

Traduzione non ufficiale

N.B. - *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nei Protocolli, fra cui il testo in lingua francese, qui sopra riportato.*

P R O T O C O L L O

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 1955.

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 PRIMO.

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE

Articolo primo.

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.

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 stessa 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:

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 prodottisi 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 fran-

chi 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 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 intero 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 una 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 allo articolo 42 sono considerate come riferentisi ad una 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 una 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 una 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 25 A 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 una 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 una 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 30 A.

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 35 A.

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 dalla 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 questi 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 centoottantasettemilacinquecento 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 centottanta-settemilacinquecento 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 del presente Protocollo 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 della 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 dalla Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale - delle compagnie aeree di cinque Stati che abbiano ratificato il presente Protocollo, rappresenti almeno il 40 per cento del traffico aereo internazionale regolare totale delle compagnie aeree dei Paesi membri dell'Organizzazione della 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 dalla 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. - La 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 della 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 nel suddetto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste.

2. - Ogni Stato che abbia formulato una riserva conformemente al comma precedente potrà ritirarla in qualsiasi momento mediante notifica all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

Articolo XXIV.

L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile comunicherà sollecitamente a tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o che vi aderiranno, 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 XXV.

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 una persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso indicata come Convenzione di Guadalajara), ogni riferimento alla « Convenzione di Varsavia » contenuta nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto di cui al paragrafo *b*) dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XXVI.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di ogni Stato di cui all'articolo XVIII presso il Ministero delle Relazioni con l'estero della Repubblica del Guatemala fino al 30 settembre 1971, e successivamente, fino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo XX, presso l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

Il Governo della Repubblica del Guatemala informerà con sollecitudine l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile di ogni firma e della data di questa durante il periodo nel corso del quale il Protocollo resterà aperto alla firma in Guatemala.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Guatemala il giorno 8 del mese di marzo dell'anno 1971, in tre testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese e spagnola. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile redigerà un testo autentico del presente Protocollo in lingua russa.

In caso di divergenze farà fede il testo in francese, lingua in cui era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO N. 1.

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929.**

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 PRIMO.**EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE***Articolo primo.*

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 8.300 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 di Prelievo speciali 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 responsabilità 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 in 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 5.000 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 denominati 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 soggetto 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 dal 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 Polonia 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 della 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.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO N. 2.

**che modifica 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.**

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 PRIMO.**EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE***Articolo primo.*

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 allo interesse reale del mittente alla consegna.

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 registrati 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 una 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 della 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 una 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, 2 a) 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 2 a) dell'articolo 22; di 5.000 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 conformemente 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 1975*.

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 Polonia 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 XX.

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 alla 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.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO N. 3.

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.

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 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.**EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE***Articolo primo.*

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 risar-

cimento 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 del trasportatore è limitata alla somma di 4.150 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

c) Nel trasporto di bagagli, le responsabilità del trasportatore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1.000 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 una 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 Alte 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 2 a) 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 1.500.000 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1 a) dell'articolo 22; di 62.500 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1 b) dell'articolo 22; di 15.000 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1 b) dell'articolo 22; di 250 unità monetarie per chilogrammo per quanto concerne il comma 2 a) 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 nel-

l'articolo 22, comma 1 a) 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 1 a) 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 primo 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 Guatemala in 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 3 a) 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 della 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 primo 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; successivamente, sino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VIII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Go-

verno 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.

PROTOCOLLO DI MONTREAL N. 4.

**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.**

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 PRIMO.**EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE***Articolo primo.*

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 (articoli 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.

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 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 consegnargli 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 o 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 alla 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 nella 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 2 a) le parole « e di merci » sono soppresse.

b) Dopo il comma 2 a), 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 una 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 2 b) diviene comma 2 c).

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 somme 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 2 b) 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 omissione degli incaricati, la prova sia ugualmente fornita che questi ultimi hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni".

Articolo X.

Il comma 3 dell'articolo 25 A 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 una 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 30 A.

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 primo 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 ratifica 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 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 n. 4 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in base al contratto di cui al paragrafo *b)* dell'articolo primo 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.