



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Corso di Diritto della Navigazione

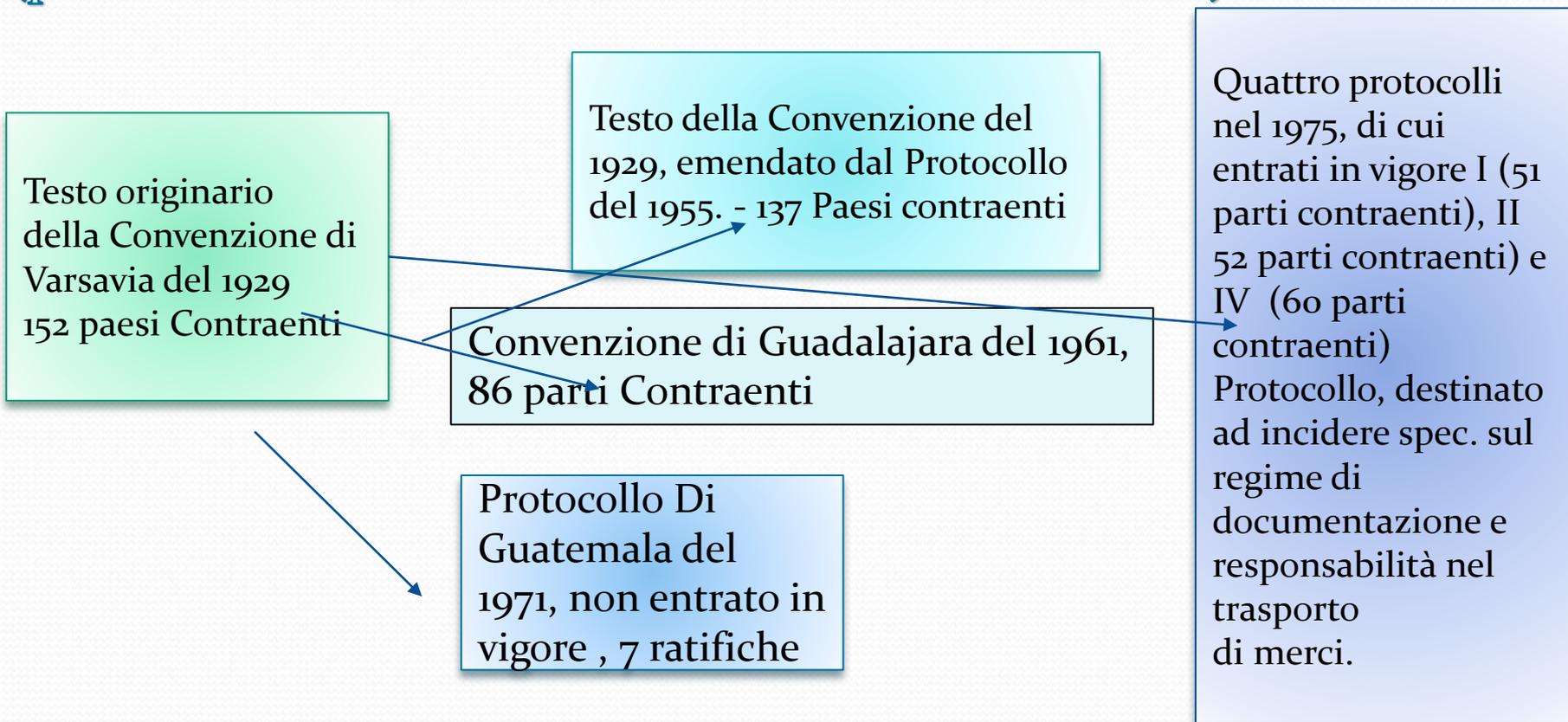


Il trasporto aereo di persone La convenzione di Montreal: e ragioni che hanno condotto all'adozione di una nuova convenzione (piuttosto che di un ennesimo protocollo di emendamento della Convenzione di Varsavia); Il regime di responsabilità per i danni alle persone; Le anticipazioni per i danni ai passeggeri; L'assicurazione obbligatoria; Il danno al bagaglio; La competenza giurisdizionale e la questione della «quinta giurisdizione»; Il termine per l'esercizio dell'azione

Prof. ssa Elisabetta Rosafio
egrosafio@unite.it

LA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999

Le ragioni che hanno condotto all'adozione di una nuova Convenzione (piuttosto che di un nuovo Protocollo di emendamento)



DIFFICOLTÀ DI RAGGIUNGERE LO SCOPO DELL'UNIFORMITÀ NEL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE

ECCESSIVA FRAMMENTAZIONE

NO ulteriore protocollo di emendamento della Convenzione di Varsavia

SI redigere *ex novo una convenzione*

che si sostituisse alla precedente ed al complesso dei protocolli di emendamento

che inglobasse la disciplina della responsabilità del vettore di fatto, dettata *ab origine* dalla Convenzione di Guadalajara del 1961

Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, entrata in vigore a livello internazionale il 4 novembre 2003, 123 parti contraenti

Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999

-Il rapporto con la Convenzione di Varsavia del 1929



Convenzione di
Varsavia del 1929
«unification de
certaines règles
relatives au
transport aérien
international»



Convenzione di
Montreal del 1999
«Convention for the
Unification of
Certain Rules for
International
Carriage by Air»



Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999

Regolamenta
la
responsabilità
del vettore
aereo
internazionale
relativa ai ...

**DANNI DA LESIONI PERSONALI
E MORTE DEI PASSEGGERI**



**Danni da perdita ed avaria delle
merci trasportate e dei bagagli**



**DANNI DA RITARDO NEL
TRASPORTO DI
PERSONE, BAGAGLI E
MERCİ**



Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 - Ambito di applicazione -



Art. 1



si applica *ex proprio vigore* ai soli trasporti internazionali

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

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

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



Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999

- Ambito di applicazione -

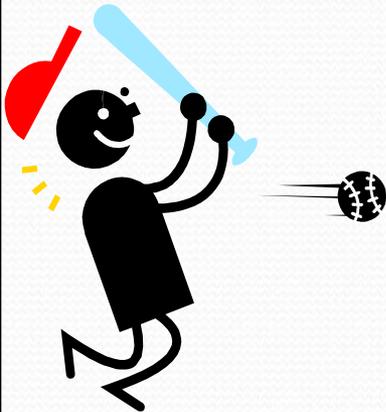


**INOLTRE si applica non direttamente
ma perché delle fonti ad essa rinviano
ESEMPI**

Statico

(Reg. CE 2027 del 1997 come modificato dal Reg. 889 del 2002)

Estensione per
rinvio:



Dinamico

(art. 941 cod. nav., come emendato dai d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96 e 15 marzo 2006 n. 151)

Specifichiamo meglio

**ART. 1 Reg. CE
2027 del 1997
come modificato
dal Reg. 889 del
2002**

«Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro»

**Art. 941 -
Norme
applicabili**

**«Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.
Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'articolo 953»**



IL Reg. Ce n. 2027 del 1997, come modificato: un esempio di rinvio c.d. statico

**ARTICOLO 3 PAR.1 REG. CE N.
2027 DEL 1997 COME MODIFICATO
DAL REG. N. 889 DEL 2002**



«1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal»



IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE: un esempio di rinvio c.d. dinamico

Art. 941 cod. nav. - Norme applicabili

«Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'articolo 953.

La disciplina della presente sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio».



Il regime di responsabilità per i danni alle persone: ricapitoliamo

Convenzione di Montreal del 1999

Responsabilità illimitata

Del vettore aereo in caso di morte o di lesioni del passeggero che derivino da un «incidente» ai sensi del suo art. 17, § 1

Articolo 17 - Morte e lesione dei passeggeri - Danni ai bagagli

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

→ comprende il periodo in cui il passeggero si trovi a bordo dell'aeromobile e quello delle operazioni di imbarco e di sbarco

→ Morte + danni che consistano in una «lesione corporale»

la morte o la lesione personale subita dal passeggero non costituisce di per sé un «incidente» (accident, che consiste in un evento inaspettato e inusuale che sia esterno al passeggero)

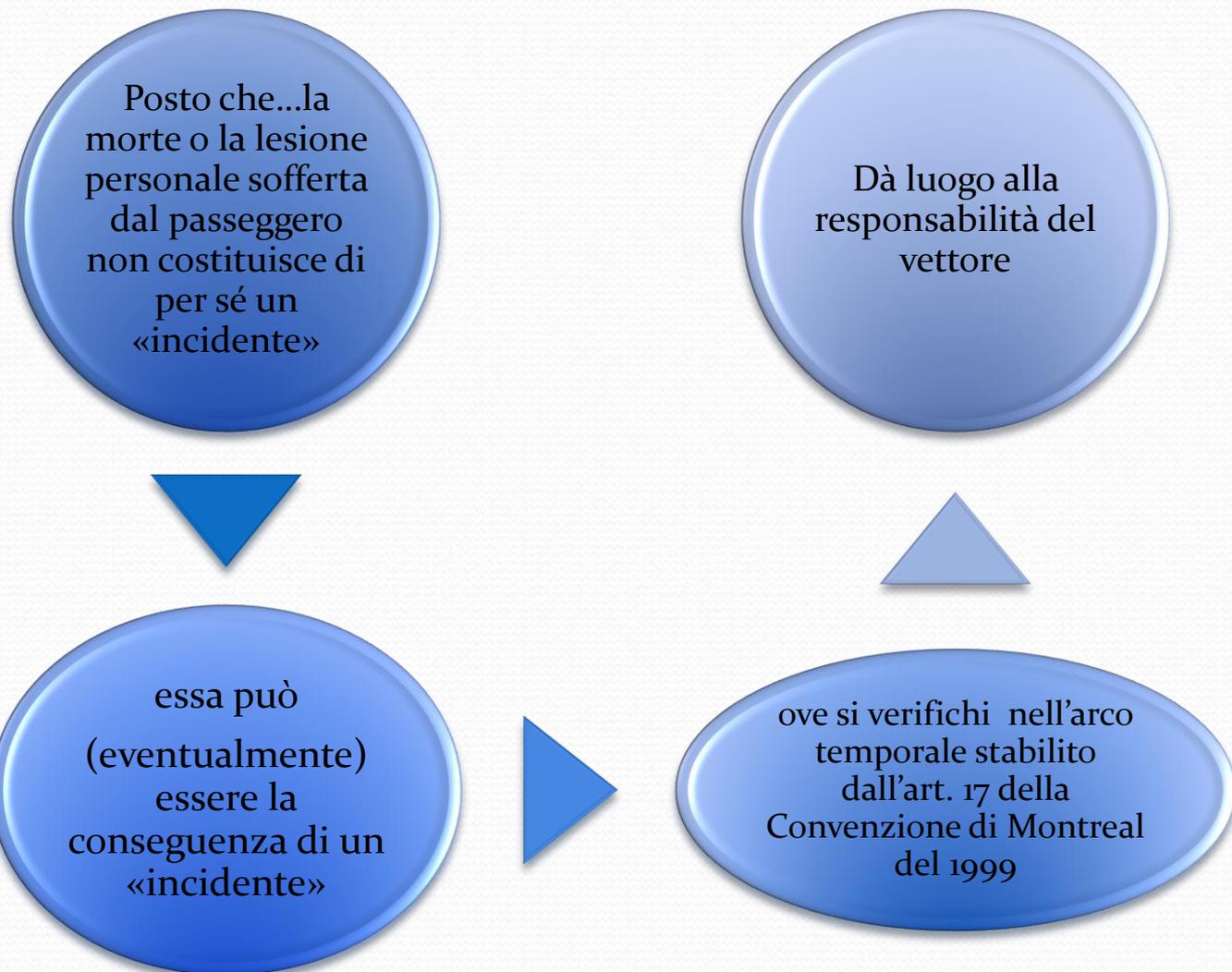
essa può (nel caso) costituire la conseguenza di un «incidente»

ove verificatosi nell'arco temporale di cui all'art. 17 della Convenzione di Varsavia, ovvero, dall'art. 17 della Convenzione di Montreal (dall'inizio dell'imbarco – consegna della carta di imbarco- alla fine delle operazioni di sbarco)

Dà luogo alla responsabilità del vettore (doppio livello di responsabilità – two tier liability)

Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999

- La responsabilità del vettore -



IL DOPPIO BINARIO DI RESPONSABILITÀ

Salvo che il danno non sia dipeso da colpa del danneggiato

vettore non può **esimersi** da responsabilità

Articolo 21 Conv. Montreal 99 (comma 1)- Risarcimento in caso di morte o lesione del passeggero

«1. Per i danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1, che non eccedano i 100.000* diritti speciali di prelievo per passeggero, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità»

per l'eccedenza

Articolo 21 Conv. Montreal 99 (comma 2)

«2. Il vettore non risponde dei danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1 che eccedano i 100.000* diritti speciali di prelievo per passeggero qualora dimostri che:

- a) il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che
- b) il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi»

*il limite originariamente determinato in 100.000 DSP è stato adeguato, ai sensi dell'art. 24 Conv.Montreal 1999, con decorrenza dal 30 dicembre 2009 in 113100 DSP

Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999

- La prova liberatoria-
- **ATTENZIONE**

**Il vettore ha
facoltà di
avvalersi della
prova
liberatoria di
carattere
generale
sancita
dall'art. 20
della
Convenzione
di Montreal del
1999**

Articolo 20 - Esonero

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



Articolo 17, § 2 e 3 – Danno ai bagagli

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

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

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



IL DANNO AL BAGAGLIO

Convenzione di Montreal del 1999*

responsabilità del vettore per il trasporto di bagagli consegnati

Responsabilità del vettore nel trasporto di merci

Non vengono considerate congiuntamente



LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO IN CASO DI RITARDO È ...

Articolo 19 Conv. Montreal 99 - Ritardo

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci.

Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle»

sussiste in via presuntiva, **salvo che il vettore fornisca la prova liberatoria** dell'adozione di tutte le misure possibili per evitare il ritardo o dell'impossibilità di adottarle

Non esclusione della responsabilità vettoriale lì dove il fattore impeditivo dell'esecuzione fosse prevedibile e fosse mancata l'adozione dei necessari accorgimenti a permettere l'operatività del volo

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO IN CASO DI RITARDO È LIMITATA

nel trasporto di persone

Limitata a 4.964 DSP

(Così adeguato, ai sensi dell'art. 24 Conv. Montreal 1999, con decorrenza dal 30 dicembre 2009, il limite originariamente determinato in 4150 DSP)

nel trasporto di bagagli

Limitata a 1.131 DSP per passeggero. Per evitare l'applicazione di tale limite, il passeggero deve provare che il danno è derivato da dolo o condotta temeraria e consapevole

Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999

Le anticipazioni per i danni ai passeggeri

Articolo 28 - Anticipi di pagamento -



Analoga
previsione già
(contenuta e
poi modificata)
nell'art. 5 del
Reg. (CE)
2027/1997

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

«1. Il vettore aereo comunitario deve senza indugio, e comunque entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo ad indennità, provvedere agli anticipi di pagamento che si rendano necessari per far fronte ad immediate necessità economiche ed in proporzione al danno subito.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, in caso di morte gli anticipi non saranno inferiori all'equivalente in euro di 16000 DSP per passeggero.

3. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base della responsabilità del vettore aereo comunitario, ma non è restituito, salvo nei casi previsti dall'articolo 20 della Convenzione di Montreal, o quando il beneficiario dell'anticipo di pagamento non è la persona avente titolo al risarcimento.

Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 - L'assicurazione obbligatoria -

**Art. 50 della
Convenzione di
Montreal del 1999

Assicurazione**

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



L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA

Il Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti sanciva che il vettore aereo comunitario dovesse essere assicurato fino a copertura del limite di responsabilità di 100.000 DSP.

TUTTAVIA a seguito dell'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004, sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, come modificato....l'art. 6 stabilisce, relativamente all'assicurazione della responsabilità per i passeggeri, i bagagli e le merci:

«1. Per la responsabilità riguardo ai passeggeri, la copertura assicurativa minima ammonta a 250 000 DSP per passeggero. Tuttavia, per le operazioni non commerciali con aeromobili di MTOM pari o inferiore a 2 700 kg gli Stati membri possono stabilire un livello di copertura assicurativa minima inferiore, purché tale copertura sia almeno pari a 100 000 DSP per passeggero.

«2. Per la responsabilità riguardo ai bagagli la copertura assicurativa minima ammonta a 1 131 DSP per passeggero nelle operazioni commerciali.

3. Per la responsabilità riguardo alle merci la copertura assicurativa minima ammonta a 19 DSP per kilogrammo nelle operazioni commerciali.»



COMPETENZA GIURISDIZIONALE E «QUINTA GIURISDIZIONE» I primi problemi

L'identificazione della giurisdizione innanzi alla quale gli utenti del trasporto aereo o eventualmente i loro aventi diritto potevano far valere le proprie ragioni rappresentava nel sistema di Varsavia senza dubbio il punto di maggior frizione tra le parti (vettore-passeggeri; vettori-aventi diritto alla riconsegna)

Sulla base dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia l'attore poteva proporre l'azione:

- **davanti al foro della sede del vettore,**
- **davanti al foro del luogo principale dell'esercizio dell'attività del vettore,**
- **davanti al foro del luogo in cui il vettore ha una sede secondaria attraverso la quale è stato concluso il contratto o**
- **innanzi al foro del luogo di destinazione.**

COMPETENZA GIURISDIZIONALE E «QUINTA GIURISDIZIONE» I primi problemi



Specie in ambiente anglo-americano, si era avvertita l'esigenza di prevedere per i danni subiti dalle persone trasportate un ulteriore foro che coincidesse con il luogo di residenza del passeggero (c.d. «quinta giurisdizione»)



Problemi collegati al c.d. forum shopping, che si verifica quando alle parti è riconosciuta la facoltà di scegliere di incardinare il relativo giudizio di fronte a una delle diverse corti astrattamente competenti a conoscere la materia...e sceglie quello a lui più conveniente



COMPETENZA GIURISDIZIONALE E

«QUINTA GIURISDIZIONE»

La svolta di Montreal 1999

Art. 33, § 1 Convenzione Montreal

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



COMPETENZA GIURISDIZIONALE E

«QUINTA GIURISDIZIONE»

La svolta di Montreal 1999

Art. 33, § 2 -3 Convenzione Montreal

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

3. Ai fini del paragrafo 2:

- a) "accordo commerciale" indica un accordo, diverso dall'accordo di agenzia, concluso tra vettori e relativo alla fornitura di servizi comuni per il trasporto aereo di passeggeri;**
- b) "residenza principale e permanente" indica il luogo in cui, al momento dell'incidente, il passeggero ha fissa e permanente dimora. La nazionalità del passeggero non costituisce l'elemento determinante a tale scopo»**

IL TERMINE PER L'ESERCIZIO DELL'AZIONE

art. 35, n. 1, della Convenzione di Montreal del 1999

Articolo 35 - Limiti temporali dell'azione

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

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

La natura del termine non è pacifica (prescrizione? decadenza? vedi però art. 949 *ter* cod. nav.)

Art. 949-ter - Prescrizione

«I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'articolo 941.

Gli stessi diritti non sono assoggettati alle norme che regolano la prescrizione»



IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 941 cod. nav. - Norme applicabili

«Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'articolo 953.

La disciplina della presente sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio

»



IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

«Art. 949-bis - Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto

Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

Art. 949-ter - Prescrizione

I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'articolo 941.

Gli stessi diritti non sono assoggettati alle norme che regolano la prescrizione.