

# GIURISDIZIONE E COMPETENZA NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999<sup>1</sup>

---

## JURISDICTION AND COMPETENCE IN THE MONTREAL CONVENTION OF 1999

---

**Michelle M. Comenale Pinto<sup>2</sup>**

---

### RESUMEN:

El trabajo se centra en el problema de la jurisdicción dentro de las disposiciones específicas dictadas por el régimen de ley uniforme para el transporte aéreo, específicamente al régimen del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y a las correspondientes soluciones del Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929, que constituyeron el trasfondo. Estas normas se refieren específicamente a las acciones de responsabilidad contra la compañía aérea que se rigen por los textos de ley uniforme que las contienen, pero no las que puedan ejercitarse por otro motivo, o contra distintos sujetos, ni las que el propio transportista pueda ejercitar contra el remitente, o contra el pasajero que le causó daño con su propio comportamiento.

### ABSTRACT

The work focuses on the problem of jurisdiction within the specific provisions dictated by the uniform law regime for air transport, specifically the regime of the Montreal Convention of May 28, 1999 and the corresponding solutions of the Warsaw Convention of 12 October 1929, which formed the background. These rules specifically refer to liability actions against the airline that are governed by the uniform law texts that contain them, but not those that can be exercised for any other reason, or against different subjects, nor those that the carrier itself may exercise against the sender, or against the passenger who caused him harm with his own behavior.

**PALABRAS CLAVE:** Jurisdicción, Transporte Aéreo, responsabilidad, daños a los pasajeros.

---

**KEY WORDS:** Jurisdiction, Air Transport, responsibility, damages to passengers.

---

<sup>1</sup> NOTA DEL EDITOR: El presente artículo fue presentado como ponencia en las XL jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Mendoza, Argentina, durante los días 24, 25 y 26 de agosto de 2016. Se reproduce con la autorización de su autor, y las actualizaciones pertinentes insertadas por el mismo.

<sup>2</sup> Profesor Ordinario de Derecho de la Navegación de la Universidad de Sassari, República de Italia; miembro de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

## I. AMBITO DELL'INDAGINE E SUE CONSEGUENZE SUL PIANO SOSTANZIALE.

Il mio discorso sarà incentrato sul problema della giurisdizione nell'ambito delle disposizioni specifiche dettate dal regime di diritto uniforme del trasporto aereo. Mi riferirò essenzialmente alla disciplina della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e alle corrispondenti soluzioni della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, che ne hanno costituito l'antefatto. Tali norme riguardano specificamente le azioni di responsabilità contro il vettore aereo disciplinate nei testi di diritto uniforme che le contengono, ma non quelle esperibili ad altro titolo<sup>(3)</sup>, o contro soggetti diversi<sup>(4)</sup>, né quelle che possa proporre il vettore stesso contro il mittente o contro il passeggero che gli abbiano cagionato danni con propri comportamenti<sup>(5)</sup>. Né il foro individuabile come competente rispetto ad un altro soggetto, potenzialmente responsabile per la medesima vicenda può assorbire la competenza giurisdizionale rispetto all'azione contro il vettore aereo<sup>(6)</sup>, così come non possono essere invocate ragioni di connessione fra le domande dei danneggiati, per giustificare, a fronte della sussistenza della giurisdizione di un determinato Stato per alcuni passeggeri per l'azione contro un vettore di uno Stato terzo, l'estensione di quella giurisdizione anche per gli altri passeggeri<sup>(7)</sup>.

Va puntualizzato che la soluzione di inserire in un testo di diritto uniforme norme specifiche sulla giurisdizione non è comune a tutte le convenzioni in materia di trasporto. In tal senso, hanno operato ad esempio, peraltro con soluzioni meno favorevoli all'attore che nelle convenzioni aeronautiche, le convenzioni ferroviarie CIV e CIM, oggi incorporata nella COTIF 1999 [Convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), di Vilnius del 3 giugno 1999] (cfr. art. 57 CIV, nel testo COTIF 1999, e art. 46 CIM nel testo COTIF 1999). In campo marittimo, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, la disciplina sulla giurisdizione applicabile dettata dalla Convenzione PAL 2002 [Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002] appare in gran parte ispirata a quella delle convenzioni di Varsavia del 1929 e di Montreal del 1999 (cfr. art. 17)<sup>(8)</sup>. Taceva invece sul punto la precedente Convenzione di Bruxelles del 29 aprile 1961 sull'unificazione di alcune regole in materia di trasporto di passeggeri per mare, che aveva ottenuto ben poco successo di ratifiche. Lo stesso può dirsi sulle convenzioni sul trasporto marittimo di merci del sistema della Convenzione di Bruxelles del 1924 sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, contrariamente a quanto è avvenuto con le Regole di Amburgo del 1978 [Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merce per mare, firmata ad Amburgo il 30 marzo 1978] (cfr. art. 21), e con le regole di Rotterdam del 2009 [Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti per il trasporto internazionale di merci in tutto

---

3 E così, in particolare, quelle per far valere i diritti dei passeggeri alla stregua del Regolamento Ce 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91: C. giust. Ce 9 luglio 2009, in causa C-204/08, in Riv. dir. int. priv., 2009, 1025, nonché in Dir. traspr., 2010, 101, con nota di M. MASOTTI, Volo cancellato: si può ricorrere al giudice del luogo di partenza o di arrivo, ivi, 106. V. amplius: E. G. ROSAFIO, Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore, in Riv. dir. nav., 2013, 667, ivi, 680 s.

4 Ma, nel senso che ai preposti del vettore si applicherebbero anche le regole sulla giurisdizione, v. G. RINALDI BACCELLI, La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile, Padova, 1987, 41.

5 S. BUSTI, I fori competenti per l'azione in responsabilità contro il vettore aereo internazionale, in Trasporti, 82/2000, 45, ivi, 49

6 Cass. fr. 11 luglio 2006, Gulf Air Company c. GIE Airbus, M. El D. et autres, in Rev. fr. dr. aér., 2006, 319 e Cass. fr. 11 luglio 2006, 221, nonché Cass. fr., 12 novembre 2009, M. Y. C. Gulf Air, in Rev. fr. dr. aér., 2009, 447. Nella medesima linea, più recentemente, con riferimento ad un'azione in garanzia contro il costruttore dell'aeromobile: Cass. fr., 4 marzo 2015, Airbus c. Armavia Airlines, in Rev. fr. dr. aér., 2015, 92.

7 Cass. fr., 5 dicembre 2012, Consorts X et autres c. Air Algérie, in Rev. fr. dr. aér., 2012, 429.

8 Non è quindi condivisibile l'affermazione di M. LOPEZ DE GONZALO, The international regime of carriage of passengers, in Dir. comm. internaz., 2014, 673, ivi, 694 «All uniform law instruments include provisions on jurisdiction, the purpose of which is to enhance the protection afforded to passengers by giving them a wide range of alternative, easily accessible, jurisdictions where an action can be brought», a cui pure segue una rassegna di disposizioni in tema di giurisdizione negli strumenti di diritto uniforme sul trasporto di passeggeri.

o in parte via mare, aperta alla firma a Rotterdam il 21 settembre 2009 ] (cfr. artt. 66/74). La previsione di regole in tema di giurisdizione nell'ambito di un testo di diritto uniforme implica che gli Stati parti della Convenzione siano obbligati a riconoscere le pronunzie rese nell'ambito di una giurisdizione individuata alla stregua della Convenzione medesima<sup>(9)</sup>. Altro corollario è che i giudici degli Stati membri debbano astenersi dal conoscere cause rispetto alle quali siano carenti i criteri di collegamento giurisdizionale applicabili<sup>(10)</sup>.

Le regole sulla competenza giurisdizionale stabilite in una Convenzione di diritto uniforme, possono non coincidere in misura più o meno larga con quelle che sarebbero applicabili nel singolo ordinamento nazionale<sup>(11)</sup>.

In effetti, va detto, con riferimento al diritto dell'Unione europea, che una disciplina sulla competenza giurisdizionale finisce per incidere sulle competenze concorrenti attribuite all'Unione sullo «spazio di libertà, sicurezza e giustizia» (art. 4, §, 2, lett. j, Trattato sul funzionamento dell'Unione europea); del resto, l'art. 81 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (corrispondente all'art. 65 del Trattato sulla Comunità europea), al § 1, prevede una cooperazione fra gli Stati membri, intesa al reciproco riconoscimento delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziarie; il medesimo art. 81 del Trattato sul funzionamento, al § 2, lett. c, prevede che l'Unione possa adottare norme finalizzate ad assicurare «la compatibilità delle regole applicabili negli Stati membri ai conflitti di leggi e di giurisdizione». Sono questi alcuni dei più significativi presupposti sulla base dei quali l'allora Comunità europea ha propugnato l'affermazione dello *jus contrahendi* delle organizzazioni di integrazione regionale con riferimento alle convenzioni di diritto uniforme in materia di trasporto<sup>(12)</sup>, in effetti affermato nell'art. 53, § 2, e che in concreto l'hanno portata alla ratifica, fra l'altro, della Convenzione di Montreal del 1999<sup>(13)</sup>.

Non tratterò, salvo qualche cenno necessario a stabilire i limiti della mia esposizione, i problemi di giurisdizione riferiti alle ipotesi che non ricadono nel campo di applicazione della nozione di «trasporto aereo internazionale», ai sensi dell'art. 1 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, e dell'art. 1 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, così come quelli riferiti alle ipotesi non disciplinate nelle medesime convenzioni internazionali<sup>(14)</sup>. In ambito euro-unitario, per queste ultime, si pone il problema dell'assoggettamento, dapprima, al c.d. regolamento «Bruxelles I» (reg. Ce n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, ed oggi del regolamento di rifusione, c.d. regolamento «Bruxelles I bis» (reg. Ue n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2012).<sup>(15)</sup> Qui mi limito

9 Cfr. T. BALLARINO – S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 686.

10 Trib. Viterbo, 2 maggio 1968, in Riv. dir. nav., 1969, II, 425; in Dir. aereo, 1969, 285; in Foro it., 1968, I, 2896.

11 V. al riguardo, a suo tempo, per l'Italia, riferiti alla fase precedente all'introduzione di regole eurounitarie sulla giurisdizione, i puntuali rilievi di G. ROMANELLI, *Le norme regolatrici del trasporto aereo internazionale nell'ordinamento italiano*, in Riv. dir. nav., 1954, I, 166, ivi, 174.

12 Cfr. in generale, anche per riferimenti bibliografici, sia pure riferiti alle regole di Rotterdam del 2009, S. ZUNARELLI – M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, ed. III, Padova, 2016, 58.

13 Cfr. in generale M. BRIGNARDELLO, *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in Dir. mar., 2001, 3.

14 Le norme sulla giurisdizione in esame non sono applicabili ai trasporti che non ricadono nella nozione di «trasporto aereo internazionale», ai sensi dell'art. 1 della Convenzione di Varsavia, o dell'art. 1 della Convenzione di Montreal: cfr. C. giust. Ue, 9 settembre 2015, in causa C-204/08, in Riv. dir. nav., 2015, 771, con nota di G. PRUNEDDU, *Spunti in tema di trasporto non assoggettato al regime della Convenzione di Montreal*, ivi, 783.

15 Con riferimento al diritto euro-unitario, va sottolineato che si dovrà fare riferimento alla disciplina generale in tema di giurisdizione, essendo esclusa l'applicazione delle giurisdizioni speciali dei consumatori ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale (cfr. art. 17 reg. Ue n. 1215/2012, sulla scia dell'art. 15, § 3, del reg. Ce n. 44/2001): v. per tutti E. G. ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, cit., 677 s.

ad osservare che si tratta comunque di ipotesi non marginali, che comprendono, fra l'altro, per restare al diritto dell'Unione, le cause relative alla disciplina di cancellazione e negato imbarco, oggi dettata dal reg. Ce del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 «che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento Cee n. 295/91»<sup>(16)</sup>. Per di più, su tutta la questione aleggia il problema della pretesa «esclusività dell'azione», che in vari ordinamenti, specialmente di tradizione anglosassone od extraeuropea, tende (a mio avviso, non condivisibilmente) a far discendere dalle previsioni dell'art. 24 della Convenzione di Varsavia, ovvero dell'art. 29 della Convenzione di Montreal: a seconda della giurisdizione, certe cause potranno o meno essere proposte con qualche possibilità di successo<sup>(17)</sup>.

E, di fronte alla pluralità di fori che possono essere oggetto di scelta dell'attore, alla stregua dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia, ovvero dell'art. 33 della Convenzione di Montreal (su cui ovviamente dovrò tornare nel prosieguo più ampiamente), accade che per il medesimo episodio possano esserci soluzioni non coincidenti, se non diametralmente opposte, per danneggiati che abbiano adito giurisdizioni diverse, pur in un quadro di formale affermazione generalizzata dell'esigenza di dare interpretazione uniforme al diritto uniforme, recepita anche nei singoli ordinamenti nazionali<sup>(18)</sup>.

Non sembra inutile richiamare l'attenzione sul rilievo che l'individuazione della giurisdizione competente anche sul termine per l'esercizio dell'azione, ai sensi dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia o dell'art 35 della Convenzione di Montreal: sembrerebbe da escludere l'effetto interruttivo di tale termine<sup>(19)</sup>, a seguito della proposizione dell'azione di fronte ad una giurisdizione non competente<sup>(20)</sup>. D'altronde sono le stesse norme sulla giurisdizione nell'ambito della disciplina uniforme del trasporto aereo ad essere oggetto di sensibili divergenze di interpretazione<sup>(21)</sup>.

Mi sembra opportuno, al riguardo, fare allusione a qualche vicenda in cui la scelta della giurisdizione è stata non indifferente rispetto a soluzione data dalla Corte adita: un esempio piuttosto eclatante, e non particolarmente risalente nel tempo, è quello dei passeggeri di un volo British Airways, che, durante un scalo non previsto a Kuwait City, erano stati privati della loro libertà personale, ed avevano anche subito ulteriori danni materiali, ad opera dei militari iracheni che avevano invaso l'Emirato. La Cassazione

16 Nella letteratura italiana; la materia è ampiamente considerata in un importante studio di E. G. ROSAFIO, *Giurisdizione nel trasporto aereo e nei pacchetti turistici*, in Riv. dir. nav., 2016, 107.

17 V., anche per riferimenti: E. G. ROSAFIO, *Riflessioni in margine all'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999*, in Dir. turismo, 2006, 124.

18 Alla questione allude A. ZAMPONE, *Spunti di riflessione su alcune questioni di giurisdizione e di competenza nella Convenzione di Montreal 1999*, in Dir. traspt., 2010, 47. V. già, a suo tempo, T. BALLARINO – S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 686; M. LITVINE, *Droit Aérien. Notions de droit belge et droit international*, Bruxelles, 1970, 278. Rileva S. M. CARBONE, *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999*, in Riv. dir. int. priv., 2010, 5: «l'adeguatezza e la correttezza della determinazione del danno del passeggero dipendono, in grande misura, dai criteri in concreto impiegati dal giudice adito per liquidare l'importo del risarcimento»

19 È incidentalmente da avvertire che neanche questa conclusione pacifica in tutti gli ordinamenti legati alla Convenzione di Varsavia o quella di Monte. Ad esempio in Francia si ritiene che il termine biennale in questione sia comunque assoggettato alle cause di sospensione e di interruzione della prescrizione previste dal diritto comune: v. per tutti, anche per riferimenti giurisprudenziali, S. PIEDELIÈVRE – D. GENCY-TANDONNET, *Droit de transports*, Paris, 2013, 486.

20 Per una recente vicenda giudiziaria in cui si è ritenuto che il termine biennale per l'esercizio dell'azione di cui all'art. 29 della Convenzione di Varsavia fosse insuscettibile di interruzione attraverso la domanda proposta davanti ad un giudice incompetente (peraltro appartenente alla medesima giurisdizione che avrebbe dovuto pronunziarsi) v. Cour de cassation du Grand-Duché de Luxembourg, 21 maggio 2015, affaire «Luxair». È incidentalmente da avvertire che nella giurisprudenza comunitaria si è ritenuta legittima l'applicazione dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia anche ai trasporti internazionali operati fra Stati membri dell'Unione: C. giust. Ce, 22 ottobre 2009, in causa C-301/08, in Foro it., 2010, IV, 326.

21 V. (con riferimento all'art. 28 della Convenzione di Varsavia, ma le conclusioni sono estensibili anche all'art. 33 della Convenzione di Montreal) M. DE JUGLART, *Traité de droit aérien*, I, a cura di E. Du Pontavice, J. Duheil de la Rochère, G. Miller, Paris, 1989, 979.

francese aveva ritenuto ammissibile contro la compagnia aerea l'azione dei passeggeri per danni, che era stata invece esclusa dalla Camera dei Lords inglese, sull'assunto che non era riferita a lesioni personali subite dai passeggeri tra il momento dell'imbarco e quello dello sbarco. Anche più eclatante è il contrasto con il regime di diritto uniforme delle misure previste dal regolamento comunitario 261 del 2004, ed ancor di più la lettura lata della nozione di «cancellazione del volo», ai sensi del medesimo regolamento, offerta dalla Corte di giustizia dell'Unione Europea, che ha consentito di riconoscere il diritto all'indennizzo forfettario anche per situazioni che si risolvono comunque in ritardi all'arrivo particolarmente rilevanti. Un altro aspetto molto delicato è quello del rapporto fra diritto uniforme e disciplina della tutela del consumatore, elevata in Brasile al rango di norma di norma costituzionale, ma di cui si è esclusa la prevalenza sulle limitazioni risarcitorie previste dalla Convenzione di Varsavia o dalla Convenzione di Montreal <sup>(22)</sup>.

Il quadro descritto porta forse a doversi interrogare sull'opportunità di richiamare le proposte già formulate negli anni '30 del secolo scorso da Albert de Geouffre de La Pradelle di istituzione di una Corte internazionale aeronautica <sup>(23)</sup>. Sulla scia, in maniera più o meno consapevole, sembrano porsi anche studi più recenti. Rispetto ad una siffatta soluzione, potrebbe porsi l'alternativa di ribadire, nell'ambito dei singoli corpi di diritto uniforme, l'esigenza di tenere conto delle interpretazioni seguite negli altri ordinamenti. Infine, si potrebbe anche immaginare, nei testi delle future convenzioni internazionali, di adattare una tecnica normativa più dettagliata, come ad esempio è avvenuto nel campo del trasporto marittimo di merci, dove, a fronte dei soli 26 articoli delle originarie Regole dell'Aja [Convenzione internazionale su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles, 25 agosto 1924], le più sopra richiamate Regole di Rotterdam del 2009, che (forse, non a caso) fino a questo momento non hanno raccolto un adeguato successo di ratifiche, contano disposizioni ordinate in ben 96 diversi articoli. Resterà tuttavia da vedere se all'incremento numerico delle disposizioni potrà corrispondere effettivamente una maggiore uniformità di applicazione.

## **II. Le soluzioni in tema di competenza giurisdizionale adottata dalla Convenzione di Varsavia e dalla Convenzione di Montreal.**

La disciplina in tema di competenza giurisdizionale dettata dalla Convenzione di Varsavia e dalla Convenzione di Montreal (rispettivamente, all'art. 28 ed all'art. 33) è alquanto complessa.

Entrambe le convenzioni prevedono la possibilità dell'attore di far valere la pretesa a sua scelta nei distinti fori, quattro o dei cinque fori (a seconda che sia applicabile la prima o la seconda) indicati dal legislatore di diritto uniforme. In ogni caso, per la Convenzione di Varsavia, si deve trattare di fori situati nel territorio di una delle parti contraenti. Una previsione di analogo tenore si rinviene anche nella Convenzione di Montreal, che non ammette deroga neanche per l'azione proposta contro il vettore di fatto, che, oltre a poter essere convenuto nei medesimi fori previsti per il vettore contrattuale, può essere chiamato a rispondere davanti all'autorità giudiziaria dello Stato contraente in cui ha la

22 V., anche per riferimenti, M. F. MORSELLO, *Responsabilidade civil no Transporte Aéreo*, São Paulo, 2006, 390 ss. Con una decisione del Supremo Tribunal Federal del Brasile del 25 maggio 2017, RE 636331/RJ si è affermata la prevalenza del diritto uniforme s

23 Il riferimento è ad una proposta presentata nell'ambito della XXXVIII conferenza di Budapest del 1934 dell'International Law Association, su cui v. A. GIANNINI, *Sulla istituzione di una corte internazionale marittima ed aeronautica*, in *Dir. maritt.*, 1953, 965; J. P. HONIG, *Legal Status of Aircraft*, *The Hague*, 1956, 122. V. anche, per considerazioni in direzione analoga, O. RIESE, *Une juridiction supranationale pour l'interprétation du droit unifié*, in *Rev. internat. dr. comp.*, 1961, 717. Più recentemente, v. D. HWAN KIM, *Proposal for Establishing an International Court of Air and Space Law*, in *Z.L.W.*, 2010, 362.

sua residenza o la sede principale della sua attività (art. 46 Conv. Montreal, con previsione che discende dall'art. VIII della Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961) <sup>(24)</sup>.

La Convenzione di Varsavia, in un'ottica di *favor actoris*, o se si preferisce, in una prospettiva «*victim oriented*» (in quanto affermava l'esperibilità dell'azione di fronte al tribunale più vicino agli interessi del soggetto danneggiato), prevedeva per l'attore una pluralità di fori tra i quali scegliere quello dove instaurare il giudizio; d'altra parte, l'indicazione di questi fori sembra pacificamente da intendersi come tassativa, con esclusione di ogni applicazione estensiva (e tale conclusione, lo anticipo, vale anche rispetto alla Convenzione di Montreal) <sup>(25)</sup>.

In effetti è peculiare che una Convenzione di diritto uniforme preveda più di una giurisdizione applicabile, con il rischio di alimentare il fenomeno del forum shopping <sup>(26)</sup>: sotto questo profilo, mi sembra poco più che un'affermazione di principio quanto si legge nella giurisprudenza statunitense a proposito della presunta *ratio* di tale disciplina, di circoscrivere l'ambito delle giurisdizioni competenti <sup>(27)</sup>. Ad ogni modo non sembra potersi dubitare che «la norma internazionale, se ammette la pluralità di giurisdizioni, non intende egualmente ammettere la pluralità di contemporanei processi per la decisione della medesima lite» <sup>(28)</sup>; insomma, vale il principio «*Electa una via, non datur recursus ad alteram*» <sup>(29)</sup>.

La Convenzione di Varsavia, all'art. 28, prevedeva, peraltro attraverso una formulazione piuttosto poco dettagliata <sup>(30)</sup> quattro fori:

1. *tribunal du domicile du transporteur,*
2. *[tribunal] du siège principal de son exploitation ou*
3. *[tribunal] du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu*
4. *tribunal du lieu de destination.*

Fra i contenuti innovativi del Protocollo di emendamento di Guatemala City dell'8 marzo 1971, mai entrato in vigore, era l'inserimento della cosiddetta «quinta giurisdizione». L'art. XII di tale protocollo, infatti, aveva previsto l'inserimento nell'art. 28 della Convenzione di Varsavia di un secondo paragrafo che, per le azioni relative ai danni da morte e lesioni personali subite dal passeggero, prevedeva la possibilità per l'attore di agire anche

24 Nella giurisprudenza italiana, v. Cass., sez. un., 29 luglio 2003, n. 11647, in Int'l Lis, 2004, 33, con nota di P. BERTOLI, Incidenti aerei, danni alla persona, criteri di competenza giurisdizionale e possibilità di forum shopping (in margine al disastro del «Catalullo»); Cass., sez. un., ord. 29 luglio 2003, n. 11648, in Dir. maritt., 2005, 180.

Per un caso di applicazione, con riconoscimento della giurisdizione del tribunale del luogo in cui il vettore contrattuale aveva la propria sede principale (ed in cui comunque era stato concluso il contratto di trasporto), con riferimento ad un trasporto di merci: Rechtbank Van Koophandel Te Brussel, 4 marzo 1991, in E.T.L., 1991, 556. La Convenzione di Montreal ha confermato espressamente la soluzione cui si era pervenuti in via interpretativa, sul fatto che anche i fori aggiuntivi dovessero comunque essere collocati nell'ambito di uno Stato parte della Convenzione: cfr. S. BUSTI, I fori competenti per l'azione in responsabilità contro il vettore aereo internazionale, cit., 47.

25 S. BUSTI, I fori competenti per l'azione in responsabilità contro il vettore aereo internazionale, cit., 49 s.

26 In effetti, già rispetto alla soluzione dei quattro fori della Convenzione di Varsavia, autorevole dottrina non aveva mancato di esprimere le proprie ragioni di perplessità, in ragione delle incertezze giuridiche che alimentava: F. N. VIDELA ESCALADA, Derecho aeronáutico, IV.B, Buenos Aires, 1976, 1025. Su questo aspetto, con riferimento specifico al lievitare delle azioni davanti ai tribunali statunitensi, v. le lucide considerazioni di P. S. DEMPSEY, All Along The Watchtower: Forum Non Conveniens In International Aviation, November 18, 2016, consultabile al sito web <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2692669>, ivi, spec. 23.

27 Il riferimento è a *Boyar vs. Korean Air Lines*, 664 F. Supp. 1481 (D.C. 1987) - District Court, District of Columbia, 27 febbraio 1987, dove si legge testualmente che «Article 28 was intended to limit rather than broaden the jurisdiction of the nations adhering to the Warsaw Convention».

28 G. MORELLI, Diritto processuale civile internazionale, ed. 2, Padova 1954, 231. Conf. S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 10.

29 Conf. M. J. MORILLAS JARILLO - M. V. PETIT LAVALL - M. J. GUERRERO LEBRÓN, Derecho aéreo y del espacio, Madrid, 2015.

30 Se non, addirittura, eccessivamente laconica: cfr. A. ARCHINARD, Quelques réflexions concernant l'application des articles 28 et 32 de la convention de Varsovie dans le transport contractuel par air des marchandises, in Dir. aereo, 1971, 314, ivi, 315; conf. F. N. VIDELA ESCALADA, Derecho aeronáutico, IV.A, Buenos Aires, 1976, 537.

davanti «*le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante*»<sup>(31)</sup>.

Tale soluzione è stata poi sostanzialmente ripresa dalla Convenzione di Montreal del 1999, il cui art. 33, ai quattro fori previsti dalla Convenzione di Varsavia nel testo originario, ha aggiunto, al § 2, il foro di residenza del passeggero, sia pure a determinate condizioni, meglio precisate nel § 3.

Si è trattato di una soluzione di compromesso, rispetto alla tesi, fortemente caldeggiata dagli Stati Uniti d'America, ma foriera di perplessità fra molti degli Stati che partecipavano ai lavori di redazione della nuova Convenzione aeronautica, di affermare, appunto, l'esperibilità dell'azione nel luogo di residenza del passeggero. La questione che si poneva appariva in effetti piuttosto delicata, in considerazione dell'abbandono dei limiti risarcitori per i danni alle persone e della tendenza in certe giurisdizioni ad accordare risarcimenti particolarmente elevati, anche in considerazione dei livelli di reddito (c.d. «*high compensation countries*»). Si trattava di evitare di assoggettare le compagnie aeree a rischi che ragionevolmente non avevano avuto modo di pianificare: in altri termini, sembrava iniquo che una compagnia aerea che avesse operato collegamenti soltanto fra Stati appartenenti ad aree ancora in via di sviluppo, potesse trovarsi a dover risarcire un passeggero di uno Stato con alti redditi *pro capite*, sulla base dei livelli risarcitori praticati nella giurisdizione del proprio domicilio o residenza, senza aver ragionevolmente potuto tenere conto di tale rischio, o comunque doversi procurare coperture assicurative adeguate a tale rischio, anomalo rispetto al mercato in cui opera<sup>(32)</sup>. La soluzione di compromesso è stata quella di ancorare l'esperibilità dell'azione nello Stato di residenza del passeggero, al fatto che il vettore comunque vi operasse, sia direttamente, sia indirettamente, anche attraverso accordi commerciali. Secondo l'opinione più diffusa, per integrare questa condizione sarebbe sufficiente che il vettore operi un'offerta nello Stato di residenza anche soltanto attraverso accordi di *code sharing*<sup>(33)</sup>.

Con riferimento tanto all'art. 28 della Convenzione di Varsavia che all'art. 33 della Convenzione di Montreal, si è stigmatizzata come peculiare la mancata previsione, fra i possibili fori per l'esercizio dell'azione, del luogo in cui si sia verificato il danno<sup>(34)</sup>. A me, però, pare che la soluzione sia coerente con l'inquadramento della responsabilità vettoriale per le ipotesi previste dalla Convenzione nell'ambito della responsabilità contrattuale. In ogni caso, non sembra privo di fondamento il rilievo che il luogo dell'incidente, tenuto conto della capacità di muoversi su lunghe distanze propria dei moderni aeromobili, abbia potenzialmente pochi collegamenti con gli interessi dell'attore, e che, ove fosse possibile instaurare l'azione in tale sede, potrebbero derivarne gravi difficoltà sul piano pratico<sup>(35)</sup>.

31 S. POLLASTRELLI, Il rimedio della quinta giurisdizione e dell'efficacia sulla tutela dell'utente-consumatore, in Studi in memoria di Elio Fanara, I, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, Milano, 2006, 335, ivi, 337. S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 8. Con riferimento alla quinta giurisdizione nel Protocollo di Guatemala City del 1971, v. G. RINALDI BACCELLI, Analisi critica del Protocollo di Guatemala 1971, in Dir. aereo, 1971, 181, ivi, 223 ss.

32 Cfr. M. BRIGNARDELLO - E. G. ROSAFIO, Il contratto di trasporto aereo di persone, ne I contratti del trasporto, a cura di F. Morandi, I, Bologna, 2013, I, ivi, 10;

33 M. M. COMENALE PINTO, La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999, in Riv. dir. comm., 2002, I, 67, ivi, 117; A. ZAMPONE, Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale, in Dir. trasp., 2000, 7, ivi, 18.

34 M. J. MORILLAS JARILLO - M. V. PETIT LAVALL - M. J. GUERRERO LEBRÓN, Derecho aéreo y del espacio, Madrid, 2015, 596.

35 E. MAPELLI LOPEZ, El contrato de transporte aéreo internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia, Madrid, 1968, 252.

Nondimeno, sembra che l'originale soluzione dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia fosse stata dettata soltanto sull'assunto che l'incidente potesse essere capitato «in un territorio la cui giustizia non dà alcun affidamento e può essere anche sottoposto alla sovranità di uno stato non contraente»<sup>(36)</sup>.

Anche come delimitato dalle disposizioni in tema di competenza giurisdizionale dettate dalle convenzioni di diritto uniforme in tema di trasporto aereo, il campo della mia indagine mi porta comunque ad affrontare non poche questioni, tenuto conto della non univocità delle interpretazioni che sono state date nell'ambito della giurisprudenza aeronautica internazionale, conducendo ad un effetto paradossale, tenuto conto del rilievo che ad esse è stato attribuito dal legislatore di diritto uniforme, che le ha dichiarate normativa inderogabile, escludendo la validità di ogni accordo volto a modificare previamente la giurisdizione, ai sensi dell'art. 32 della Convenzione di Varsavia e dell'art. 49 della Convenzione di Montreal<sup>(37)</sup>. Va esclusa in particolare la legittimità anche di quelle clausole che circoscrivano la giurisdizione ad alcune soltanto fra le ipotesi previste dal legislatore di diritto uniforme, sebbene nell'ottica di soddisfare obiettivi pur apprezzabili, come la prevedibilità, sicurezza ed uniformità, sull'assunto che il diritto alla scelta del foro (fra quelli ammessi) competa esclusivamente all'attore che agisca contro il vettore<sup>(38)</sup>. Partendo dai medesimi presupposti, a mio avviso, e seguendo l'impostazione della giurisprudenza francese<sup>(39)</sup>, non può ritenersi evocabile la dottrina del «*forum non conveniens*», per escludere una delle giurisdizioni che possono essere adite dall'attore contro il vettore, alla stregua della disciplina di diritto uniforme<sup>(40)</sup>. La soluzione trova il conforto, nel sistema euro-unitario, anche della giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee (oggi della Corte di giustizia dell'Unione europea) che aveva espressamente escluso il ricorso alla dottrina del *forum non conveniens* rispetto alle giurisdizioni previste da una Convenzione di diritto uniforme (nella specie si trattava della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 concernente la competenza

36 A. GIANNINI, Nuovi saggi di diritto aeronautico, I, Milano, 1940, 106; F. N. VIDELA ESCALADA, Derecho aeronáutico, IV.A, Buenos Aires, 1976, 542 s., che comunque ritiene preferibile la soluzione adottata, pur contestando il fondamento della ragione che a suo tempo l'aveva ispirata.

37 S. BUSTI, I fori competenti per l'azione in responsabilità contro il vettore aereo internazionale, cit., 48.

38 Cass. fr., 7 dicembre 2011, n. 1201, Antoine X et autres c. la société Newvac corporation et autres, in Rev. crit. DIP, 2012, 138. Si legge nella motivazione (riferita all'art. 33 della Convenzione di Montreal): «l'option de compétence ouverte au demandeur par les textes susvisés s'oppose à ce que le litige soit tranché par une juridiction, également compétente, autre que celle qu'il a choisie ; qu'en effet, cette option, qui a été assortie d'une liste limitative de fori compétents afin de concilier les divers intérêts en présence, implique, pour satisfaire aux objectifs de prévisibilité, de sécurité et d'uniformisation poursuivis par la Convention de Montréal, que le demandeur dispose, et lui seul, du choix de décider devant quelle juridiction le litige sera effectivement tranché, sans que puisse lui être opposée une règle de procédure interne aboutissant à contrarier le choix impératif de celui-ci». Va incidentalmente segnalato che clausole di siffatto tenore si rinvenivano effettivamente ancora nelle condizioni generali di varie compagnie aeree, fra cui quelle di un noto vettore low cost, a cui fa riferimento E. G. ROSAFIO, Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore, cit., 683 s., sub nt. 41, evidenziandone i profili di illegittimità, anche per quanto concerne la disciplina euro-unitaria della giurisdizione, riferendosi agli aspetti che non ricadono sotto la normativa di diritto uniforme.

39 Cass. fr., 7 dicembre 2011, n. 1201, Antoine X et autres c. la société Newvac corporation et autres, in Rev. crit. DIP, 2012, 138.

40 Non manca una casistica statunitense che, viceversa, tende ad ammettere tale eccezione, a partire dal caso In re Air Crash Disaster Near New Orleans, Louisiana On July 9, 1982, 821 F.2d 1147, United States Court of Appeals, Fifth Cir., 21 luglio 1987. Particolarmente significativo, per la contrapposizione con la Francia (v. ): In re West Caribbean Airways, 2012 WL 1884684 (S.D. Fla. 2012) – U. S. District Court, District of Southern Florida, 16 maggio 2012. Per una sintesi della posizione statunitense, e sul conflitto negativo di giurisdizione fra Stati Uniti e Francia, v. A. I. MENDELSON – J. RUIZ, U. S. Court Rebuffs French High Court's Attack on Forum Non-Conveniens Doctrine, in Air & Sp. L., 2012, 325. Sulla diversa prospettiva seguita in proposito dalla giurisprudenza statunitense, rispetto a quella francese, sulla compatibilità della dottrina del forum non conveniens rispetto alle giurisdizioni individuate alternativamente dalle convenzioni di diritto uniforme, cfr. S. ADELIN, The forum non conveniens doctrine put to the test of uniform private international law in relation to air carriers' liability: lack of harmony between US and French decisional outcomes, in Rev. dr. unif., 2013, 313. Analoga questione si è posta, in campo marittimo, per la vicenda del naufragio della nave da crociera «Costa Concordia», di bandiera italiana, rispetto alla quale non era di per sé applicabile alcun regime di diritto uniforme. Sono state proposte azioni anche collettive davanti a Corti statunitensi federali e statali, convenendo (anche) la società Carnival, capo-gruppo della compagnia armatrice Costa, è stata esclusa la giurisdizione, sulla base della dottrina del forum non conveniens: Giglio Sub s.n.c. v. Carnival Corp., (11th Cir. 2012), 2012 AMC 2705; Warrick v. Carniv al Corp., No. 12-61389 (S.D. Fla., 2013, 2013 AMC 1053, Abeid-Saba v. Carnival Corp., No. 12-26076-CA01 (Fla. Cir. Ct. July 19, 2013) salvo che per una causa, in cui la Corte dello Stato della Florida, investita del caso, ha ritenuto di potersi pronunciare sulle domande dei cittadini degli Stati Uniti, ma non su quelle di stranieri [Scimone v. Carnival Corp., No. 12-26072-CA 02 (Fla. Cir. Ct. July 19, 2013)].

giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale)<sup>(41)</sup>. Peraltro, nella drammatica vicenda dell'incidente sul Lago di Costanza (Überlingen), dell'urto fra due aeromobili, fra le cui concause si era assunto il malfunzionamento del sistema anticollisione, dopo il rigetto dei tentativi dei superstiti di proporre un'azione legale negli Stati Uniti, dove aveva sede il produttore del sistema ACAS<sup>(42)</sup>; la questione, per tali profili di danno, è poi approdata di fronte alla giurisdizione spagnola, per le azioni proposte dai familiari delle vittime spagnole, con competenza territoriale individuata sulla base del luogo di destinazione (Barcellona) dell'aeromobile passeggeri entrato in collisione con un volo cargo<sup>(43)</sup>.

È invece ammessa la deroga convenzionale successiva. Non è chiaro se la deroga convenzionale successiva possa essere stabilita al di fuori delle giurisdizioni individuate dal legislatore di diritto uniforme. Sul punto, non mi costa una casistica, ed è comprensibile che sia così, tenuto conto che l'individuazione del foro nel quale agire spetta all'attore, e che la disciplina di diritto uniforme è, come si vedrà, tendenzialmente caratterizzata da un *favor actoris*. Sembra, del resto, almeno improbabile che ciascuna delle parti possa accettare *ex post* di agire o di essere convenuta in un foro a lei potenzialmente più sfavorevole, sia in termini di utilità sostanziale della sentenza attesa, sia in termini di agevole difesa della propria posizione. Ad ogni modo, può essere interessante osservare come, in campo marittimo, la Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri, come risulta alla stregua del protocollo di emendamento del 2002 (c.d. «PAL 2002»)<sup>(44)</sup>, che in tante soluzioni si è ispirata alla Convenzione di Montreal, appare sul punto anche più possibilista: l'art. 17, al § 3, prevede infatti che: «*After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration*». Per come la disposizione è formulata, sembra non presupporre neanche il rispetto della condizione a cui sono assoggettate le altre giurisdizioni individuate dal § 1 del medesimo art. 17, circa la necessità «*that the court is located in a State Party to this Convention*».

Va peraltro sottolineato che lo stesso ricorso all'arbitrato, ammesso esclusivamente per il trasporto di merci, è condizionato allo svolgimento in una delle giurisdizioni individuate alla stregua delle corrispondenti menzionate previsioni di diritto uniforme, di cui all'art. 28 della Convenzione di Varsavia, ovvero all'art. 33 della Convenzione di Montreal (art. 32 della Convenzione di Varsavia e art. 34 della Convenzione di Montreal). Tuttavia, mentre la Convenzione di Varsavia nulla dispone sulla forma di tale clausola, la Convenzione di Montreal richiede espressamente, all'art. 33, § 4, la forma scritta ad substantiam: è stato osservato che, su tale base, va escluso il ricorso alla procedura arbitrale contro il

41 C. giust. Ce 1° marzo 2005, in causa C-281/02, in Riv. dir. internaz. priv., 2005, 508; in Int'Lis, 2006, 15, con nota di M. A. LUPOI, Del caso Owusu: l'ultima spiaggia del forum non conveniens in Europa?

42 Cfr. M. HERRANZ BALLESTEROS, Conflicto de jurisdicciones y declinación de la competencia: los asuntos Honeywell y Spanair, in Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2013), 592, ivi, 600 ss.

43 Le carenze del dispositivo ACAS erano state evidenziate nel rapporto dell'inchiesta tecnica dell'Agenzia per la sicurezza aerea tedesca BFU del maggio 2004. La vicenda è stata decisa da STS 181/2015 del 13 gennaio 2015 - ECLI:ES:TS:2015:181, che ha parzialmente confermato la decisione assunta da Aud. Prov. Barcelona núm. 230/2012, del 7 maggio 2012, ES:APB:2012:6351. Come legge sostanziale applicabile è stata individuata quella degli Stati del New Jersey e dell'Arizona, sulla base della Convenzione dell'Aja del 2 ottobre 1973 sulla legge applicabile alla responsabilità da prodotto. Si sono comunque applicati i limiti della Convenzione di Varsavia. Sul contesto, cfr. H. SCHEBESTA, Risk Regulation Through Liability Allocation: Transnational Product Liability and the Role of Certification, in Air & Sp. Law, 2017, 107, ivi, 111 ss.

44 In vigore, a livello internazionale, dal 23 aprile 2014, ma, ad oggi, non ratificata dall'Italia. Tuttavia, la parte sostanziale di tale convenzione (che non include la disciplina della giurisdizione di cui all'art. 17 della PAL 2002) è stata introdotta in Italia, come in tutta l'odierna Unione europea, attraverso il reg. (CE) 392/2009 del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente (su cui v. in generale M. M. COMENALE PINTO, Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone, in Dir. mar., nun. spec. in onore di Francesco Berlingieri, 2010, 385, ivi, 387 ss. M. LOPEZ DE GONZALO, La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al regolamento (CE) 392/2009, in Dir. mar., 2012, 756).

vettore di fatto<sup>(45)</sup>. Peraltro, i criteri di determinazione della competenza giurisdizionale dettati dall'art. 33 della Convenzione di Montreal, così come quelli di cui all'art. 28 della Convenzione di Varsavia, si applicano alle azioni per i danni da ritardo basate sui testi di diritto uniforme in questione, ma non per un'azione con la quale un passeggero faccia valere il diritto alla compensazione forfettaria della cancellazione del volo, ai sensi dell'art. 7 del reg. (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, che resta invece assoggettata ai criteri ordinari di determinazione della competenza giurisdizionale, oggi dettati in ambito eurounitario dal reg. (UE) n. 1215/2012 del 12 dicembre 2012<sup>(46)</sup>. Tuttavia, nel caso sussistano congiuntamente i presupposti per l'azione volta a far valere i diritti del passeggero di cui al reg. (CE) n. 261/2004, sia quelli per il ritardo rilevante ai sensi della Convenzione di Montreal, prevale la rilevanza dell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999<sup>(47)</sup>,

### III. COMPETENZA GIURISDIZIONALE E COMPETENZA INTERNA.

Uno dei punti più controversi già nell'applicazione della Convenzione di Varsavia, su cui la Convenzione di Montreal non ha fornito elementi di chiarimento, è quello dell'ambito di efficacia delle norme di individuazione del foro davanti al quale proporre l'azione: se esse siano limitate solo all'ambito della competenza giurisdizionale, o se viceversa possano essere intese anche come attributive di una competenza sul piano del diritto interno; in altri termini, se esse si limitino ad individuare la giurisdizione, lasciando poi al diritto interno dello Stato in cui va instaurata l'azione l'individuazione in concreto dell'autorità giudiziaria da adire, ovvero se vadano applicate anche a quest'ultimo fine<sup>(48)</sup>. A quest'ultimo proposito, come per l'indirizzo prevalente negli Stati Uniti d'America<sup>(49)</sup>, in Italia, si è a lungo ritenuto che le regole in tema di foro competente dettate dalla Convenzione di Varsavia e/o dalla Convenzione di Montreal fossero riferite esclusivamente alla giurisdizione internazionale, senza incidere sulla competenza interna, territoriale, per materia, o per valore, con soluzione che è stata condivisa anche da ampia parte della dottrina<sup>(50)</sup>, e che è sembrata a suo tempo

45 S. BUSTI, I fori competenti per l'azione in responsabilità contro il vettore aereo internazionale, cit., 49.

46 Per l'affermazione dell'applicabilità dell'art. 5 del reg. (CE) n. 44/2001 del Consiglio del 22 dicembre 2000 (c.d. «Regolamento Bruxelles I»), punto 1, lett. b, secondo trattino (corrispondente all'art. 7, punto 1, lett. b, secondo trattino, del reg. (UE) di rifusione n. 1215/2012 del 12 dicembre 2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, c. d. «Regolamento Bruxelles I bis»); cfr. C. giust. CE, 9 luglio 2009, in causa C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439, in Riv. dir. int. priv., 2009, 1025, oppure in Dir. trasp., 2010, 101, con nota di M. MASOTTI, Volo cancellato: si può ricorrere al giudice del luogo di partenza o di arrivo, ivi, 106. In tema, v. G. SERRANÒ, Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic, ivi, 2010, 77. Più recentemente: C. giust. UE 26 marzo 2020, in causa C-215/18, ECLI:EU:C:2020:235.

47 Cass., sez. un., 13 febbraio 2020, n. 3561, in Resp. civ. prev., 2020, 1217, con nota di S. VERNIZZI, Trasporto aereo internazionale e giurisdizione italiana secondo il nuovo orientamento del Supremo Collegio, ivi, 1218, oppure in in Giur. it., 2020, 2148, con nota di A. REINALTER - A. REINSTADLER, Trasporto aereo e giurisdizione internazionale, ivi, 2150.

48 Quest'ultima tesi, a lungo minoritaria in Italia, è stata sostenuta, con riferimento alla competenza territoriale, da C. MEDINA, Appunti di diritto aeronautico, Torino, 1983, 102 ss., e più recentemente da S. BUSTI, I fori competenti per l'azione in responsabilità contro il vettore aereo internazionale, cit., 59. Nella letteratura argentina, esclude il rilievo sul piano interno dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia: F. N. VIDE LA ESCALADA, Derecho aeronáutico, IV.A, Buenos Aires, 1976, 544.

49 L'indirizzo giurisprudenziale negli Stati Uniti d'America non è stato sempre costante (nondimeno, nel senso dell'irrelevanza sul piano interno della disciplina di diritto uniforme, ai fini della competenza, v. già A. F. LOWENFELD - A. I. MENDELSON, The United States and the Warsaw Convention, in Harvard Law Review, 80, 1967, 497, ivi, 523), anche se è andato a consolidarsi nel senso dell'esclusione di ogni rilevanza sul piano interno dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia, ed oggi dell'art. 33 della Convenzione di Montreal (registra la già allora consolidata posizione della giurisprudenza statunitense, in contrapposizione a quella viceversa seguita in Francia: M. DE JUGLART, Traité de droit aérien, I, cit., 980). Probabilmente, la più significativa delle prime decisioni dell'indirizzo poi consolidatosi negli Stati Uniti è la celebre pronuncia sul caso Mertens, v. Flying Tiger Line, Inc., del 1965, resa dalla corte d'appello per il Secondo Circuito (Frederic T. Mertens, Sr., Individually and As Administrator of the Estate of Frederic Thorn Mertens, Deceased, and Margaret S. Mertens, v. Flying Tiger Line, Inc., 341 F.2d 851 (2d Cir. 1965) - U.S. Court of Appeals for the Second Circuit, 16 febbraio 1965. Conf.: Smith v. Canadian Pacific Airways, Ltd., 452 F.2d 798 (1971) - U.S. Court of Appeals for the Second Circuit, 6 dicembre 1971). Tale impostazione si contrapponeva però a quella seguita dalla decisione sul caso Berner et al. v. United Airlines, resa da una Corte statale (Boyar vs. Korean Air Lines, 664 F. Supp. 1481 (D.C. 1987) - District Court, District of Columbia, 27 febbraio 1987).

50 Conforme, escludendo nettamente qualsiasi dubbio al riguardo: S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 10. V. anche M. BRIGNARDELLO - E. G. ROSAFIO, Il contratto di trasporto aereo di persone, cit., 11.

anche a me preferibile<sup>(51)</sup>, anche perché apparentemente confortata dall'affermazione che il procedimento debba essere retto dalle regole processuali nazionali, contenuta nell'art. 29, § 2, della Convenzione di Varsavia, e ripreso dall'art. 33, § 4, della Convenzione di Montreal, posto che le regole distributive della competenza sul piano territoriale e funzionale, siano tipicamente regole di procedura. Ed in effetti la giurisprudenza italiana di legittimità si era attestata in tal senso<sup>(52)</sup>.

D'altra parte, la soluzione di segno opposto era seguita in altri ordinamenti, fra cui la Francia. Può essere interessante al riguardo osservare come nella giurisprudenza francese, assunta la rilevanza anche a livello interno della disciplina di diritto uniforme sull'individuazione del foro, si è ritenuto che il luogo di destinazione, ai fini del quarto criterio di collegamento giurisdizionale, dovesse essere individuato alla stregua non già della effettiva collocazione dell'aeroporto di arrivo, ma di quanto indicato sul biglietto: a tali fini, ha escluso la competenza del tribunale nella cui giurisdizione concretamente si trovava l'aeroporto per affermare, viceversa, quella di Parigi, indicata appunto come meta finale del trasporto<sup>(53)</sup>.

Da ultimo, l'affermazione della rilevanza dei criteri stabiliti dall'art. 33 della Convenzione di Montreal per l'individuazione, anche a livello interno, della competenza territoriale è stata fatta propria dalla Corte di giustizia dell'Unione<sup>(54)</sup>. Occorre sottolineare il rilievo della decisione, tenuto conto che la Convenzione di Montreal è diritto dell'Unione europea, in ragione della ratifica a suo tempo operata ai sensi dell'art. 53, § 3.<sup>(55)</sup> A seguito della pronuncia della Corte di giustizia, si è registrato altresì un mutamento d'indirizzo della giurisprudenza italiana di legittimità, con l'affermazione della rilevanza dell'art. 33 Convenzione anche per l'individuazione della competenza territoriale a livello interno<sup>(56)</sup>.

51 M. M. COMENALE PINTO, Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo, in *Dir. mar.*, 2000, 798, i, ivi, 815; ID., *Reflexiones sobre la nueva Convención de Montreal de 1999 sobre transporte aéreo*, in *Revista de derecho privado*, 2000, 183, ivi, 197.

52 Nel senso dell'irrelevanza sul piano interno delle norme sulla competenza dettate dalle convenzioni di diritto uniforme in materia di trasporto aereo, in Italia può citarsi da ultimo una pronuncia resa a Sezioni Unite dalla Suprema Corte di cassazione, peraltro in un caso di trasporto di merci (Cass., Sez. un., 17 ottobre 2014, n. 22035, in *N.G.C.C.*, 2015, I, 337, con nota di F. FALCONI, La giurisdizione in materia di trasporto aereo internazionale: l'interpretazione dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia al vaglio delle sezioni unite, ivi, 344), e ribadita, per escludere una competenza per materia del tribunale (invocata alla stregua di un falso argomento letterale, fondato sul tenore del testo francese dell'art. 33 della Convenzione di Montreal, corrispondente all'art. 28 della Convenzione di Varsavia) (in effetti, nel testo francese, come in quello spagnolo, si legge «Tribunal», ma nel testo in lingua inglese (facente parimenti fede) della Convenzione di Montreal, l'espressione è impiegata piuttosto «Court»), da una successiva sentenza a sezione semplice della stessa Corte di cassazione, riferita al trasporto di persone (Cass., 4 maggio 2016, n. 8901. V. anche Cass., 15 luglio 2005, n. 15028, in *Dir. trasp.*, 2007, 151, con nota di D. RAGAZZONI, Competenza giurisdizionale e competenza territoriale nel trasporto aereo, nota a Cass. 15 luglio 2005, n. 15028, ivi, 154. Nella giurisprudenza di merito: Giud. Pace Crotone, 28 novembre 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, 185; Giud. Pace Pistoia, 31 ottobre 2009, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 741, con nota di B. COSSU, La tutela del passeggero nel trasporto aereo internazionale in caso di ritardo e perdita del bagaglio, ivi, 745; Giud. Pace Pozzuoli, 23 giugno 2010, in *Giud. Pace*, 2011, 132, con nota di G. MANCA, Foro competente per perdita o ritardata consegna del bagaglio da parte del vettore aereo e risarcimento del danno patrimoniale e morale per vacanza rovinata. Contra: Giud. pace Catania 18 ottobre 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 999; Giud. Pace Roma, sez. Ostia-Fiumicino, 14 luglio 2004, in *Dir. turismo*, 2005, 156, con nota critica di A. COLAVOLPE, L'art. 28 della Convenzione di Varsavia del 1929 e l'(asserita) incompetenza "funzionale" del Giudice di pace). L'esclusione del rilievo sulla competenza interna delle norme di diritto uniforme sul trasporto aereo è seguita da una pluralità di decisioni, tanto di merito, quanto di legittimità (Cass., Sez. un., 15 giugno 1993 n. 6630, in *Giust. civ.*, 1994, I, 755; in *Dir. trasp.*, 1994, 195; Cass., Sez. un., ord. 26 maggio 2005, n. 11183, in *Dir. mar.*, 2007, 1147, con nota critica sul punto di C. MEDINA, Giurisdizione e competenza nel diritto internazionale uniforme del trasporto aereo; Cass., 15 luglio 2005, n. 15028, cit. (le ultime due sentenze sono leggibili anche in *Int'Lis*, 2006, 139, con nota di P. BERTOLI, Competenza giurisdizionale e competenza territoriale nelle Convenzioni di Varsavia e Montreal sul trasporto aereo internazionale). Nella giurisprudenza di merito, v. Giud. Pace Bari 13 ottobre 2011, in *Giurisprudenzabarese.it*; Giud. Pace Porto Torres, 25 maggio 2016, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 275, con nota di A. DASARA, Negato imbarco di minore non accompagnato: una responsabilità precontrattuale del vettore, ivi, 282). Per quanto mi consta, la medesima impostazione è stata seguita univocamente dalla giurisprudenza federale brasiliana, che esclude l'incidenza delle disposizioni di diritto uniforme in materia di foro competenze sull'individuazione, nell'ambito della giurisdizione individuata alla stregua di tali regole, dell'autorità giudiziaria concretamente chiamata a decidere dell'azione.

53 Tribunal de grande instance d'Evry-Corbeil, 3 ottobre 1975, *Veuve Aufrère de La Preugne c. Cie Varig*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1976, 270.

54 C. giust. UE, 7 novembre 2019, in causa C-213/18, *ECLI:EU:C:2019:927*, in *Dir. mar.*, 2019, 779.

55 Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. mar.*, 2001, 3.

56 Cass., ord. 5 novembre 2020, n. 24632

#### IV. DIFFORMITÀ DI SOLUZIONI INTERPRETATIVE ANCHE RISPETTO ALLE SINGOLE IPOTESI DI COLLEGAMENTO GIURISDIZIONALE PREVISTE NEL DIRITTO UNIFORME.

Non univoche sono anche le soluzioni interpretative offerte in relazione alle singole ipotesi di collegamento giurisdizionale. Certamente va dato atto, come già segnalato in dottrina, che molte delle questioni sorte con riferimento a tale specifico criterio, sono destinate a perdere rilievo, almeno per quanto concerne le azioni relative ai danni per morte e lesioni personali subite dai passeggeri, in corrispondenza dell'affermarsi della «quinta giurisdizione», finalmente introdotta dalla Convenzione di Montreal del 1999<sup>(57)</sup>, nella misura in cui nel luogo di residenza del passeggero la compagnia aerea operi quanto meno attraverso accordi commerciali. A quest'ultimo proposito, sembra da escludere che il criterio possa essere integrato rispetto alla semplice presenza nello Stato di un agente che possa emettere biglietti<sup>(58)</sup>.

La Convenzione di Montreal non ha risolto i problemi interpretativi che erano sorti a proposito del primo criterio di collegamento giurisdizionale e della nozione di «*domicile*» impiegata nell'art. 28 della Convenzione di Varsavia, e ripresa sic et simpliciter nel testo in lingua francese del suo art. 33, a cui corrisponde, anche in lingua inglese, «*domicile*», e «*domicilio*» in lingua spagnola. Sennonché, ci troviamo di fronte a quelli che i linguisti chiamerebbero «falsi amici»: il *domicile* di una società, negli ordinamenti di *common law*, è il luogo della sua *incorporation*, mentre negli ordinamenti di diritto continentale la portata dell'espressione è molto più ristretta<sup>(59)</sup>.

Vari problemi interpretativi sono sorti anche in relazione al terzo criterio di collegamento giurisdizionale. Si segnala anche una difformità di letture circa la nozione di «sede secondaria», a seconda degli ordinamenti in cui si presenti la questione, anche per la tendenza a voler fare eccessivamente riferimento al corrispondente concetto di diritto interno<sup>(60)</sup>. Ad esempio, nella giurisprudenza statunitense, si è ritenuto che la nozione fosse tale da essere integrata anche nella struttura del *partner* di un'alleanza commerciale vincolato ad eseguire le istruzioni della compagnia aerea e a rappresentarla nella conclusione dei contratti di trasporto<sup>(61)</sup>. Va esclusa, viceversa, la identificabilità dell'agente IATA che abbia emesso il biglietto come sede secondaria ai sensi dell'art. 33 della Convenzione di Montreal<sup>(62)</sup>. Ed è appena il caso di evidenziare che non basta che nello Stato ci sia una sede secondaria; per integrare il criterio, occorre anche provare che il contratto sia stato effettivamente concluso attraverso quella sede secondaria<sup>(63)</sup>.

Tanto la nozione di sede secondaria è stata ritenuta ambigua che nella soluzione

57 N. E. LUONGO - A. PIERA, La jurisdicción en las formas modernas de contratación del transporte aéreo internacional de pasajeros, in R.D.T., 4/2010, 115, ivi, 149. Ma, nel senso che comunque la quinta giurisdizione non sia di per sé sufficiente a garantire il passeggero-consumatore: S. POLLASTRELLI, Il rimedio della quinta giurisdizione e dell'efficacia sulla tutela dell'utente-consumatore, in Studi in memoria di Elio Fanara, I, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, Milano, 2006, 335.

58 Cfr. ex plurimis, Cass., Sez. un., 14 giugno 2006 n. 13869, in Giust. civ., 2007, I, 173.

59 Cfr. S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 9.

60 Annotavano così A. F. LOWENFELD - A. I. MENDELSON, The United States and the Warsaw Convention, in Harvard Law Review, 80, 1967, 497, ivi, 523. «There is, of course, no problem if the carrier on which the accident occurs flies to the United States. Clearly, operating an airline constitutes doing business, and airlines specifically qualify to do business in those places where they maintain services or office».

61 Polanski v. Klm Royal Dutch Airlines, 78 F.Supp.2d 1222 (2005) - U. S. District Court, District of California, 7 luglio 2005. Su tale tipologia di accordi, v., anche per riferimenti, M. MUSI, I rapporti di collaborazione tra vettori, Roma, 2014, 19 ss.

62 Nella giurisprudenza italiana: Cass., Sez. un., 14 giugno 2006 n. 136889, in Giust. civ., 2007, I, 173, con nota di M. M. COMENALE PINTO, Giurisdizione ed effettività della tutela del passeggero, ivi, 175, nonché in Dir. trasp., 2007, 849, con nota di C. VAGAGGINI, I fori competenti nel trasporto aereo internazionale e la nozione di stabilimento.

63 Nella giurisprudenza francese, con riferimento ad un trasporto di merci: Cass. fr. com., 8 novembre 2011, Merial c. DHL, in Rev. crit. DIP 2012, 607.

di compromesso che ha portato all'affermazione della quinta giurisdizione nella Convenzione di Montreal del 1999, si è ritenuto opportuno astenersi dal far riferimento ad essa, preferendo invece valorizzare l'elemento dei collegamenti commerciali <sup>(64)</sup>, comunque avvertito come equo, tenuto conto che implica l'accettazione da parte della compagnia aerea di trovarsi assoggettata ai livelli risarcitori della specifica giurisdizione in cui, in nome della residenza del passeggero, può essere instaurata l'azione <sup>(65)</sup>.

L'individuazione della giurisdizione competente, alla stregua del terzo criterio di collegamento, implica anche l'individuazione del momento della conclusione del contratto. Il problema si è presentato, in particolare, rispetto all'emissione dei biglietti prepagati. In un caso, deciso da una Corte distrettuale, era capitato che una signora residente negli Stati Uniti avesse acquistato per un proprio congiunto residente nella Repubblica di Corea, tramite la sede statunitense di una compagnia aerea coreana, un biglietto per un proprio congiunto, e che tale biglietto fosse stato emesso e consegnato al passeggero in Corea: è stato esattamente puntualizzato che l'emissione del biglietto non corrisponde alla conclusione del contratto, ma ne costituisce soltanto una prova, come del resto era ben chiaro nel testo della Convenzione di Varsavia, che faceva discendere dalla mancata emissione la sanzione in capo al vettore della decadenza dal beneficio della limitazione <sup>(66)</sup>. D'altronde, nella Convenzione di Varsavia <sup>(67)</sup>, come nella Convenzione di Montreal <sup>(68)</sup>, è ben esplicitato che l'inosservanza delle disposizioni in materia di documentazione del contratto di trasporto di persone, ivi compresa la mancata emissione del biglietto, non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto stesso <sup>(69)</sup>. Va al riguardo puntualizzato che, per il trasporto aereo di merci, la semplice presa in carico delle cose da trasportare, non coincide di per sé con il momento della conclusione del contratto <sup>(70)</sup>.

Le nuove possibilità aperte per la conclusione del contratto di trasporto dalla diffusione delle carte di credito e dei mezzi telematici hanno aperto, in particolare per il trasporto di passeggeri, nuove questioni per l'applicazione della terza giurisdizione. Sono stati puntualmente segnalati gli aspetti problematici della contrattazione via Internet, in cui il passeggero che proceda alla conclusione del contratto di trasporto mediante tale tecnologia, non ha in realtà un'idea concreta della effettiva collocazione fisica del proprio interlocutore telematico. Nelle vicende relative a rapporti perfezionati tramite Internet, si è ritenuta sussistente la giurisdizione nello Stato in cui il biglietto era stato emesso <sup>(71)</sup>. È stato posto in evidenza, però, come la soluzione del problema dipende dalla teoria adottata nello specifico ordinamento circa il momento ed il luogo della conclusione dei contratti a distanza <sup>(72)</sup>. Nella giurisprudenza italiana la questione è stata risolta

---

64 Cfr. S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 8.

65 Cfr. S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 9.

66 *Boyar vs. Korean Air Lines*, 664 F.Supp. 1481 (D.C. 1987) - District Court, District of Columbia, 27 febbraio 1987. Cfr., in proposito, N. E. LUONGO - A. PIERA, La jurisdicción en las formas modernas de contratación del transporte aéreo internacional de pasajeros, in R.D.T., 4/2010, 115, ivi, 127-

67 Convenzione di Varsavia, art. 3, § 2. La sanzione della decadenza del beneficio della limitazione risarcitoria nella responsabilità vettoriale è prevista nell'ultima parte di tale disposizione.

68 Convenzione di Montreal, art. 3, § 4.

69 La Convenzione di Montreal, diversamente dalla Convenzione di Varsavia, fa salva l'applicazione della sua disciplina, ivi compreso il diritto del vettore ad avvalersi delle limitazioni previste. È appena il caso di sottolineare, però, che con la Convenzione di Montreal è venuto meno in generale il limite risarcitorio per i danni alle persone.

70 Conf., nella giurisprudenza francese, con riferimento ad un trasporto di merci: Cass. fr. com., 8 novembre 2011, cit.

71 Cfr., ad esempio, *Polanski v. Klm Royal Dutch Airlines*, 78 F.Supp.2d 1222 (2005), cit.

72 G. DEIRÓ, Jurisdiction and Conflicts of Laws in Contracts of International Carriage by Air, in *Air & Sp. L.*, 2008, 337, ivi, 345.

affermando la giurisdizione dello Stato da cui il passeggero ha operato l'acquisto del biglietto via Internet, in quanto luogo di perfezionamento del rapporto contrattuale <sup>(73)</sup>.

D'altra parte, non è inutile sottolineare che una problematica analoga si pone per tutti quei casi in cui il passeggero entri in contatto con la compagnia aerea attraverso un centro di gestione telefonico della clientela, magari esternalizzato e delocalizzato (ovvero, gestito in *outsourcing* da un'impresa collegata all'estero). La questione appare di particolare interesse rispetto all'attività delle compagnie aeree «*low cost*», la cui politica aziendale, incentrata sul risparmio dei costi, esclude sistematicamente l'istituzione di sedi secondarie negli Stati in cui operano <sup>(74)</sup>, anche se va sottolineato come non sia scontata una simile opzione neanche da parte delle compagnie aeree tradizionali (ex «di bandiera»).

Per quanto concerne il luogo di arrivo a destinazione, non è chiaro se si debba intendere il luogo di arrivo della singola tappa, ovvero il luogo di destinazione finale e, in particolare, rispetto a tale ipotesi, se nei viaggi circolari e andata e ritorno la giurisdizione si instauri nel luogo di partenza. Quest'ultima soluzione, in assenza di una definizione normativa nel sistema di diritto uniforme, appare accreditata dalla nozione di trasporto «internazionale» accolta in tale ambito, ed alla lettura più accreditata che ne è stata data <sup>(75)</sup>. In tale direzione si è pronunciato, ad esempio, il Tribunale supremo spagnolo <sup>(76)</sup>: manca, invece, una pronuncia espressa nella giurisprudenza italiana <sup>(77)</sup>. Certamente va rigettata la tesi che vorrebbe identificare il luogo di destinazione, ai fini dell'instaurazione della giurisdizione, con quello della singola tratta in cui si verifica il danno <sup>(78)</sup>. Ponendosi nella prospettiva del rilievo del tragitto complessivo previsto nel biglietto, va escluso che possa incidere in qualsivoglia maniera la volontà del passeggero di non avvalersi di una tratta, quale che ne sia la ragione, come è stato affermato espressamente nella giurisprudenza statunitense <sup>(79)</sup>. In realtà, deve sempre tenersi conto di quelle che sono state le pattuizioni fra le parti <sup>(80)</sup>.

---

73 Cass., sez. un., 13 febbraio 2020, n. 3561, cit.

74 Cfr. A. ZAMPONE, Criticità nell'affermazione dei diritti del passeggero nei confronti dei vettori low cost, in *Dir. trasp.*, 2012, 423, ivi, 424.

75 G. DEIRÓ, Jurisdiction and Conflicts of Laws in Contracts of International Carriage by Air, cit., 334; G. M. MILLER, Liability in International Air Transport, Deventer, 1977, 38; R. H. MANKIEWICZ, The liability regime of the international air carrier - A Commentary on the present Warsaw System, Deventer, 1981, M. M. COMENALE PINTO, Giurisdizione ed effettività della tutela del passeggero, nota a Cass., Sez. un., 14 giugno 2006 n. 13689, in *Giust. civ.*, 2007, I, 175, ivi, 178. Sul concetto di «trasporto aereo internazionale», con specifico riferimento alla Convenzione di Varsavia, v. A. ARENA, Il concetto di trasporto aereo internazionale ai fini della responsabilità del vettore nella Convenzione di Varsavia e nel Protocollo dell'Aia, in *Scritti in onore di Salvatore Pugliatti*, IV, Milano 1978, 29; G. ROMANELLI, Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina, Padova, 1959, 71 ss.; K. M. BEAUMONT, Notes on Some Aspects of the Legal Position of International Air Carriers, in *I.L.Q.*, 3, 1950, 360, ivi, 363; N. M. MATEESCO MATTE, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Montreal-Toronto, 1981, 387. Con riferimento alla Convenzione di Montreal, v. M. M. COMENALE PINTO, La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999, in *Riv. dir. comm.*, 2002, I, 67, ivi, 100 s. In particolare sul problema dell'applicabilità della Convenzione al viaggio circolare, v. M. GUINCHARD, La notion du «Transport international» d'après la Convention de Varsovie, commento a Trib. conrm. Marseille 3 novembre 1955, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1956, 1.

76 TS, Sala 1ª, de lo civil, 17 dicembre 1990, Núm. 801, in *Estudios sobre consumo*, 26/1993, 87. Conf. G. DEIRÓ, Jurisdiction and Conflicts of Laws in Contracts of International Carriage by Air, cit., 345.

77 Non è stata nemmeno prospettata una simile soluzione, pur ricorrendone i presupposti di fatto, nella vicenda decisa da Cass., Sez. un., 14 giugno 2006 n. 13689, cit.

78 La tesi è richiamata come espressa dalla giurisprudenza di merito, senza riferimenti specifici, e condivisibilmente stigmatizzata da A. ZAMPONE, Spunti di riflessione su alcune questioni di giurisdizione e di competenza nella Convenzione di Montreal 1999, in *Dir. trasp.*, 2010, 47, ivi, 48.

79 *Klos v. Polskie Linie Lotnicze LOT*, 133 F. 3d 164 (1997) - U.S. Court of Appeals for the Second Circuit, 8 dicembre 1997. Nella medesima direzione, v. *Swaminathan v. Swiss Air Transport Company Ltd.*, 962 F. 2d 387, United States Court of Appeals, Fifth Cir., 13 maggio 1992.

80 S. M. CARBONE, Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999, cit., 10.