



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 09.09.1999
COM(1999) 435 definitivo

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla firma da parte della Comunità europea
della Convenzione del 28 maggio 1999 intesa all'unificazione di alcune norme
relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal)**

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

L'8 maggio 1999 si è aperta a Montreal una Conferenza diplomatica intesa a raggiungere un accordo su nuove norme internazionali relative alla responsabilità dei vettori aerei per i danni incorsi nel corso delle operazioni internazionali di trasporto aereo. La Conferenza si è conclusa positivamente il 28 maggio, con l'accordo relativo ad una nuova Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale. Il nuovo accordo, d'ora in poi denominato "Convenzione di Montreal", andrà a sostituire il "sistema di Varsavia", che risale a settant'anni orsono e il cui primo strumento è stato concordato nel 1929.

Conformemente alle conclusioni del Consiglio adottate in data 29 marzo 1999, il principale obiettivo della Comunità era di garantire che la nuova Convenzione fosse conforme ai principi di base del diritto comunitario in vigore nel settore, di modo che i passeggeri dei trasporti aerei e i vettori aerei europei siano assoggettati ad un sistema chiaro ed uniforme per quanto concerne i tragitti su scala nazionale, all'interno della Comunità e più in generale su scala mondiale. Il principale strumento comunitario in materia è il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, che tratta soprattutto della responsabilità in caso di decesso o ferimento o altre lesioni personali dei passeggeri.

Oltre a garantire la compatibilità generale con il diritto comunitario in vigore in materia di responsabilità, il Consiglio concludeva che la Comunità doveva inoltre diventare, a pieno titolo, firmataria e parte della nuova Convenzione, nel caso in cui l'esito nei negoziati fosse accettabile da parte della Comunità e degli Stati membri. Per consentire l'accesso alle "Organizzazioni di integrazione economica regionale", la Comunità ha suggerito ai propri partner nel negoziato di introdurre nella nuova Convenzione una disposizione appropriata.

Contenuto della nuova Convenzione di Montreal

Nel corso dei negoziati, la Comunità è riuscita a conseguire entrambi gli obiettivi principali.

Nella misura in cui le disposizioni della nuova Convenzione riguardano materie che rientrano nel campo di applicazione della legislazione comunitaria, non vi sono differenze sostanziali. I limiti della responsabilità definiti nella nuova Convenzione corrispondono a quelli definiti nel regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio e le disposizioni relative all'onere della prova e all'impiego dei ricorsi sono ampiamente compatibili. Come il regolamento, la nuova Convenzione non prevede limiti alla responsabilità di un vettore aereo per il decesso o il ferimento dei suoi passeggeri e spetta al vettore medesimo provare che ha adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno. Inoltre, conformemente alla legislazione comunitaria, per i danni fino a concorrenza di un importo pari all'equivalente in ECU di 100 000 DSP (diritti speciali di prelievo)¹, i vettori aerei comunitari non possono escludere o limitare la propria responsabilità.

¹ Secondo le informazioni fornite dall'FMI, 1 diritto speciale di prelievo = € 1,25.

L'altro elemento chiave del regime interno adottato dalla Comunità è la disposizione che prevede che i vettori aerei forniscano in anticipo pagamenti compensatori per far fronte alle esigenze economiche immediate delle vittime degli incidenti e delle loro famiglie. La nuova convenzione segnatamente consente alle parti di continuare ad applicare tali disposizioni ai propri vettori aerei.

Pertanto, mentre per garantire una completa coerenza saranno necessarie alcune modifiche tecniche della legislazione comunitaria, per potersi conformarsi alla nuova Convenzione la Comunità non dovrà modificare le caratteristiche del proprio regime di responsabilità. Piuttosto, quando entrerà in vigore, la nuova Convenzione porterà il regime di responsabilità applicabile su scala mondiale in caso di decesso e ferimento dei passeggeri dei trasporti aerei agli elevati livelli attualmente previsti dal diritto comunitario.

La nuova Convenzione consente alle “Organizzazioni di integrazione economica regionale”, in determinate circostanze, di divenire parti della Convenzione. Il progetto di disposizione suggerito dalla Comunità è stato incluso a tale scopo nell'Accordo definitivo. L’“Organizzazione di integrazione economica regionale” è definita come un'organizzazione “che è competente per quanto riguarda determinate materie rette dalla Convenzione ed è stata debitamente autorizzata a firmare e a ratificare, accogliere, approvare la presente Convenzione o ad aderirvi”. Come è stato confermato nelle dichiarazioni rese dagli Stati membri che hanno firmato la Convenzione di Montreal, questa definizione consentirà alla Comunità di divenire parte della Convenzione conformemente alle conclusioni del Consiglio del 29 marzo 1999, previa necessaria approvazione da parte delle istituzioni comunitarie. Nel corso della conferenza, la Comunità ha inoltre segnalato che intendeva presentare una dichiarazione al momento della ratifica, specificando i settori di competenza comunitaria.

Il significato della firma da parte della Comunità

La firma della nuova Convenzione da parte della Comunità costituirà il primo passo verso l'ulteriore adozione dell'Accordo, che è essenziale per consentire la ratifica da parte degli Stati membri, date le competenze che condividono in materia. All'interno della Comunità, la firma della nuova Convenzione richiede soltanto una decisione del Consiglio, mentre la ratifica vera e propria richiederà una decisione adottata dal Consiglio previa consultazione del Parlamento europeo. La Commissione presenterà una proposta di adozione ufficiale, unitamente ad una proposta intesa a modificare il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio.

Dato che la nuova Convenzione riguarda sia settori di competenza comunitaria sia settori di competenza nazionale, e dato che l'articolo 57 della medesima esclude le riserve (eccetto che per questioni marginali), perché la Convenzione possa essere adottata in modo appropriato e senza soluzioni di continuità in tutta la Comunità è necessario che i quindici Stati membri e la Comunità aderiscano simultaneamente alla Convenzione.

La firma e l'ulteriore adesione della Comunità avranno anche un valore politico, in quanto dimostreranno l'appoggio della Comunità alla nuova Convenzione e al nuovo sistema di responsabilità che essa introduce. Ciò è importante soprattutto in questo caso, dato che l'entrata in vigore della nuova Convenzione dipende dal numero di

strumenti di ratifica depositati. Anche se lo strumento di ratifica proprio della Comunità non entrerà nel novero dei trenta strumenti di ratifica necessari per far entrare in vigore la Convenzione, il fatto che la Comunità e i suoi Stati membri mostrino il proprio appoggio indicherà agli altri paesi la via da seguire e renderà più facile l'entrata in vigore e la diffusa ratifica del nuovo strumento. La Convenzione di Varsavia è attualmente obsoleta e il regime di responsabilità globale frammentario deve essere sostituito il più presto possibile.

Circostanze di ordine pratico

Come nei casi analoghi, un rappresentante del Consiglio e della Commissione firmerà la Convenzione a nome della Comunità.

Proposta

In base a quanto sopra, la Commissione propone al Consiglio di adottare la decisione allegata.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla firma da parte della Comunità europea
della Convenzione del 28 maggio 1999 intesa all'unificazione di alcune norme
relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, in combinato disposto con il primo comma dell'articolo 300, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

- (1) considerando che il 28 maggio 1999 si sono conclusi a Montreal i negoziati relativi alla nuova Convenzione intesa all'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale,
- (2) considerando che tale Convenzione consente di modernizzare il sistema di Varsavia che definisce la responsabilità nel settore dei trasporti aerei, e che le disposizioni di tale Convenzione sono conformi agli elevati livelli già in vigore in materia nella Comunità europea,
- (3) considerando che le disposizioni della sopracitata Convenzione prevedono che le "Organizzazioni di integrazione economica regionale" competenti in determinati settori retti dalla Convenzione possano divenire parti della medesima,
- (4) considerando che la Comunità europea è un'organizzazione di questo tipo, in virtù della legislazione da essa adottata in materia di responsabilità del vettore aereo in caso di incidente,
- (5) considerando che la decisione della Comunità europea e dei suoi Stati membri di aderire alla Convenzione garantirà un'applicazione uniforme delle nuove norme all'interno della Comunità e contribuirà all'accettazione della Convenzione su scala mondiale,
- (6) considerando che è pertanto opportuno che la Comunità europea firmi la Convenzione, fatte salve la procedura richiesta per l'ulteriore ratifica e ogni necessaria revisione della legislazione comunitaria in vigore,
- (7) considerando che è opportuno che gli Stati membri che non hanno ancora firmato la Convenzione la firmino nel più breve tempo possibile,

DECIDE:

Articolo 1

È opportuno che la Comunità europea firmi la Convenzione di Montreal intesa all'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio designa le persone autorizzate a firmare la Convenzione a nome della Comunità.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Consiglio
Il Presidente*