. Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione da parte di una di esse in virtù dell'articolo 39 non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione emendata dal presente Protocollo.

Articolo X

Non sarà ammessa alcuna riserva al presente Protocollo.

Articolo XI

Il Governo della Repubblica Popolare di Varsavia comunicherà sollecitamente a tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o della suddetta Convenzione emendata, a tutti gli Stati che firmeranno o aderiranno al presente Protocollo, nonché all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, data di firma, data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, data di entrata in vigore del presente Protocollo, nonché ogni altra informazione utile.

Articolo XII

Tra le Parti del presente Protocollo che siano anche Parti della Convenzione, complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata «Convenzione di Guadalajara») qualsiasi riferimento alla «Convenzione di Varsavia» contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia modificata dal Protocollo aggiuntivo n. 1 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto menzionato al paragrafo *b)* dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XIII

Sino al 1° gennaio 1976, il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile; successivamente e sino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Governo della Repubblica Popolare di Polonia. Durante il periodo in cui il Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, questa comunicherà sollecitamente al Governo della Repubblica Popolare di Polonia ogni firma e la data di essa.

In fede di che, i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal, il 25 settembre 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnolo e russo. Nel caso di divergenze farà fede il testo in francese, lingua in cui era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

(Seguono le firme)

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata
dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955²⁾**

Concluso a Montreal il 25 settembre 1975

I Governi sottoscritti,

Considerando che è auspicabile modificare la Convenzione per l'unificazione di talune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955, Hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Emendamenti alla Convenzione

Articolo I

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955.

Articolo II

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 22

1. Nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore nei confronti di ciascun passeggero è limitata alla somma di 16 600 Diritti speciali di Prelievo. Nel caso in cui, secondo la legge del tribunale investito, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può superare tale limite. Tuttavia, mediante una convenzione speciale con il trasportatore, il passeggero potrà fissare un limite di responsabilità più elevato.
2. a) Nel trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, a meno che non venga effettuata dal mittente al momento della rimessa dei colli al trasportatore una speciale dichiarazione di interesse alla consegna, con l'eventuale pagamento di una tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ CS 13 601; RU 1963 664

b) Nel caso di perdita, deterioramento o ritardo nella consegna di una parte dei bagagli registrati o delle merci, o di ogni oggetto in essi contenuto, ai fini della determinazione del limite di responsabilità del trasportatore, sarà preso in considerazione solamente il peso totale del o dei colli in questione. Tuttavia allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo nella consegna di una parte dei bagagli o delle merci, o di un oggetto in essi contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla medesima bolla (di bagagli) o dalla stessa lettera di trasporto aereo, ai fini della determinazione del limite di responsabilità dovrà essere preso in considerazione il peso totale dei colli in questione.

3. In relazione agli oggetti di cui il passeggero mantiene la custodia, la responsabilità del trasportatore è limitata a 332 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

4. I limiti fissati dal presente articolo non hanno l'effetto di privare il tribunale della facoltà di concedere il rimborso, conformemente alla propria legge, di un'ulteriore somma corrispondente a una parte o alla totalità delle spese e di altri oneri processuali sostenuti dall'attore. La disposizione precedente non si applica allorché l'ammontare dell'indennizzo concesso, escluse le spese e altri oneri processuali, non supera la somma che il trasportatore ha offerto per iscritto all'attore entro il termine di sei mesi a decorrere dalla data in cui si è verificato il fatto che ha provocato il danno o prima della presentazione dell'istanza se questa è posteriore a tale lasso di tempo.

5. Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo sono valutate in riferimento al Diritto speciale di Prelievo così come esso è definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà, nel caso di istanza giudiziaria, secondo il valore calcolato in Diritti speciali di Prelievo di tali monete alla data della sentenza. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato in base al metodo di valutazione adottato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato sulla base delle indicazioni fornite da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non consente di applicare le disposizioni dei commi 1, 2a) e 3 dell'articolo 22, possono, al momento della ratifica o dell'adozione, o in qualsiasi altro momento successivo, dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato, nei procedimenti giudiziari sul proprio territorio, nella somma di 250 000 unità monetarie per passeggero per quanto riguarda il comma 1 dell'articolo 22; di 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al comma 2a) dell'articolo 22; di 5000 unità monetarie per passeggero per quanto riguarda il comma 3 dell'articolo 22.

Tale unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale in questione. La conversione di tale somma in moneta nazionale sarà effettuata alla legislazione dello Stato in questione».

Capitolo II

Campo di applicazione della Convenzione emendata

Articolo III

La Convenzione emendata all'Aja nel 1955 e dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito all'articolo primo della Convenzione sia che i punti di partenza e di destinazione siano situati sui territori di due Stati parti del presente Protocollo, sia che essi si trovino sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo nel caso sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo IV

Tra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e il presente Protocollo saranno considerati ed interpretati come un unico e medesimo strumento e saranno denominati Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975.

Articolo V

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati, fino alla data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo VII.

Articolo VI

1. Il presente Protocollo sarà soggetto alla ratifica degli Stati firmatari.
2. La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, comporta adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975.
3. Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VII

1. Allorché il presente Protocollo avrà raccolto le ratifiche di trenta Stati firmatari, esso entrerà in vigore tra questi Stati il novantesimo giorno successivo al deposito del trentesimo strumento di ratifica. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente esso entrerà in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica di tale Stato.
2. Al momento della sua entrata in vigore il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VIII

1. Successivamente alla sua entrata in vigore il presente Protocollo resterà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.
2. L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, comporta adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975.
3. Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo IX

1. Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante una notifica inoltrata al Governo della Repubblica Popolare di Polonia.
2. La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricezione da parte del Governo della Repubblica Popolare di Polonia della notifica della denuncia.
3. Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse, in virtù dell'articolo 39 della suddetta Convenzione o la denuncia del Protocollo dell'Aja in virtù dell'articolo XXIV del suddetto Protocollo non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1955.

Articolo X

Non sarà ammessa alcuna riserva al presente Protocollo, tuttavia ogni Stato potrà in qualsiasi momento dichiarare, mediante notifica inoltrata al Governo della Repubblica Popolare di Varsavia che la Convenzione emendata dal presente Protocollo non si applicherà al trasporto di persone, merci e bagagli, effettuato per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel suddetto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da parte di tali autorità o per conto di esse.

Articolo XI

Il Governo della Repubblica Popolare di Polonia comunicherà sollecitamente a tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o della suddetta Convenzione emendata, nonché a tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o che vi aderiranno, e all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, la data di ogni firma, la data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, la data di entrata in vigore del presente Protocollo nonché tutte le altre informazioni utili.

Articolo XII

Tra le Parti del presente Protocollo che siano anche Parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata «Convenzione di Guadalajara») ogni riferimento alla «Convenzione di Varsavia» contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto menzionato al paragrafo *b)* dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XIII

Fino al 1° gennaio 1976 il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile; successivamente e fino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Governo della Repubblica Popolare di Polonia. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile comunicherà sollecitamente al Governo della Repubblica Popolare di Polonia ogni firma e la data di essa, durante il periodo in cui il Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

In fede di che i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal il 25 settembre dell'anno 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa. In caso di divergenze, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

(Seguono le firme)

che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971²⁾

Concluso a Montreal il 25 settembre 1975

I Governi sottoscritti,

Considerando che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di talune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971,

Hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Emendamenti alla Convenzione

Articolo I

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

Articolo II

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 22

1. a) Nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 100 000 Diritti speciali di Prelievo per l'insieme delle domande presentate, a qualsiasi titolo, in risarcimento del danno subito in conseguenza della morte o di lesioni di un passeggero. Nel caso in cui, in base alla legge del Tribunale investito, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può superare i 100 000 Diritti speciali di Prelievo.
- b) In caso di ritardo nel trasporto di persone, la responsabilità è limitata alla somma di 4150 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ CS 13 601; RU 1963 664

- c) Nel trasporto di bagagli, le responsabilità del trasportatore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.
- 2.a) Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, salvo speciale dichiarazione di interesse alla consegna da parte del mittente al momento della consegna del collo al trasportatore mediante pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare sino a concorrenza della somma dichiarata a meno che egli non dimostri che detta somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.
- b) In caso di perdita, di deterioramento o di ritardo di una parte delle merci, o di qualsiasi oggetto che sia in esse contenuto, viene preso in considerazione solamente il peso totale del collo o dei colli in questione per determinare il limite di responsabilità del trasportatore.

Tuttavia, allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci, o di un oggetto in esse contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo, deve essere preso in considerazione il peso totale di tali colli ai fini della determinazione del limite di responsabilità.

- 3.a) I Tribunali delle Parti Contraenti che non abbiano la facoltà, in virtù della propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi compresi gli onorari di avvocati, avranno nelle istanze cui si applica la presente Convenzione, il potere di rifondere all'attore, a loro discrezione, tutte o parte delle spese processuali ivi compresi gli onorari di avvocato che essi ritengano ragionevoli.
- b) Il pagamento delle spese processuali ivi compresi gli onorari di avvocato è concesso, in virtù del comma a), solo se l'attore ha notificato per iscritto al trasportatore l'ammontare della somma richiesta ivi compreso il calcolo dettagliato di tale somma, e se il trasportatore non ha, entro un termine di sei mesi a decorrere dalla data di ricezione di tale domanda, inoltrato un'offerta scritta di regolamento per un ammontare pari almeno a quello dei danni-interessi concessi dal Tribunale a concorrenza del limite applicabile. Tale termine viene prorogato sino al giorno dell'introduzione dell'istanza se quest'ultima è posteriore alla scadenza di tale termine.
- c) Le spese processuali, ivi compresi gli onorari di avvocato non sono presi in considerazione ai fini dell'applicazione dei limiti previsti dal presente articolo.

4. Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo e nell'articolo 42 sono considerate come riferentesi al Diritto speciale di Prelievo come è stato definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà in caso di istanza giudiziaria in

base al valore di tali monete in Diritto speciale di Prelievo alla data della sentenza. Il valore, in Diritto speciale di Prelievo, di una moneta nazionale di una Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritto speciale di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo le modalità indicate da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia, gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permetta di applicare le disposizioni dei commi 1 e 2a) dell'articolo 22, al momento della ratifica o dell'adesione, o in ogni momento successivo dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato nei procedimenti giudiziari, sul loro territorio, nella somma di 1 500 000 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1a) dell'articolo 22; di 62 500 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1b) dell'articolo 22; di 15 000 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1b) dell'articolo 22; di 250 unità monetarie per chilogrammo per quanto concerne il comma 2a) dell'articolo 22. Uno Stato che applichi le disposizioni di tale comma può inoltre dichiarare che la somma di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 42 è la somma di 187 500 unità monetarie. Detta unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo d'oro al titolo di 900 millesimi di fino. Dette somme possono essere convertite nella moneta nazionale in questione in cifra tonda. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà conformemente alla legislazione dello Stato in causa».

Articolo III

All'articolo 42 della Convenzione, sono soppressi i commi 2 e 3 che vengono sostituiti dalle seguenti disposizioni:

«2. In occasione di ciascuna delle conferenze di cui al comma 1 del presente articolo, il limite di responsabilità fissato nell'articolo 22 comma 1a) in vigore alla data dello svolgimento di tali conferenze non potrà essere aumentato di un ammontare superiore a 12 500 Diritti speciali di Prelievo.

3. Subordinatamente al comma 2 del presente articolo, il limite di responsabilità fissato all'articolo 22 comma 1a) in vigore alla data dello svolgimento di tali conferenze verrà aumentato di 12 500 Diritti speciali di Prelievo al 31 dicembre del quinto e del decimo anno successivi alla data di entrata in vigore del Protocollo di cui al comma 1 del presente articolo, a meno che le dette conferenze non abbiano deciso altrimenti prima di tale data ad una maggioranza dei due terzi dei rappresentanti delle Parti presenti e votanti».

Capitolo II

Campo di applicazione della Convenzione emendata

Articolo IV

La Convenzione, emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 nonché dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito all'articolo I della Convenzione, allorché i punti di partenza e di destinazione sono situati sia sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo, sia sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo se è previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo V

Fra le parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia, emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 ed il presente Protocollo verranno considerati ed interpretati come un solo ed un medesimo strumento e saranno denominati: Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

Articolo VI

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati, sino alla data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo VIII.

Articolo VII

1. Il presente Protocollo sarà sottoposto alla ratifica degli Stati firmatari.
2. La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 o da uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971, comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo addizionale n. 3 di Montreal del 1975 e a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.
3. Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo VIII

1. Quando il presente Protocollo avrà riunito le ratifiche di trenta Stati firmatari, entrerà in vigore fra tali Stati il novantesimo giorno dopo il deposito del

trentesimo strumento di ratifica. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente, esso entrerà in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito del proprio strumento di ratifica.

2. A partire dal momento della sua entrata in vigore, il presente Protocollo verrà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo IX

1. Dopo la sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.

2. L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

3. Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo X

1. Ogni parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. La denuncia produrrà i propri effetti sei mesi dopo la data di ricezione, da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia, della notifica della denuncia.

3. Fra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse in virtù dell'articolo 39 della detta Convenzione, o del Protocollo dell'Aja in virtù dell'articolo XXIV di detto Protocollo, o del Protocollo di Guatemalain virtù dell'articolo XXII di detto Protocollo, non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

Articolo XI

1. Potranno essere ammesse solo le seguenti riserve al presente Protocollo:

- a) Ogni Stato i cui Tribunali non abbiano la facoltà, in virtù della propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi compresi gli onorari di avvocato, può in ogni momento dichiarare mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia che il comma 3a) dell'articolo 22 non si applica ai propri tribunali.

- b) Ogni Stato può dichiarare in ogni momento, mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia che la Convenzione di Varsavia, emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975 non si applica al trasporto di persone, di bagagli e merci effettuato dalle proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel detto Stato e la cui capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste ultime.
- c) Ogni Stato può, al momento della ratifica del Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, o dell'adesione a quest'ultimo, o in ogni momento successivo, dichiarare di non essere vincolato dalle disposizioni della Convenzione di Varsavia, emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, nella misura in cui queste si applicano al trasporto delle merci, della posta e dei pacchi postali. Tale dichiarazione acquisterà efficacia novanta giorni dopo la data della sua ricezione da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. Ogni Stato che avrà formulato una riserva conformemente al comma precedente, potrà ritirarla in ogni momento mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XII

Il Governo della Repubblica popolare di Polonia informerà sollecitamente tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o di detta Convenzione emendata, tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o che vi aderiranno, nonché l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, della data di ogni firma, della data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, della data di entrata in vigore del presente Protocollo, nonché di ogni altra utile informazione.

Articolo XIII

Fra le Parti del presente Protocollo che sono anche Parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmato a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso indicata come «Convenzione di Guadalajara»), ogni riferimento alla «Convenzione di Varsavia» contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto di cui al paragrafo b) dell'articolo I della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XIV

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile sino al 1° gennaio 1976; successiva-

mente, sino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VIII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Governo della Repubblica popolare di Polonia. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile informerà sollecitamente il Governo della Repubblica popolare di Polonia di ogni firma e della data di questa durante il periodo nel corso del quale il Protocollo sarà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

In fede di che i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal, il venticinque settembre 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa. In caso di divergenza, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

(Seguono le firme)

Protocollo

che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata con il Protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955²⁾

Concluso a Guatemala l'8 marzo 1971

I Governi sottoscritti,

considerando che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata con il Protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955,

hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Emendamenti alla Convenzione

Articolo I

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente Capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955.

Articolo II

L'articolo 3 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 3

1. In occasione del trasporto di passeggeri, deve essere consegnato 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 una medesima Alta Parte contraente e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali.

2. L'impiego di qualsiasi altra modalità che attesti le indicazioni di cui al comma 1, a) e b), può sostituirsi alla consegna del titolo di trasporto menzionato al suddetto comma.

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ CS 13 601

3. L'inosservanza delle disposizioni del comma precedente non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che sarà nondimeno soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione di responsabilità».

Articolo III

L'articolo 4 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 4

1. Per il trasporto di bagagli registrati, dovrà essere rilasciata una bolla dei bagagli che, nel caso non sia unita ad un titolo di trasporto conforme alle disposizioni dell'articolo 3 comma 1°, o non sia inclusa in detto titolo di trasporto, dovrà contenere:

- a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
- b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di una medesima Alta Parte contraente e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di detti scali.

2. L'impiego di qualsiasi altra modalità che attesti le indicazioni di cui al comma 1, a) e b), può sostituirsi al rilascio della bolla dei bagagli menzionata al suddetto comma.

3. L'inosservanza delle disposizioni del comma precedente non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che sarà nondimeno soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi incluse quelle riguardanti la limitazione delle responsabilità».

Articolo IV

L'articolo 17 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 17

1. Il trasportatore è responsabile del danno verificatosi in caso di morte o di qualsiasi lesione subita da un passeggero, per il motivo stesso che il fatto che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di qualsiasi operazione di imbarco o di sbarco. Tuttavia, il trasportatore non è responsabile se la morte o la lesione sono derivati unicamente dallo stato di salute del passeggero.

2. Il trasportatore è responsabile del danno verificatosi in caso di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli, per il motivo stesso che il fatto all'origine della distruzione, della perdita o del deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile nel corso di qualsiasi operazione di imbarco o di sbarco oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il trasportatore aveva in custodia

i bagagli. Tuttavia il trasportatore non è responsabile se il danno deriva unicamente dalla natura dei bagagli o da difetto loro proprio.

3. Con riserva di disposizioni contrarie, nella presente Convenzione il termine «bagagli» indica sia i bagagli registrati che gli oggetti trasportati dal passeggero».

Articolo V

All'articolo 18 della Convenzione, i commi 1 e 2 sono soppressi e sostituiti dalle seguenti disposizioni:

«1. Il trasportatore è responsabile del danno verificatosi in caso di distruzione, perdita o deterioramento delle merci allorché il fatto che ha causato il danno si è prodotto durante il trasporto aereo.

2. Il trasporto aereo, ai sensi del comma precedente, comprende il periodo durante il quale le merci si trovano sotto la custodia del trasportatore, sia in aerodromo che a bordo di un aeromobile, in caso di atterraggio fuori da un aerodromo, o in un luogo qualsiasi».

Articolo VI

L'articolo 20 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 20

1. Nel trasporto di passeggeri e di bagagli il trasportatore non è responsabile dei danni derivanti da un ritardo se dimostra che egli stesso e i suoi dipendenti avevano adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

2. Nel trasporto di merci, il trasportatore non è responsabile dei danni prodotti in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo ove dimostri che egli stesso e i suoi incaricati avevano adottato tutte le misure atte ad evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

Articolo VII

L'articolo 21 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 21

Nel caso in cui dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi della persona che chiede il risarcimento, il trasportatore è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti di tale persona, nella misura in cui la detta responsabilità ha causato il danno o vi ha contribuito. Allorché una richiesta di risarcimento viene presentata da una persona diversa

dal passeggero, a causa della morte o di una lesione subita da quest'ultimo, il trasportatore è ugualmente esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui egli dimostri la responsabilità di tale passeggero nel provocare il danno o nel contribuirvi».

Articolo VIII

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 22

1. a) Nel trasporto delle persone la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di un milione e cinquecentomila franchi per l'insieme delle richieste presentate a qualsiasi titolo per il risarcimento del danno subito in conseguenza della morte o di lesioni di un passeggero. Nel caso in cui, in base alla legge del tribunale incaricato, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale di rendita non può superare la cifra di un milione e cinquecentomila franchi.
- b) In caso di ritardo nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di sessantaduemila e cinquecento franchi per passeggero.
- c) Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del trasportatore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di quindicimila franchi per passeggero.
2. a) Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di duecentocinquanta franchi per chilogrammo, a meno che non sia stata fatta dal mittente una dichiarazione speciale di interesse alla consegna al momento della rimessa dei colli al trasportatore e dietro eventuale pagamento di una tassa supplementare. In questo caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.
- b) In caso di perdita, deterioramento o ritardo di una parte delle merci o di qualsiasi oggetto ivi contenuto, soltanto il peso totale del o dei colli di cui trattasi è preso in considerazione per determinare il limite di responsabilità del trasportatore. Tuttavia allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci o di un oggetto in esse contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo, occorre prendere in considerazione il peso totale di tali colli per determinare il limite di responsabilità.
3. a) I tribunali delle Alte Parti contraenti che non abbiano la facoltà, in virtù di una propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi inclusi gli onorari degli avvocati, avranno, nelle istanze cui si applica la presente Convenzione, il potere di rifondere all'attore, a loro discrezione, per inte-

ro o in parte le spese processuali, ivi inclusi gli onorari d'avvocato che essi giudichino ragionevoli.

- b) Il pagamento delle spese processuali, ivi inclusi gli onorari d'avvocato, viene accordato, in virtù del comma a), solo se l'attore ha notificato per iscritto al trasportatore l'ammontare della somma richiesta, ivi incluso il calcolo dettagliato di tale somma, e se il trasportatore, nel termine di sei mesi a decorrere dalla data di ricezione di tale richiesta, non ha inoltrato un'offerta scritta di regolamento per un ammontare pari almeno a quello dei danni-interessi concessi dal tribunale a concorrenza del limite applicabile. Tale termine è prorogato fino al giorno della presentazione dell'istanza se questa è posteriore alla scadenza di tale termine.
- c) Le spese processuali ivi inclusi gli onorari d'avvocato non vengono prese in considerazione ai fini dell'applicazione dei limiti previsti dal presente articolo.

4. Le somme indicate in franchi nel presente articolo e all'articolo 42 sono considerate come riferentisi ad un'unità monetaria costituita da sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in qualsiasi moneta nazionale in cifre tonde. La conversione di tali somme in monete nazionali diverse dalle monete-oro sarà effettuata nel caso di istanza giudiziaria secondo il valore-oro di tali monete alla data della sentenza».

Articolo IX

L'articolo 24 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 24

1. Nel trasporto delle merci, ogni azione di responsabilità, a qualsiasi titolo, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione.
2. Nel trasporto dei passeggeri e dei bagagli, ogni azione di responsabilità intentata a qualsiasi titolo, o in virtù della presente Convenzione, o in ragione di un contratto o di un atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione, senza pregiudizio per la determinazione delle persone che hanno il diritto di agire in giudizio e per i loro rispettivi diritti. Tali limiti di responsabilità costituiscono un massimo e sono invalicabili, quali che siano le circostanze che si trovano all'origine della responsabilità».

Articolo X

L'articolo 25 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 25

Il limite di responsabilità previsto dall'articolo 22 comma 2 non si applica se è dimostrato che il danno deriva da un atto o da un'omissione del trasportatore o dei suoi dipendenti, compiuti sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, purché, nel caso di un atto o di un'omissione di dipendenti, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni».

Articolo XI

I commi 1 e 3 dell'articolo 25A della Convenzione sono soppressi e sostituiti dalle seguenti disposizioni:

«1. Se un'azione viene intentata contro un dipendente del trasportatore a seguito di un danno previsto dalla Convenzione, tale dipendente, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, potrà avvalersi dei limiti di responsabilità invocabili dal trasportatore in virtù della presente Convenzione.

3. Le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo non si applicano al trasporto di merci se viene dimostrato che il danno deriva da un atto o da un'omissione del dipendente commessi o con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente o con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno».

Articolo XII

All'articolo 28 della Convenzione, l'attuale comma 2 diventa comma 3 e al suo posto viene inserito il seguente comma 2:

«2. Per quanto riguarda il danno derivante dalla morte, da una lesione o dal ritardo subito da un passeggero nonché dalla distruzione, perdita, danneggiamento o ritardo dei bagagli, l'azione di responsabilità può essere intentata davanti ad uno dei tribunali indicati al 1° comma del presente articolo, o, sul territorio di un'Alta Parte contraente, davanti al tribunale nella cui giurisdizione il trasportatore possiede un'impresa, se il passeggero ha il proprio domicilio o la propria residenza permanente sul territorio della medesima Alta Parte contraente».

Articolo XIII

Dopo l'articolo 30 della Convenzione viene inserito il seguente articolo:

«Articolo 30A

La presente Convenzione non pregiudica in alcun modo l'azione volta ad accertare se la persona considerata responsabile in virtù delle sue disposizioni abbia in atto un ricorso contro qualsiasi altra persona».

Articolo XIV

Dopo l'articolo 35 della Convenzione viene inserito il seguente articolo:

«Articolo 35A

1. Nulla nella presente Convenzione vieta l'istituzione da parte di uno Stato e l'applicazione sul suo territorio di un sistema di indennizzo complementare a quello previsto dalla presente Convenzione a favore degli attori in caso di morte o di lesioni di un passeggero. Tale sistema deve soddisfare le seguenti condizioni:

- a) in nessun caso esso deve attribuire al trasportatore e ai suoi dipendenti una qualsiasi altra responsabilità che si aggiunga a quella attribuita loro sulla base della Convenzione;
- b) esso non deve imporre al trasportatore nessun onere finanziario o amministrativo diverso dall'esazione nel detto Stato dei contributi dei passeggeri, se ne viene richiesto;
- c) esso non deve dare luogo ad alcuna discriminazione fra i trasportatori per quanto riguarda i passeggeri interessati; i vantaggi che quest'ultimi possono trarre dal sistema debbono essere loro concessi da qualsiasi trasportatore di cui essi utilizzino i servizi;
- d) allorché un passeggero ha contribuito a tale sistema, ogni persona che subisca danni a seguito della morte o di lesioni di detto passeggero potrà pretendere di beneficiare dei vantaggi del sistema».

Articolo XV

Dopo l'articolo 41 della Convenzione, è inserito il seguente articolo:

«Articolo 42

1. Senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 41, durante il quinto e il decimo anno successivi alla data di entrata in vigore del suddetto Protocollo, saranno convocate conferenze delle Parti del Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 allo scopo di riesaminare il limite fissato dall'articolo 22 comma 1 a) della Convenzione emendata dal suddetto Protocollo.
2. In occasione di ognuna delle conferenze menzionate al comma 1° del presente articolo, il limite di responsabilità fissato dall'articolo 22 comma 1 a) in vigore alla data di riunione di tali conferenze non dovrà essere aumentato di una somma superiore a centottantasettemilacinquecento franchi.
3. Fatto salvo il comma 2 del presente articolo, il limite di responsabilità fissato dall'articolo 22 comma 1 a) in vigore alla data di riunione di tali conferenze sarà aumentato di centottantasettemilacinquecento franchi al 31 dicembre del quinto e del decimo anno successivi all'entrata in vigore del protocollo di cui al comma 1° del presente articolo, a meno che tali conferenze non abbiano deciso diversamente prima delle suddette date con una maggioranza dei due terzi dei rappresentanti delle Parti presenti e votanti.

4. Il limite applicabile sarà quello che, conformemente alle disposizioni dei commi precedenti, era in vigore alla data in cui è intervenuto il fatto che ha causato la morte o la lesione del passeggero».

Capitolo II

Campo di applicazione della Convenzione emendata

Articolo XVI

La Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal presente Protocollo, si applica al trasporto internazionale definito dall'articolo primo della Convenzione allorché i punti di partenza e di destinazione sono situati tanto sul territorio di due Stati parti quanto sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo se è previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo XVII

Tra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e il presente Protocollo saranno considerati ed interpretati come un solo ed unico strumento e saranno denominati Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 ed a Guatemala nel 1971.

Articolo XVIII

Fino alla sua data di entrata in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo XX, il presente Protocollo resterà aperto alla firma di ogni Stato membro dell'Organizzazione delle Nazioni Unite o di una istituzione specializzata e dell'Agenzia internazionale per l'Energia atomica o Parte dello Statuto della Corte internazionale di Giustizia e di ogni altro Stato invitato a divenire parte del presente Protocollo dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Articolo XIX

1. Il presente Protocollo sarà soggetto alla ratifica degli Stati firmatari.
2. La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.
3. Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso l'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale.

Articolo XX

1. Il presente Protocollo entrerà in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito del trentesimo strumento di ratifica, a condizione tuttavia che il traffico internazionale regolare cumulativo - espresso in passeggeri-chilometri, e quale risulta dalle statistiche pubblicate per l'anno 1970 dall'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale - delle compagnie aeree di cinque Stati che abbiano ratificato il presente Protocollo, rappresenti almeno il 40% del traffico aereo internazionale regolare totale delle compagnie aeree dei Paesi membri dell'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale registrato nel corso di quello stesso anno. Se, al momento del deposito del trentesimo strumento di ratifica, tale condizione non è soddisfatta, il Protocollo non entrerà in vigore se non al novantesimo giorno successivo a tale adempimento. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà dopo il deposito dell'ultimo strumento di ratifica necessario alla sua entrata in vigore, il presente Protocollo entrerà in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito del suo strumento di ratifica.

2. Dal momento della sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dall'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

Articolo XXI

1. Dopo la sua entrata in vigore, il presente Protocollo resterà aperto all'adesione di ogni Stato di cui all'articolo XVIII.

2. L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

3. Gli strumenti di adesione saranno depositati presso l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo XXII

1. Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante notifica inoltrata all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

2. Le denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricezione da parte dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile della notifica della denuncia.

3. Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse in virtù dell'articolo 39 della suddetta Convenzione o del Protocollo dell'Aja in virtù dell'articolo XXIV del suddetto Protocollo non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

Articolo XXIII

1. Al presente Protocollo potranno essere ammesse soltanto le seguenti riserve:
- a) uno Stato i cui tribunali non abbiano la facoltà, in virtù di una propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi inclusi gli onorari degli avvocati, può dichiarare in qualsiasi momento, mediante una notifica inoltrata all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, che il comma 3 a) dell'articolo 22 non si applica ai suoi tribunali, e
 - b) uno Stato può dichiarare in qualsiasi momento mediante notifica inoltrata all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile che la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 non si applica al trasporto di persone, bagagli e merci effettuate per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati sul suddetto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste.
2. Ogni Stato che avrà formulato una riserva, conformemente al comma precedente, potrà ritirarla in ogni momento mediante notifica indirizzata all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Articolo XXIV

L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale informerà sollecitamente tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo, o che vi aderiranno, della data di ogni firma, della data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, della data di entrata in vigore del presente Protocollo, nonché di ogni altra utile informazione.

Articolo XXV

Fra le Parti del presente Protocollo che sono anche Parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmato a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso indicata come «Convenzione di Guadalajara»), ogni riferimento alla «Convenzione di Varsavia» contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto di cui al paragrafo b) dell'articolo I della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XXVI

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati menzionati all'articolo XVIII, presso il Ministero degli affari esteri del Governo della Repubblica del Guatemala fino al 30 settembre 1971, di poi, fino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo XX, presso l'Organizzazione dell'Aviazione civi-

le internazionale. Il Governo della Repubblica del Guatemala informerà sollecitamente l'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale di ogni firma e della data di quest'ultima durante il periodo nel corso del quale il Protocollo resterà aperto alla firma nel Guatemala.

In fede di che i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Guatemala l'ottavo giorno del mese di marzo dell'anno 1971, in tre testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese e spagnola¹⁾. L'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale stabilirà un testo autentico del presente Protocollo in lingua russa. In caso di divergenza, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

(Seguono le firme)

¹⁾ Il testo autentico in lingua russa è stato approvato dal Consiglio dell'OACI nella sua 86ª sessione, il 9 ottobre 1975, ed è stato pubblicato a cura del Segretariato generale.

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata
dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955²⁾**

Concluso a Montreal il 25 settembre 1975

I Governi sottoscritti,

Considerando che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955,
Hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Emendamenti alla Convenzione

Articolo I

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955.

Articolo II

Il comma 2 dell'articolo 2 della Convenzione è soppresso e sostituito dai commi 2 e 3 che seguono:

«2. Nel trasporto delle spedizioni postali, il trasportatore è responsabile unicamente nei confronti dell'Amministrazione postale competente conformemente alle norme applicabili nei rapporti tra trasportatori e le amministrazioni postali.

3. Le disposizioni della presente Convenzione, diverse da quelle del precedente comma 2, non si applicano al trasporto delle spedizioni postali.»

Articolo III

Nel capitolo II della Convenzione, la sezione III (art. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16) viene soppressa e sostituita dai seguenti articoli:

«*Sezione III: Documenti relativi alle merci*

Articolo 5

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

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ CS 13 601; RU 1963 664

2. L'impiego di ogni altro mezzo che attesti le indicazioni relative al trasporto da eseguire può, con il consenso del mittente, sostituirsi all'emissione della lettera di trasporto aereo. Ove vengano utilizzati tali altri mezzi, il trasportatore rilascia al mittente a richiesta di quest'ultimo, una ricevuta della merce che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni registrate da tali altri mezzi.

3. L'impossibilità di utilizzare, nei punti di transito e di destinazione, altri mezzi che permettano di accertare le indicazioni relative al trasporto, di cui al precedente comma 2, non autorizza il trasportatore a rifiutare l'accettazione delle merci in vista del trasporto.

Articolo 6

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

2. Il primo esemplare porta la menzione «per il trasportatore» e viene firmato dal mittente. Il secondo esemplare porta la menzione «per il destinatario» e viene firmato dal mittente e dal trasportatore. Il terzo esemplare viene firmato dal trasportatore e rinviato da quest'ultimo al mittente dopo l'accettazione della merce.

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

4. Se, a richiesta del mittente, il trasportatore redige la lettera di trasporto aereo, egli viene considerato, sino a prova contraria, come agente in nome del mittente.

Articolo 7

Quando vi sono più colli:

- a) il trasportatore di merci ha il diritto di chiedere al mittente la redazione di lettere di trasporto aereo distinte;
- b) il mittente ha il diritto di richiedere al trasportatore la consegna di ricevute distinte, quando vengano utilizzati gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

Articolo 8

La lettera di trasporto aereo e la ricevuta della merce devono contenere:

- a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
- b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di una stessa Alta Parte Contraente e ove siano previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;
- c) la menzione del peso della spedizione.

Articolo 9

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

Articolo 10

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 o rese da lui o in suo nome al trasportatore al fine di essere inserite nella ricevuta della merce o per l'inserzione nei dati registrati con gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

2. Il mittente si assume la responsabilità di ogni danno subito dal trasportatore o da ogni altra persona nei confronti della quale sia impegnata la responsabilità del trasportatore, a motivo delle indicazioni e delle dichiarazioni irregolari, inesatte e incomplete fornite o rese da lui o in suo nome.

3. Subordinatamente alle disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo, il trasportatore si assume la responsabilità di ogni danno subito dal mittente o da ogni altra persona nei cui confronti sia impegnata la responsabilità del mittente, a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete inserite da lui o in suo nome nella ricevuta della merce o nei dati registrati con gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

Articolo 11

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

2. Le dichiarazioni contenute nella lettera di trasporto aereo e nella ricevuta della merce, 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 ed allo stato della merce costituiscono prova contro il trasportatore solo nella misura in cui la verifica sia stata da lui effettuata in presenza del mittente, e constatata sulla lettera di trasporto aereo, o in quanto si tratti di dichiarazioni relative allo stato apparente della merce.

Articolo 12

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 facendola consegnare nel luogo di destinazione o in corso di rotta ad una persona diversa dal destinatario inizialmente designato, sia chiedendone la restituzione all'aeroporto di partenza, purché l'esercizio di tale

tale diritto non rechi pregiudizio né al trasportatore, né agli altri mittenti con l'obbligo di rimborsare le spese che ne risultino.

2. Nel caso in cui l'esecuzione degli ordini del mittente non risulti possibile, il trasportatore deve avvertirne immediatamente quest'ultimo.

3. Ove il trasportatore si conformi alle disposizioni del mittente, senza esigere la presentazione dell'esemplare della lettera di trasporto aereo o della ricevuta della merce consegnata a quest'ultimo, egli sarà responsabile, fatto salvo un suo ricorso contro il mittente, del danno che potrà essere causato a motivo di ciò a colui che sia regolarmente in possesso della lettera di trasporto aereo o della ricevuta della merce.

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 questi non può essere raggiunto, il mittente riacquista il proprio diritto di disporre della merce.

Articolo 13

1. Tranne il caso in cui il mittente abbia esercitato il diritto che gli deriva dall'articolo 12, il destinatario ha il diritto, dal momento dell'arrivo della merce nel punto di destinazione, di richiedere al trasportatore di consegnarli la merce dietro pagamento dell'ammontare dei crediti e previa esecuzione delle condizioni di trasporto.

2. Salvo clausola contrattuale diversa, il trasportatore deve avvertire il destinatario al momento dell'arrivo della merce.

3. Ove la perdita della merce venga riconosciuta dal trasportatore o se, allo spirare di un termine di sette giorni successivi al momento in cui avrebbe dovuto arrivare, la merce non è giunta, il destinatario è autorizzato a far valere nei confronti del trasportatore i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

Articolo 14

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 si tratti del proprio interesse o dell'interesse altrui, a condizione di adempiere agli obblighi imposti dal contratto di trasporto.

Articolo 15

1. Gli articoli 12, 13 e 14 non recano alcun pregiudizio né ai rapporti tra il mittente e il destinatario, né ai rapporti o del mittente o del destinatario nei confronti di terzi da cui provengano i diritti.

2. Ogni clausola che deroghi dalle clausole contrattuali degli articoli 12, 13 e 14 deve essere inserita nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta della merce.

Articolo 16

1. Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e i documenti che, prima della consegna della merce al destinatario, sono necessari all'adempimento delle formalità doganali, di dazio o di polizia. Il mittente è responsabile nei confronti del trasportatore, di tutti i danni che potrebbero derivare dall'assenza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di tali informazioni o documenti tranne in caso di colpa del trasportatore o dei suoi incaricati.
2. Il trasportatore non è tenuto a controllare se tali informazioni e documenti siano esatti e sufficienti».

Articolo IV

L'articolo 18 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 18

1. Il trasportatore è responsabile del danno intervenuto in caso di distruzione, perdita o deterioramento di bagagli registrati quando l'evento che ha causato il danno si è verificato nel corso del trasporto aereo.
2. Il trasportatore è responsabile del danno intervenuto in caso di distruzione, perdita e deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.
3. Tuttavia, il trasportatore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva unicamente da uno o più dei fatti seguenti:
 - a) natura o vizio proprio della merce;
 - b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal trasportatore o suoi 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.
4. Il trasporto aereo, ai sensi dei precedenti commi, comprende il periodo nel corso del quale i bagagli o le merci si trovano sotto la custodia del trasportatore, sia che ciò avvenga in un aeroporto o a bordo di un'aeromobile o in un luogo qualsiasi in caso di atterraggio fuori di un aerodromo.
5. Il periodo del trasporto aereo non copre alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto viene effettuato nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo in vista del carico, della consegna o del trasbordo, qualsiasi danno viene presunto, salvo prova contraria, risultare da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo».

Articolo V

L'articolo 20 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 20

Nel trasporto di passeggeri o di bagagli ed in caso di danno risultante da un ritardo nel trasporto di merci, il trasportatore non è responsabile se dimostra che lui od i suoi incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno o che era loro impossibile adottarle».

Articolo VI

L'articolo 21 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 21

1. Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, nel caso in cui il trasportatore dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi della persona lesa, il tribunale potrà conformemente alle disposizioni della propria legislatura, scartare o attenuare la responsabilità del trasportatore.

2. Nel trasporto di merci, il trasportatore viene esonerato, interamente o in parte, dalle proprie responsabilità, nella misura in cui dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi della persona che chiede il risarcimento o della persona che ne rappresenta i diritti.

Articolo VII

All'articolo 22 della Convenzione.

a) Al comma 2a) le parole «e di merci» sono soppresse.

b) Dopo il comma 2a), viene inserito il comma seguente:

«b) Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al trasportatore e mediante il pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che questa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna».

c) Il comma 2b) diviene comma 2c).

d) Dopo il comma 5, viene inserito il comma seguente:

«6) Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo sono considerate come riferentesi al Diritto speciale di Prelievo quale definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali som-

me in monete nazionali si effettuerà in caso di istanza giudiziaria 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 una Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le sue proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato secondo le modalità indicate da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia, gli Stati che sono membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permette di applicare le disposizioni del comma 2b) dell'articolo 22, possono al momento della ratifica o dell'adesione o in ogni momento successivo, dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato, nei procedimenti giudiziari sul loro territorio, nella somma di duecentocinquanta unità monetarie per chilogrammo, detta unità monetaria corrispondendo a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tale somma può essere convertita nella moneta nazionale di cui trattasi in cifre tonde. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà conformemente alla legislazione dello Stato in causa».

Articolo VIII

L'articolo 24 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 24

1. Nel trasporto di passeggeri e di bagaglio, ogni azione relativa all'accertamento della responsabilità, a qualsiasi titolo, non può essere esercitata che alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione, senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto di agire nonché dei loro diritti rispettivi.

2. Nel trasporto di merci, ogni azione destinata al risarcimento dei danni introdotta, a qualsiasi titolo, sia in virtù della presente Convenzione, a motivo di un contratto o di un atto illecito o per qualsiasi altra causa, non può essere esercitata che alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto di agire nonché dei loro rispettivi diritti. Tali limiti di responsabilità costituiscono un massimo e sono invalicabili quali che siano le circostanze che sono all'origine della responsabilità».

Articolo IX

L'articolo 25 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 25

Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, i limiti di responsabilità previsti dall'articolo 22 non si applicano se è provato che il danno risulta da un atto od un'omissione del trasportatore o dei suoi incaricati compiuti, sia con l'intenzione di provocare un danno, sia in modo temerario e con la consapevolezza che ne risulterà probabilmente un danno, purché, nel caso di un atto o di una emissione degli incaricati, la prova sia ugualmente fornita che questi ultimi hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni».

Articolo X

Il comma 3 dell'articolo 25A della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«3. Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo non si applicano se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione dell'incaricato, compiuto, sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne conseguirà un danno».

Articolo XI

Dopo l'articolo 30 della Convenzione, viene inserito l'articolo seguente:

«Articolo 30A

La presente Convenzione non pregiudica in alcun modo la questione di sapere se la persona ritenuta responsabile in virtù delle disposizioni della suddetta Convenzione abbia o non abbia un ricorso in atto contro qualsiasi altra persona».

Articolo XII

L'articolo 33 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 33

Subordinatamente alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 5, nulla nella presente Convenzione vieta al trasportatore di rifiutare la conclusione di un contratto di trasporto o di formulare dei regolamenti che non siano in contraddizione con le disposizioni della presente Convenzione».

Articolo XIII

L'articolo 34 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

«Articolo 34

Le disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 6, 7 e 8 relativi ai titoli di trasporto non sono applicabili al trasporto effettuato in circostanze straordinarie al di fuori di ogni normale operazione di utilizzazione di spazio aereo».

Capitolo II

Campo di applicazione della Convenzione emendata

Articolo XIV

La Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 nonché dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito all'articolo I della Convenzione sia che i punti di partenza e di destinazione siano situati sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo, sia sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo ove sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

Capitolo III

Disposizioni protocollari

Articolo XV

Fra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e il presente Protocollo saranno considerati e interpretati come un unico e medesimo strumento e saranno denominati «Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975».

Articolo XVI

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati sino alla sua data di entrata in vigore, conformemente alle disposizioni dell'articolo XVIII.

Articolo XVII

1. Il presente Protocollo sarà sottoposto alla verifica degli Stati firmatari.
2. La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia e da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975.

3. Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XVIII

1. Quando il presente Protocollo avrà riunito le ratifiche di trenta Stati firmatari, esso entrerà in vigore fra tali Stati il novantesimo giorno successivo al deposito del trentesimo strumento di ratifica. Esso entrerà in vigore, nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente, il novantesimo giorno successivo al deposito del suo strumento di ratifica.

2. Con la sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XIX

1. Dopo la sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.

2. L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975.

3. Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo XX

1. Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricezione della notifica di denuncia da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia.

3. Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse ai sensi dell'articolo 39 della detta Convenzione o del Protocollo dell'Aja ai sensi dell'articolo XXIV del detto Protocollo non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975.

Articolo XXI

1. Potranno essere ammesse unicamente le seguenti riserve al presente Protocollo:

- a) Ogni Stato può dichiarare in ogni momento, mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia, che la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975 non si applica al trasporto di persone, bagagli e merci, effettuato per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel detto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste.
- b) Ogni Stato può, al momento della ratifica del Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, o dell'adesione a quest'ultimo, od in ogni momento successivo, dichiarare di non essere vincolato dalle disposizioni della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, nella misura in cui esse si applicano al trasporto di passeggeri e di bagagli. Tale dichiarazione prenderà effetto novanta giorni dopo la data della sua ricezione da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. Ogni Stato che abbia formulato una riserva conformemente al comma precedente potrà ritirarla in ogni momento mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XXII

Il Governo della Repubblica popolare di Polonia informerà sollecitamente tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o della detta Convenzione con emendamenti, tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o vi aderiranno, nonché l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, della data di ogni firma, della data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, della data di entrata in vigore del presente Protocollo nonché di tutte le altre informazioni utili.

Articolo XXIII

Fra le Parti del presente Protocollo che siano anche parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appreso denominata «Convenzione di Guadalajara»), ogni riferimento alla «Convenzione di Varsavia» contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in base al contratto di cui al paragrafo *b)* dell'articolo I della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XXIV

Se due o più Stati sono parti del presente Protocollo nonché del Protocollo di Guatemala del 1971 o del Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, fra loro si applicheranno le norme seguenti:

- a) per quanto attiene alle merci ed alle spedizioni postali, le disposizioni risultanti dal regime stabilito dal presente Protocollo prevalgono sulle disposizioni risultanti dal regime stabilito dal Protocollo di Guatemala del 1971 o dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975;
- b) per quanto attiene ai passeggeri e ai bagagli, le disposizioni risultanti dal regime stabilito dal Protocollo di Guatemala o dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975 prevalgono sulle disposizioni risultanti dal regime stabilito dal presente Protocollo.

Articolo XXV

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile sino al 1° gennaio 1976, e successivamente sino alla sua entrata in vigore ai sensi dell'articolo XVIII, presso il Ministero degli affari esteri del Governo della Repubblica popolare di Polonia. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile informerà sollecitamente il Governo della Repubblica popolare di Polonia di ogni firma e della data di quest'ultima durante il periodo nel corso del quale il Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

In fede di che i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal il venticinquesimo giorno del mese di settembre dell'anno 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa. In caso di divergenza, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

(Seguono le firme)

Messaggio concernente quattro Protocolli d'emendamento della Convenzione del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale (Convenzione di Varsavia) del 22 ottobre 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.058
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1986
Date	
Data	
Seite	634-689
Page	
Pagina	
Ref. No	10 115 235

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.