

04.027

**Messaggio
concernente la Convenzione per l'unificazione di alcune
norme relative al trasporto aereo internazionale**

del 26 maggio 2004

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale concernente la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal).

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

26 maggio 2004

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Joseph Deiss

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

Compendio

Al centro dei dibattiti della conferenza diplomatica del diritto aereo, svoltasi dal 10 al 28 maggio 1999 a Montreal presso la sede dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), vi è stato l'ammodernamento del regime della responsabilità civile nel trasporto aereo. Rappresentanti di 122 Stati membri e di 11 organizzazioni internazionali hanno preso parte alla conferenza, al termine della quale è stata adottata una nuova «Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale». La Convenzione di Montreal dovrebbe sostituire la Convenzione di Varsavia, del 1929, e i suoi numerosi strumenti successivi, eliminando così la frammentazione giuridica nel diritto del trasporto aereo, moltiplicatasi nel corso degli anni.

La principale caratteristica di questo nuovo strumento giuridico è la nozione di responsabilità illimitata del vettore aereo nei confronti dei passeggeri uccisi o feriti in un incidente. La nuova Convenzione instaura a tale scopo un sistema di responsabilità a due livelli. Il primo comprende una responsabilità causale per danni fino a concorrenza di 100 000 diritti speciali di prelievo (DSP), indipendentemente dall'eventuale colpa del vettore. Quanto al secondo, che si riferisce ai danni superiori a questo importo, si basa sulla presunzione di colpa del vettore con inversione dell'onere della prova. Al di là del suddetto importo, il vettore è esonerato dalla sua responsabilità unicamente se fornisce la prova che il danno non è dovuto alla sua negligenza.

La nuova Convenzione migliora la posizione del passeggero sotto diversi aspetti: un passeggero leso, ad esempio, potrà promuovere un'azione di risarcimento davanti a un tribunale del Paese nel quale ha la sua residenza principale e permanente e gli importi previsti come limiti di responsabilità civile saranno sottoposti a verifiche periodiche, il che ne faciliterà l'adeguamento al rincaro. D'altronde, essa prevede che le compagnie aeree potranno essere tenute a versare anticipi di pagamento a passeggeri lesi in un incidente aereo.

Messaggio

1 Parte generale

1.1 Situazione iniziale

L'attuale diritto in materia di trasporto aereo poggia sulla «Convenzione per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale», conclusa a Varsavia nel 1929 ed entrata in vigore nel 1934 (Convenzione di Varsavia)¹. Essa disciplina soprattutto i tre ambiti seguenti: i titoli di trasporto (art. 3–11), il diritto di disporre della merce e gli obblighi accessori delle parti (art. 12–16) nonché la responsabilità del vettore per i danni causati alle persone o alle merci durante il trasporto.

Tuttavia, l'oggetto principale della Convenzione è la responsabilità del vettore per i danni che possono subire le persone, i bagagli e le merci durante il trasporto aereo. La nozione fondamentale della Convenzione di Varsavia è la responsabilità derivante dalla colpa e che di principio è limitata a un certo importo. Il vettore risponde unicamente fino a concorrenza di un importo massimo di 125 000 franchi oro del danno derivante dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altra lesione personale subita dal passeggero quando l'evento che ha causato il danno si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi operazione di imbarco o di sbarco. Questo limite della responsabilità non si applica se la persona lesa dimostra che il vettore ha agito con negligenza grave e intenzionale o se questi non ha rilasciato al viaggiatore un biglietto di passaggio contenente un avviso secondo cui la sua responsabilità è in generale limitata. Per contro, il vettore non è assolutamente tenuto a risarcire il danno se dimostra che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie per evitarlo oppure che era loro impossibile adottarle. In caso di colpa concomitante della persona lesa all'insorgere del danno, il vettore può essere esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità. Quanto agli oggetti che il passeggero porta con sé, la responsabilità del vettore è limitata a 5000 franchi oro.

Nel trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 250 franchi oro per chilogrammo, salvo se il mittente ha dichiarato un valore maggiore al momento della consegna del collo al vettore e se ha pagato un'eventuale tassa supplementare.

La necessità di procedere alle prime modifiche della Convenzione è sorta poco tempo dopo la sua entrata in vigore. Tuttavia, lo scoppio della Seconda guerra mondiale interruppe gli sforzi intrapresi fino ad allora. Occorre attendere il 1955 per vedere firmato all'Aia un protocollo aggiuntivo² la cui modifica essenziale è stata di raddoppiare le somme di responsabilità. In virtù di tale protocollo d'emendamento, più noto come Protocollo dell'Aia, entrato in vigore il 1° agosto 1963, la responsabilità del vettore per i danni subiti dalle persone è passato da 125 000 a 250 000 franchi oro per passeggero, ciò che all'epoca corrispondeva a 72 500 franchi svizzeri.

¹ RS 0.748.410

² Protocollo d'emendamento del 28 settembre 1955 della convenzione per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (RS 0.748.410.1).

Un secondo protocollo aggiuntivo, la Convenzione completiva³ alla Convenzione di Varsavia, fu conclusa a Guadalajara nel 1961 al fine di tenere conto degli sviluppi dell'epoca quali il noleggio, il charter e lo scambio di aeromobili e delle loro ripercussioni sulla responsabilità civile. Per diversi Stati, tra cui in particolare la Svizzera, questa Convenzione completiva è entrata in vigore il 1° maggio 1964.

In materia di responsabilità civile nel trasporto aereo, vi è tuttora una particolarità riguardo ai voli che fanno scalo sul territorio degli Stati Uniti d'America (USA). In effetti, questi ultimi avevano rifiutato di firmare il Protocollo dell'Aia, considerando insufficiente la portata delle sue disposizioni. Al fine d'imporre la loro concezione di un limite di responsabilità maggiore, permisero di esercitare voli per o dagli USA solamente alle compagnie aeree disposte ad applicare le normative della cosiddetta Convenzione intermedia di Montreal («Montreal Interim Agreement») del 1966, in virtù della quale il limite di responsabilità per danni ai viaggiatori è stata aumentata a 75 000 dollari americani. Non si tratta tuttavia di un accordo di diritto internazionale pubblico, bensì di uno strumento di diritto privato.

Nel 1975 sono stati firmati quattro protocolli aggiuntivi⁴ (Protocolli di Montreal n. 1-4) miranti a migliorare la normativa di Varsavia, ma è soltanto molto più tardi che tre di essi sono divenuti efficaci. I Protocolli n. 1 e 2 sono entrati in vigore solamente il 15 febbraio 1996, il Protocollo n. 4 addirittura soltanto il 14 giugno 1998. Quanto al Protocollo n. 3, non è stato ancora raggiunto il numero di ratifiche necessario alla sua entrata in vigore. I Protocolli n. 1 e 2 mirano in primo luogo a sostituire il franco oro, fuori corso, con il diritto speciale di prelievo (DSP) del Fondo monetario internazionale. In base al Protocollo n. 2, la responsabilità del vettore per ogni passeggero è oramai limitata alla somma di 16 600 diritti speciali di prelievo, sempre che le pretese di risarcimento siano calcolate secondo il Protocollo dell'Aia. Le modifiche del Protocollo n. 4 interessano principalmente il trasporto di merci, in particolare la documentazione relativa alle merci; ora sarà possibile utilizzare dati su supporti elettronici in vece della lettera di trasporto aereo.

Un altro strumento, lo «*IATA Inter-carrier Agreement*», riveste un'importanza particolare per le pretese di responsabilità civile che i passeggeri possono fare valere nei confronti delle compagnie aeree. Su iniziativa dell'Associazione internazionale dei trasporti aerei (IATA), nel 1995 un considerevole numero di compagnie aeree hanno accettato, firmando questo accordo, di rinunciare, in caso di danni alle persone, a talune eccezioni di cui avrebbero potuto avvalersi in virtù della Convenzione di Varsavia. A tale scopo, hanno modificato le loro condizioni di trasporto generali. Anche qua non si tratta di un accordo di diritto internazionale pubblico, bensì di uno strumento di diritto privato.

Nell'Unione europea (UE), determinante per le pretese di responsabilità civile nei confronti dei vettori aerei è il Regolamento del Consiglio dell'UE (2027/97), del 9 ottobre 1997, il cui contenuto corrisponde in gran parte allo «*IATA Inter-carrier Agreement*». Benché si applichi di norma solamente alle compagnie aeree con sede in uno Stato membro dell'UE, il Regolamento dell'UE comporta tuttavia talune prescrizioni concernenti i vettori aerei stabiliti al di fuori della Comunità che operano da, per o all'interno della Comunità. Le disposizioni di questo Regolamento si

³ Convenzione completiva del 18 settembre 1961 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale eseguito da persona diversa dal vettore contrattuale (RS **0.748.410.2**).

⁴ FF **1986** III 634 ss.

applicano al nostro Paese dal 1° giugno 2002, data dell'entrata in vigore degli Accordi bilaterali conclusi tra la Svizzera e l'Unione europea.

I diversi Protocolli aggiuntivi alla Convenzione di Varsavia non sono convenzioni autonome, bensì integrano o emendano sempre in maniera specifica il contenuto originale della Convenzione. Nel corso degli anni, questo e gli sforzi dell'industria aeronautica per offrire alla sua clientela condizioni di trasporto moderne e più liberali rispetto alla normativa di Varsavia hanno portato a una vera e propria frammentazione giuridica del diritto in materia di trasporto aereo. I lavori miranti alla revisione totale della Convenzione di Varsavia e a modernizzare il regime della responsabilità civile sono durati anni. Nel 1997, il Comitato giuridico dell'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (OACI) ha infine dibattuto una nuova convenzione, rimaneggiata l'anno seguente da un gruppo di esperti dell'OACI. Nel maggio del 1999 si è tenuta presso la sede dell'OACI una conferenza diplomatica che ha adottato il testo definitivo di una nuova convenzione, firmata al termine dei dibattiti dai rappresentanti di 52 Stati. Anche la delegazione svizzera l'ha firmata, con riserva di ratifica e sulla base della relativa decisione del nostro Consiglio del 5 maggio 1999. Nel frattempo, diversi Stati hanno firmato la Convenzione.

Questo nuovo strumento poggia, da un lato, su norme collaudate della Convenzione di Varsavia e dei summenzionati Protocolli aggiuntivi e, dall'altro, sulle norme di responsabilità dello «IATA Inter-carrier Agreement» elaborate su base volontaria e su iniziativa dell'industria aeronautica. In materia di responsabilità civile disponiamo ora di un diritto moderno, favorevole ai consumatori, che si basa sul principio della responsabilità causale e si rifà al principio del pieno risarcimento dei danni. Il vettore può essere esonerato dalla sua responsabilità per i danni causati ai passeggeri unicamente se eccedono i 100 000 DSP; deve d'altra parte dimostrare che il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi. In simili circostanze, l'onere della prova incombe al vettore. Se non è in grado di fornirla, la responsabilità del vettore è illimitata.

Per i limiti di responsabilità i DSP del Fondo monetario internazionale⁵ sostituiranno l'unità di riferimento adottata dalla normativa di Varsavia, il franco oro, da tempo non più in uso. La Convenzione contiene inoltre una clausola secondo cui gli Stati devono esigere dai loro vettori che stipolino un'assicurazione sufficiente a coprire le loro responsabilità, garantendo così il versamento effettivo delle indennità alle persone lese. Ogni Stato può parimenti esigere dagli altri vettori, sempre che questi esercitino servizi aerei a destinazione del suo territorio, di fornire la prova di una copertura assicurativa adeguata. D'altronde, la nuova Convenzione consente di eliminare uno dei principali punti deboli della Convenzione di Varsavia, ossia l'impossibilità di adeguare i limiti di responsabilità all'inflazione. In effetti, d'ora in avanti questi potranno essere riveduti a intervalli regolari e, se necessario, modificati grazie alla creazione di un meccanismo semplice e pratico.

⁵ 1 DSP corrisponde attualmente a 2 franchi svizzeri.

1.2 Esito delle consultazioni

In occasione della sua seduta del 13 marzo 2001 la Commissione federale della navigazione aerea, alla quale incombe di dare il suo parere sulle questioni importanti concernenti la navigazione aerea (art. 5 LNA; ordinanza concernente la Commissione della navigazione aerea, RS 748.112.3), si è pronunciata all'unanimità in favore della ratifica della Convenzione di Montreal.

2 Parte speciale: Commento alle principali disposizioni della Convenzione

2.1 Campo d'applicazione (art. 1)

La Convenzione si applica a ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo. L'espressione «trasporto internazionale» è definita più precisamente all'articolo 1 capoverso 2.

2.2 Titolo di trasporto (art. 3)

Il vettore deve rilasciare ai passeggeri un titolo di trasporto individuale che menzioni i punti di partenza e di destinazione. Inoltre, ai passeggeri sarà rimesso un avviso scritto indicante che la responsabilità del vettore può essere limitata. Il titolo di trasporto non deve essere tuttavia necessariamente emesso sotto forma di biglietto di passaggio tradizionale. In effetti, può rivestire quella di «qualsiasi altro mezzo», purché contenga le informazioni necessarie. Il vettore ha così la possibilità di utilizzare supporti di dati elettronici al posto del biglietto cartaceo. È d'altronde tenuto a rilasciare al viaggiatore uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato. L'inosservanza di queste disposizioni non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto.

2.3 Lettera di trasporto aereo (art. 4-9)

Il mittente deve emettere una lettera di trasporto aereo in tre esemplari originali indicanti i punti di partenza e di destinazione e il peso della spedizione. Il vettore, il destinatario e il mittente ricevono ciascuno un esemplare di questo documento.

L'inosservanza di queste disposizioni non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme concernenti la limitazione della responsabilità. Anche la lettera di trasporto aereo non deve più essere necessariamente emessa nella forma abituale.

2.4

Responsabilità in caso di morte o lesione dei passeggeri (art. 17 cpv. 1 in relazione con l'art. 21)

Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero in occasione di un evento che si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi operazione di imbarco o di sbarco. La responsabilità del vettore è in linea di massima illimitata.

La responsabilità del vettore poggia su un sistema a due livelli, con principi distinti. Essa è determinata dall'importanza degli importi che sarà tenuta a versare a titolo di risarcimento per i danni causati. Questi importi sono espressi in DSP del Fondo monetario internazionale.

Per i danni che non superano i 100 000 DSP per passeggero, la responsabilità causale del vettore è severa. Egli risponde non soltanto qualora il danno derivi da sua colpa, ma anche qualora si sia prodotto senza colpa da parte sua, e addirittura nel caso in cui sia imputabile esclusivamente a un terzo. Il vettore è esonerato del tutto o in parte solamente qualora la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contribuito (cfr. n. 2.8).

Per i danni superiori a 100 000 DSP per passeggero, la responsabilità del vettore non può essere oggetto di alcuna limitazione pecuniaria. Il vettore è tenuto a risarcire il danno qualora sia dovuto a negligenza, atto illecito od omissione da parte sua. Non incombe tuttavia alla persona lesa dimostrare la colpa del vettore. Al contrario, incombe a quest'ultimo fornire la prova di non essere assolutamente responsabile del danno o che questo risulta esclusivamente da un atto illecito di un terzo. Se non è in grado di fornirla, risponderà dell'insieme del danno.

La Convenzione lascia irrisolta la questione se il vettore deve rispondere anche dei pregiudizi di ordine psicologico subiti dai passeggeri in occasione di un incidente o se la responsabilità si limita soltanto ai danni puramente corporali. La questione è stata oggetto di controversia in occasione della conferenza diplomatica e non ha quindi ottenuto una risposta. Incomberà ai tribunali decidere a tempo debito.

2.5

Responsabilità per i danni ai bagagli (art. 17 cpv. 2 in relazione con l'art. 22 cpv. 2)

Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati fintanto che li ha in custodia. Nel caso dei bagagli non consegnati e degli oggetti personali, è responsabile unicamente qualora il danno derivi da sua colpa (art. 17, cpv. 2). Nel trasporto di bagagli consegnati, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 1000 DSP per passeggero, salvo dichiarazione di un valore più elevato fatta da questi al momento del check-in, dietro pagamento eventuale di una tassa supplementare. La responsabilità del vettore è illimitata se ha provocato il danno consapevole della sua grave negligenza (temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno), o intenzionalmente.

2.6 Responsabilità per i danni alla merce (art. 18 in relazione con l'art. 22 cpv. 3)

Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, dalla perdita o dal deterioramento della merce durante il trasporto aereo. Egli non è tuttavia responsabile se il danno deriva da difetto, natura o vizio intrinseco della merce, da un evento bellico o un atto dell'autorità pubblica. La responsabilità è limitata a 17 DSP per kg, salvo dichiarazione di un valore più elevato effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. La limitazione è parimenti applicabile qualora il vettore abbia provocato il danno per negligenza grave o intenzionalmente.

Le nuove normative sulla responsabilità per i bagagli e le merci corrispondono nella sostanza ai Protocolli di Montreal n. 3 e 4.

2.7 Responsabilità per ritardo (art. 19 in relazione con l'art. 22)

Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci, sempre che non possa dimostrare di avere adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che gli era impossibile adottarle. La responsabilità è limitata alla somma di 4150 DSP per passeggero, 1000 DSP per i bagagli e 17 DSP per kg di merce. Non vi è alcuna limitazione della responsabilità se il vettore ha provocato il danno intenzionalmente o per negligenza grave.

La limitazione a 4150 DSP della responsabilità in caso di ritardo è tratta dal Protocollo di Montreal n. 3 (che menziona ancora la somma di 62 500 franchi oro).

2.8 Esonero generale dalla responsabilità (art. 20)

Il vettore può essere esonerato dalla sua responsabilità sempre che dimostri che la persona lesa o quella che chiede il risarcimento ha provocato il danno. Per maggiore chiarezza, si precisa che il principio dell'esonero generale dalla responsabilità si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella presente convenzione.

2.9 Revisione dei limiti di responsabilità (art. 24)

L'articolo 24 prevede una revisione periodica dei limiti di responsabilità al fine di tenere conto della svalutazione monetaria dovuta all'inflazione. A tale scopo, ogni cinque anni il depositario della Convenzione paragona i tassi di rincaro degli Stati le cui monete compongono i diritti speciali di prelievo. Se il tasso d'inflazione medio supera il 10 per cento dall'ultimo adeguamento (o dal momento dell'entrata in vigore della Convenzione), il depositario procederà a notificare agli Stati Parte alla Convenzione l'aumento dei limiti di responsabilità. L'aumento entra in vigore dopo sei mesi dalla data della notifica, sempre che entro tre mesi la maggioranza degli Stati Parte non si dichiari contraria. Se l'adeguamento è respinto, la questione è

rinvia all'esame di una riunione degli Stati Parte alla Convenzione. Inoltre, un terzo degli Stati può chiedere un adeguamento a condizione che il tasso d'inflazione sia aumentato del 30 per cento dalla precedente revisione. Approvando la Convenzione, le Camere federali si dichiarano d'accordo con la procedura prevista per la revisione dei limiti di responsabilità. A causa della brevità dei termini imposti, incombe al nostro Consiglio decidere se la Svizzera intende accettare o rifiutare un simile aumento.

2.10 Anticipi di pagamento (art. 28)

Le persone vittime di un incidente aereo o i loro aventi diritto sopravvissuti devono fare fronte a spese importanti che devono essere saldate immediatamente. Ebbene, tenuto conto del tempo relativamente lungo che richiedono le inchieste miranti a determinare l'entità del danno, il versamento degli importi a titolo di risarcimento avverrà in generale solamente con un certo ritardo, che può essere considerevole. Non si può neppure ignorare che trascorre un certo tempo tra l'incidente e il versamento delle altre prestazioni assicurative e sociali. Quindi, affinché le persone fisiche aventi diritto al risarcimento possano fare fronte alle loro immediate necessità economiche, l'articolo 28 prevede che la legislazione nazionale possa obbligare il vettore a versare loro anticipi di pagamento. Un simile anticipo non costituisce riconoscimento di responsabilità e potrà essere detratto da qualsiasi ulteriore importo successivamente pagato dal vettore a titolo di risarcimento. In Svizzera, un simile obbligo dovrà essere sancito nel regolamento di trasporto aereo (RTrA; RS 748.411), sempre che una normativa analoga non figuri già nel diritto ripreso dalla Svizzera in base all'accordo con l'UE.

2.11 Il danno da risarcire (art. 29 e 22 cpv. 6)

L'articolo 29 limita la responsabilità ai danni effettivi ed esclude la possibilità di obbligare il vettore a versare riparazioni a titolo punitivo o comunque non risarcitorio. La disposizione precedente esclude in particolare la condanna di un vettore a versare le penali (punitive damages) usuali secondo il diritto statunitense.

Secondo l'articolo 22 capoverso 6, le spese processuali e gli altri oneri sostenuti dall'attore e che superano i limiti di responsabilità possono essere accollati al vettore. Questa disposizione non si applica quando l'ammontare del risarcimento accordato non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva.

2.12 Competenza giurisdizionale (art. 33)

Ai termini della Convenzione di Varsavia, l'azione per responsabilità può, a scelta dell'attore, essere promossa davanti al tribunale:

1. del luogo in cui il vettore ha il suo domicilio,
2. del luogo in cui il vettore ha la sede principale del suo servizio,

3. del luogo in cui egli possiede uno stabilimento di cura dal quale è stato concluso il contratto, o
4. del luogo di destinazione.

La nuova Convenzione prevede un quinto luogo, ossia il territorio dello Stato nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente. Questa quinta giurisdizione è tuttavia aperta soltanto alle azioni per il risarcimento riguardanti il danno risultante dalla morte o dalla lesione del passeggero. Occorre inoltre che il vettore eserciti egli stesso voli di passeggeri a destinazione di questo territorio e vi eserciti attività di trasporto aereo o affidi questo genere di voli e d'attività a un altro vettore in virtù di un accordo di code-sharing.

2.13 Arbitrato (art. 34)

Secondo l'articolo 34, qualsiasi accordo preso in precedenza mirante a sottoporre a un tribunale arbitrale le controversie in tema di responsabilità è possibile solamente per i danni insorti nel trasporto di merci, ma non per le richieste di risarcimento in relazione con il trasporto di passeggeri o bagagli. Per contro, l'articolo 34 non si oppone a un accordo successivo che consenta a un tribunale arbitrale di giudicare le richieste di risarcimento dei passeggeri.

2.14 Prescrizione (art. 35)

Il termine di prescrizione di due anni stipulato dalla Convenzione di Varsavia per promuovere un'azione per responsabilità contro il vettore è stato ripreso tale quale nella nuova Convenzione.

2.15 Trasporto aereo effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale (art. 39–48)

Un capitolo particolare della Convenzione disciplina ora il caso del trasporto aereo che non è effettuato dal vettore contrattuale. Si tratta nel caso specifico dei voli in code-sharing. Le norme di questo capitolo corrispondono, nella sostanza, ai principi della Convenzione di Guadalajara.

L'articolo 39 distingue tra il vettore contrattuale e il «vettore di fatto», vale a dire chi esegue effettivamente il volo. È considerato vettore contrattuale chi conclude un contratto di trasporto e fa effettuare, in tutto o in parte, il trasporto da un altro vettore. È designato come vettore di fatto chi effettua il trasporto in virtù dell'autorità conferitagli dal vettore contrattuale.

Riguardo alla responsabilità, si applicano le seguenti norme:

- Il vettore contrattuale è soggetto alle disposizioni della Convenzione per l'intero trasporto, mentre il vettore di fatto lo è soltanto per la parte di trasporto da lui eseguita (art. 40).

- Gli atti o le omissioni del vettore di fatto sono parimenti considerati come atti e omissioni del vettore contrattuale. Al contrario, gli atti o le omissioni del vettore contrattuale sono considerati come atti e omissioni del vettore di fatto; tuttavia, quest'ultimo risponde solamente nel quadro dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 21–23 (ritardo, bagaglio consegnato, merce).
- I reclami e le istruzioni possono essere rivolti all'uno o all'altro vettore. Tuttavia, le istruzioni relative al diritto di disporre della merce, come previsto all'articolo 12, devono imperativamente essere rivolte al vettore contrattuale per avere l'effetto auspicato (art. 42).

L'azione per il risarcimento del danno contro il vettore di fatto, per il trasporto effettuato, può essere promossa contro quest'ultimo, contro il vettore contrattuale o contro entrambi. Quando l'azione è promossa contro uno dei vettori, questi potrà esigere che l'altro vettore sia parte al processo davanti al tribunale adito (art. 45). In questo contesto, è logico che l'articolo 46 introduca una giurisdizione addizionale: in effetti, un'azione può essere promossa anche davanti al tribunale del luogo in cui il vettore di fatto è domiciliato.

2.16 Obbligo di stipulare un'assicurazione (art. 50)

L'articolo 50 esige dagli Stati Parte alla Convenzione di introdurre nella loro legislazione nazionale prescrizioni che obblighino i vettori a stipulare un contratto di assicurazione a idonea copertura della loro responsabilità derivante dalla Convenzione. Simili disposizioni figurano già oggi nel diritto aeronautico svizzero (art. 106 e 108 dell'ordinanza del 14 novembre 1973⁶ sulla navigazione aerea). Inoltre, un vettore può essere obbligato dallo Stato verso il quale intende effettuare voli a dimostrare di godere di un'assicurazione adeguata a coprire le sue responsabilità.

2.17 Entrata in vigore (art. 53)

La Convenzione è entrata in vigore il 4 novembre 2003, dopo il deposito del trentesimo strumento di ratifica.

2.18 Denuncia (art. 54)

La Convenzione può essere denunciata in ogni momento. Una denuncia produce i suoi effetti 180 giorni dopo la ricezione della relativa notifica da parte del depositario.

2.19 Relazione con gli altri strumenti della Convenzione di Varsavia (art. 55)

Conformemente all'articolo 55, la Convenzione di Montreal prevale su tutti gli strumenti appartenenti alla Convenzione di Varsavia. Poiché non sussiste alcun obbligo di denunciare la Convenzione di Varsavia o gli strumenti successivi, è garantito che l'una o l'altra Convenzione è applicabile.

2.20 Riserve (art. 57)

Conformemente all'articolo 57, una riserva può essere formulata soltanto in due casi. Riteniamo che non vi sia alcun motivo di farne uso, considerato che le due possibilità non riguardano direttamente la Svizzera. Se del caso, il nostro Paese potrebbe ritornare successivamente sulla sua posizione e notificare le sue riserve al depositario.

3 Conseguenze

3.1 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

La ratifica della nuova convenzione non ha conseguenze sulla finanze della Confederazione né ripercussioni sull'effettivo del suo personale. Nell'ottica dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal, il regolamento di trasporto aereo del 3 ottobre 1952 (RTa; RS 748.411) dovrà essere sottoposto a una revisione totale.

3.2 Ripercussioni sul trasporto aereo svizzero e sui passeggeri

Per le compagnie aeree svizzere, le ripercussioni risultanti dalla ratifica dovrebbero essere assai limitate. In effetti, la maggior parte delle nuove disposizioni sulla responsabilità civile corrispondono, da un lato, agli obblighi già contratti su base volontaria dalle compagnie aeree riunite nella IATA e, dall'altro, alle normative risultanti dagli strumenti connessi alla Convenzione di Varsavia e che sono già applicabili in taluni settori. L'unificazione delle norme del diritto della responsabilità civile è nell'interesse dell'industria del trasporto aereo svizzero; in cambio, le compagnie saranno sottoposte a una sola disciplina giuridica applicabile su scala mondiale. La Convenzione di Montreal può inoltre essere definita favorevole ai consumatori. In effetti, rispetto alla disciplina attuale, apporta netti miglioramenti, in particolare per quanto concerne la posizione del passeggero rispetto alle compagnie aeree.

Di massima, la Convenzione si applica unicamente ai voli internazionali. Per i voli interni si dovrà adeguare il regolamento di trasporto aereo nazionale, a meno che non sia già in vigore il regolamento n. 2027/97 dell'Unione europea. Innanzitutto occorrerà tuttavia adottare una normativa equa per i voli non commerciali effettuati a titolo oneroso all'interno della Svizzera e per i voli a titolo gratuito non effettuati da un'impresa di trasporto aereo.

4

Rapporti con il diritto europeo

L'UE ha ratificato la Convenzione di Montreal il 29 aprile 2004. Le pertinenti disposizioni della Convenzione sono trasposte nel regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti.

5

Programma di legislatura

Il disegno non è previsto nel programma di legislatura 2003–2007. Finora, 53 Stati, fra cui l'UE e gli Stati Uniti (ossia i principali partner commerciali della Svizzera), hanno ratificato la Convenzione. L'importanza di questo accordo internazionale deve incentivare il nostro Paese a ratificarlo il presto possibile.

6

Costituzionalità

Conformemente all'articolo 141 capoverso 1 lettera d della Costituzione federale (Cost.), i trattati internazionali sono soggetti a referendum facoltativo se la loro durata è indeterminata e non sono denunciabili, prevedono l'adesione a un'organizzazione internazionale o comprendono disposizioni importanti che contemplano norme di diritto oppure implicano, per la loro attuazione, l'adozione di leggi federali. Pertanto, dal momento che la Convenzione di Montreal contiene importanti disposizioni che contemplano norme di diritto, il decreto d'approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale è sottoposto a referendum facoltativo in materia di trattati internazionali in virtù dell'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost.

