

Diritto @ Storia

Rivista Internazionale di Scienze Giuridiche e Tradizione Romana

Anno XV - 2016 - Quaderno N. 14 - Nuova Serie - ISSN 1825-0300

DIRETTORE: Francesco Sini

DIREZIONE: Omar Chessa - Maria Rosa Cimma - Michele Maria Comenale Pinto - Domenico D'Orsogna
Gian Paolo Demuro - Giovanni Lobrano - Attilio Mastino - Pietro Pinna - Antonio Serra - Giovanni Maria Uda



ENTRA

ARCHIVIO

STATISTICHE

ON LINE DAL 31 MARZO 2017
IL QUADERNO N. 14 [2016]

© 2017 www.dirittoestoria.it



Fondazione
di Sardegna

Quaderno con il contributo di:
Dipartimento di Giurisprudenza

 **uniss**
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI

Anno XV - 2016 - Quaderno N. 14 - Nuova Serie
Reg. Trib. di Sassari N. 217 del 3-2-2004

ISSN 1825-0300

Diritto @ Storia

DIRETTORE: Francesco Sini

DIREZIONE: Omar Chessa - Maria Rosa Cimma - Michele Maria Comenale
Pinto - Domenico D'Orsogna - Gian Paolo Demuro - Giovanni Lobrano
Attilio Mastino - Pietro Pinna - Antonio Serra - Giovanni Maria Uda

Rivista Internazionale
di Scienze Giuridiche e Tradizione Romana

Memorie

Ius Antiquum – Древнее право

Seminario di Diritto Romano

Tradizione Romana

Contributi

D & Innovazione

Note & Rassegne

Monografie

Notizie

Autori

Direttore responsabile: **Francesco Sini**

Redazione

REDAZIONE della NUOVA SERIE

redazione@dirittoestoria.it

Numeri precedenti

Comitato di direzione: **Omar Chessa** - **Maria Rosa Cimma** - **Michele M. Comenale Pinto** - **Domenico D'Orsogna** - **Gian Paolo Demuro** - **Giovanni Lobrano** - **Attilio Mastino** - **Pietro Pinna** - **Antonio Serra** - **Giovanni Maria Uda**

Links

Search

Comitato di redazione: I Professori del **Dipartimento di Giurisprudenza** dell'Università di Sassari

Corrispondenti stranieri: **Ivan A. Biliarsky** (Sofia) – **Maria das Graças Pinto de Britto** (Pelotas) – **Ricardo Combellas** (Caracas) – **Fei Anling** (Pechino) – **Leonid L. Kofanov** (Mosca) – **Ija L. Majak** (Mosca) – **Antun Malenica** (Novi Sad) – **Marco Fábio Morsello** (San Paolo) – **Esperanza Osaba** (Bilbao) – **Anton D. Rudokvas** (San Pietroburgo) – **Teodor Sambrian** (Craiova) – **Bronislaw W. Sitek** (Olsztyn) – **Evgenji A. Sukhanov** (Mosca) – **Xu Guodong** (Xiamen)

Segreteria di redazione: **Cristiana M.A. Rinolfi** – **Antonio Ibba** (coordinamento) – **Adriana Muroi** (coordinamento e project manager) – **Stefania Fusco** – **Anam. Martin Garcia** – **Isabella Mastino**

Diritto @ Storia si avvale di molteplici modalità e strumenti della comunicazione multimediale (ipertesti, video, audio etc.); tali strumenti possono essere proposti ed usati dagli autori per i loro contributi e per le loro segnalazioni. Continuando la "politica editoriale" di *Open Access to Knowledge in the Sciences and Humanities*, tutti i file pubblicati online in *Diritto @ Storia*, siano essi ipertesti in formato html, o video o audio, saranno accessibili gratuitamente in edizione integrale, senza alcuna restrizione, né registrazione preventiva.



Quaderno edito con il contributo di:

Dipartimento di Giurisprudenza



DIRETTORE: Francesco Sini

DIREZIONE: Omar Chessa - Maria Rosa Cimma - Michele Maria Comenale
Pinto - Domenico D'Orsogna - Gian Paolo Demuro - Giovanni Lozano
Attilio Mastino - Pietro Pinna - Antonio Serra - Giovanni Maria Uda

Rivista Internazionale
di Scienze Giuridiche e Tradizione Romana

Memorie

Ius Antiquum – Древнее право

Seminario di Diritto Romano

Tradizione Romana

Contributi

Memorie

D & Innovazione

[Un evento culturale, in quanto ampiamente pubblicizzato in precedenza, rende impossibile qualsiasi valutazione veramente anonima dei contributi ivi presentati. Per questa ragione, gli scritti della sezione "Memorie" sono stati oggetto di valutazione "in chiaro" da parte della direzione di *Diritto @ Storia*]

Note & Rassegne

Monografie

Notizie

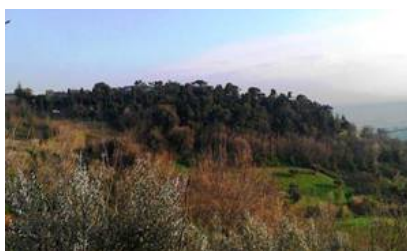
Autori

Redazione

Numeri precedenti

Links

Search



X Seminario di Studi "Tradizione Repubblicana Romana" (Roma, Consiglio Nazionale Delle Ricerche, 16-17 Dicembre 2016)



RAFFAELE COPPOLA, Direttore del Centro di Ricerca "Renato Baccari"
Università di Bari / Promotore di Giustizia Corte d'Appello dello Stato Città
Vaticano / Avvocato di Santa Sede, della Curia romana e del Tribunale Apostolico
della Rota

La Santa Sede, l'Italia e i Paesi Poveri alle Nazioni Unite (Approfondimento)

Sommario: Abstract. – 1. La cornice. – 2. Verso la Corte di giustizia dell'Aja. – 3. Oltre la Corte internazionale

XI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Mendoza, Argentina, 24-26 Agosto 2016)



MICHELE M. COMENALE PINTO, Università di Sassari
Professore Ordinario di Diritto della Navigazione
Miembro Corrispondente de ALADA

Problemi di Giurisdizione nella Convenzione di Montreal del 1999

Sommario: 1. Ambito dell'indagine e sue conseguenze sul piano sostanziale. – 2. Le soluzioni in tema di competenza giurisdizionale adottata dalla convenzione di Varsavia e dalla convenzione di Montreal. – 3. Competenza giurisdizionale e competenza interna. – 4. Difficoltà di soluzioni interpretative anche rispetto alle singole ipotesi di collegamento giurisdizionale previste nel diritto uniforme. – Abstract

**XXXVI Seminario Internazionale di Studi Storici
Da Roma alla Terza Roma
Migrazioni, Impero e Città
Da Roma a Costantinopoli a Mosca
(Campidoglio, 21-22 aprile 2016)**



RENATO DEL PONTE, Direttore di «Arthos. Pagine di testimonianza Tradizionale»,
Genova

L'Asylum di Romolo: da schiavi a cittadini romani

Sommario: 1. Roma, comunità "aperta" sin dalle origini. – 2. Migrazioni e presenze mitiche. – 3. Eterogeneità sociale dei compagni di Romolo e apertura dell'*Asylum*. – 4. La funzione del dio dell'*Asylum* e il "rito di passaggio" a Giove Feretrio. – 5. Vediove e la *Gens Iulia*. – 6. Chi è, dunque, Vediove?. – 7. Epilogo. L'*Asylum* del tempio del Divo Giulio. – Bibliografia

**Convegno Costantino Mortati
Potere costituente e limiti alla revisione costituzionale
Master in Istituzioni Parlamentari / Fondazione "Paolo Galizia Storia e Libertà"
(Roma, Camera dei Deputati, 14 dicembre 2015)**



TOMMASO EDOARDO FROSINI, Università Suor Orsola Benincasa
Napoli

Potere costituente e sovranità popolare

Sommario: 1. Premessa. – 2. Vicende di teoria e storia costituzionale. – 3. Dalla "coscienza costituente" alla coscienza costituzionale. – 4. Una nota elogiativa della sovranità (e del potere costituente). – 5. Classificare i procedimenti costituenti – 6. *Referendum* e potere costituente. – 7. Una nota conclusiva.

**«Convegno internazionale di studi su Tito Livio»
Centro di Ricerca dell'Ateneo Patavino per il Bimillenario della morte
(Padova, 22 ottobre 2015)**



LUIGI GAROFALO, Università di Padova

Livio e il diritto arcaico: una prospettiva particolare

Abstract: In the first decade, Livy provides a very rich variety of information concerning the archaic law of Rome. Some data are not tenable; anyway, the Paduan author has always positively affected the cultural education and the legal sense of his readers. The works of painters, men of letters, and philosophers, who have exploited such information, have promoted the same effect. More precisely, this essay focuses on some of these works: in particular, Rubens', Calasso's, David's, Corneille's, and Sloterdijk's.

F.A.I. Emilia-Romagna
«Giornate di Primavera in celebrazione del Bimillenario Augusteo»
(Museo Archeologico di Castelfranco Emilia [MO], 8 marzo 2014)



MARINA EVANGELISTI, Università di Modena e Reggio Emilia

L'irresistibile ascesa di Ottaviano Augusto

Abstract: The present study wants to be an exhaustive but brief examinations of the main points of the politics since he was the young man entering the public scene, with the battle of *Forum Gallorum* and after, during the way that led him to take over all the public powers. How was it possible, which was the main key of his success, the fundaments of Augustus' leadership are some of the questions I tried to answer during my research.

Giuramento della Plebe al Monte Sacro.
IV Seminario di Studi 'Tradizione repubblicana romana'
(Roma, Campidoglio - Sala della Protomoteca, 16-17 dicembre 2010)



MASSIMO GALTAROSSA, Università di Verona

Dalle Magistrature Tribunizie alla Repubblica di Venezia

Sommario: 1. Premessa. – 2. Le proposte di riforma costituzionali fra '600 e '700. – 3. Dal tribunato della plebe ai rettori veneti di Padova.

Diritto @ Storia si avvale di molteplici modalità e strumenti della comunicazione multimediale (ipertesti, video, audio etc.); tali strumenti possono essere proposti ed usati dagli autori per i loro contributi e per le loro segnalazioni. Continuando la "politica editoriale" di *Open Access to Knowledge in the Sciences and Humanities*, tutti i file pubblicati online in **Diritto @ Storia**, siano essi ipertesti in formato html, o video o audio, saranno accessibili gratuitamente in edizione integrale, senza alcuna restrizione, né registrazione preventiva.



Michele M. Comenale Pinto

Università di Sassari

Professore Ordinario di Diritto della Navigazione

Miembro Corrispondente de ALADA

PROBLEMI DI GIURISDIZIONE NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999(*)

SOMMARIO: 1. [Ambito dell'indagine e sue conseguenze sul piano sostanziale.](#) – 2. [Le soluzioni in tema di competenza giurisdizionale adottata dalla convenzione di Varsavia e dalla convenzione di Montreal.](#) – 3. [Competenza giurisdizionale e competenza interna.](#) – 4. [Difformità di soluzioni interpretative anche rispetto alle singole ipotesi di collegamento giurisdizionale previste nel diritto uniforme.](#) – [Abstract.](#)

1. – Ambito dell'indagine e sue conseguenze sul piano sostanziale

Questa riflessione è dedicata al 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[1], o contro soggetti diversi[2], né quelle che possa proporre il vettore stesso contro il mittente o contro il passeggero che con propri comportamenti gli abbiano cagionato danni[3]. 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[4], 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[5].

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)[6]. 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 (cfr. art. 21), e con le regole di Rotterdam del 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[7]. 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[8].

Le regole sulla competenza giurisdizionale stabilita in una convenzione di diritto uniforme, possono non coincidere in misura più o meno larga con quelle che sarebbero applicabili nel singolo ordinamento nazionale[9].

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 paragrafo 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 par. 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[10], in effetti affermato nell'art. 53, paragrafo 2, e che in concreto l'hanno portata alla ratifica, fra l'altro, della convenzione di Montreal del 1999 [11].

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[12]. In ambito eurounitario, 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)[13]. Qui mi limito 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»[14]. 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, si 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[15].

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[16].

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[17], a seguito della proposizione dell'azione di fronte ad una giurisdizione non competente[18]. D'altronde sono le stesse norme sulla giurisdizione nell'ambito della disciplina uniforme del trasporto aereo ad essere oggetto di sensibili divergenze di interpretazione[19].

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 uno 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 il Paese. La Cassazione 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[20].

Il quadro descritto porta forse a doversi interrogare sull'opportunità di richiamare le proposte già formulate negli anni '30 del secolo scorso da Geouffré De La Pradelle di istituzione di una Corte internazionale aeronautica[21]. Sulla scia, in maniera più o meno consapevole, sembrano porsi anche studi più recenti [22]. 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[23]. 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, le 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. La questione, naturalmente, va al di là dei fini dell'argomento che mi è stato assegnato, ma credo che non sarebbe inopportuno considerarla fra i temi di una delle prossime Jornadas.

2. – 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 quattro o nei cinque fori diversi (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 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)[24].

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)[25].

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*[26]: 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[27]. 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»[28]; insomma, vale il principio «*Electa una via, non datur recursus ad alteram*»[29].

La Convenzione di Varsavia, all'art. 28, prevedeva, peraltro attraverso una formulazione piuttosto poco dettagliata[30] 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 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*»[31].

Tale soluzione è stata poi sostanzialmente ripresa della convenzione di Montreal del 1999, il cui art. 33, ai quattro fori previsti dalla convenzione di Varsavia del testo originario, ha aggiunto, al paragrafo 2, il foro di residenza del passeggero, sia pure a determinate condizioni, meglio precisate nel paragrafo 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 apparire in effetti piuttosto delicata, in considerazione dell'abbandono di 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. 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 residente in uno Stato con alti redditi *pro capite*, sulla base dei livelli risarcitori praticati in quella giurisdizione, senza aver ragionevolmente potuto tenere conto di tale rischio[32]. 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 operasse un'offerta nello Stato di residenza anche soltanto attraverso accordi di *code sharing*[33].

Con riferimento tanto all'art. 28 della convenzione di Varsavia che all'art. 33 della convenzione di Montreal, ancora nella letteratura recente si stigmatizza come peculiare la mancata previsione fra i possibili fori per l'esercizio dell'azione del luogo si sia verificato il danno[34]. A me 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[35].

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 la sovranità di uno stato non contraente»[36].

Anche come delimitato alle 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[37]; va esclusa in particolare la legittimità anche

di quelle clausole che circoscrivano la giurisdizione ad alcune soltanto fra quelle 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[38]. Partendo dai medesimi presupposti, a mio avviso, e seguendo l'impostazione della giurisprudenza francese[39], non può ritenersi evocabile la dottrina del «*forum non conveniens*», per escludere una delle giurisdizioni che possono essere adibite dall'attore contro il vettore, alla stregua della disciplina di diritto uniforme[40]. La soluzione trova il conforto, nel sistema euro-unitario, anche della giurisprudenza della Corte di giustizia 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 giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale)[41].

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 pretesa/difesa. Ad ogni modo, può essere interessante osservare come, in campo marittimo, la convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri, nel testo di cui al protocollo di emendamento del 2002 (in vigore, a livello internazionale, dal 23 aprile 2014, ma, ad oggi, non ratificata dall'Italia), che in tante soluzioni si è ispirata alla convenzione di Montreal, appare sul punto anche più possibilista: l'art. 17, al paragrafo 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 formulata, sembra non presupporre neanche il rispetto della condizione a cui sono assoggettate le altre giurisdizioni individuate dal paragrafo 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 vettore di fatto[42].

3. – 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 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 nella cui giurisdizione va instaurata l'azione l'individuazione in concreto dell'autorità giudiziaria da adire, ovvero se vadano applicate anche a quest'ultimo fine[43]. La soluzione prevalente negli Stati Uniti, come in Italia, sembra confortata dalla considerazione che il procedimento deve essere retto dalle regole processuali nazionali, con principio affermato dall'art. 29, paragrafo 2, della convenzione di Varsavia, e ripreso dall'art. 33, paragrafo 4, della convenzione di Montreal. Ora, a me sembra che le regole distributive della competenza sul piano territoriale e funzionale, siano tipicamente regole di procedura. Ed in effetti la giurisprudenza italiana di legittimità è ormai consolidata nel senso di affermare espressamente che le regole in tema di foro competente dettate dalla convenzione di Varsavia e/o dalla convenzione di Montreal siano riferite esclusivamente alla giurisdizione internazionale, senza incidere sulla competenza interna, territoriale, per materia, o per valore[44].

L'indirizzo giurisprudenziale negli Stati Uniti d'America non è stato sempre costante[45], 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[46], con tesi seguita ormai pacificamente, come si vedrà, anche della casistica italiana. Probabilmente, la più significativa delle prime decisioni dell'indirizzo poi consolidatasi 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[47]. Tale impostazione si contrapponeva però a quella seguita dalla decisione sul caso *Berner et al. v. United Airlines*, resa da una Corte statale[48].

Nel senso dell'irrilevanza 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[49], 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)[50], da una più recente sentenza a sezione semplice della stessa corte

di cassazione, riferita al trasporto di persone[51]. 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[52].

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.

D'altra parte, la soluzione di segno opposto è 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, ha 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 all'aeroporto per affermare, viceversa, quella di Parigi, indicata appunto come meta finale del trasporto[53].

4. – 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 [54], nella misura in cui nel luogo di residenza del passeggero la compagnia aerea operasse 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[55].

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[56].

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[57]. 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 [58]. 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[59]. 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[60].

Tanto la nozione di sede secondaria è stata ritenuta ambigua che nella soluzione 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[61], 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[62].

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 della decadenza in capo al vettore del beneficio della limitazione[63]. D'altronde, nella Convenzione di Varsavia [64], come nella Convenzione di Montreal[65], 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[66]. 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[67].

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. In una vicenda relativa ad un rapporto perfezionato tramite Internet, si è ritenuta sussistente la giurisdizione nello Stato in cui il biglietto era stato emesso[68]. Come è stato esattamente posto in evidenza, però, la soluzione del problema dipende dalla teoria adottata nello specifico ordinamento circa il momento ed il luogo della conclusione dei contratti a distanza[69].

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[70], 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» nel sistema di diritto uniforme, ed alla lettura più accreditata che ne è stata data[71]. In tale direzione si è pronunciato, ad esempio, il Tribunale supremo spagnolo[72]: Manca, invece, una pronuncia espressa nella giurisprudenza italiana[73]. 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[74]. 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[75]. In realtà, deve sempre tenersi conto di quelle che sono state le pattuizioni fra le parti[76].

Abstract

This paper compares the provision on choice of jurisdiction in Montreal Convention of 1999 on international air transport and those of the previous Warsaw Convention of 1929. The Montreal Convention added the so-called fifth jurisdiction. Issues relating to forum shopping and forum non conveniens are also examined. In particular, the author highlights the non-applicability of the doctrine of forum non conveniens with reference to jurisdictions provided by the uniform

law. The author believes that provisions on choice of jurisdiction by Warsaw and Montreal Conventions does not cover internal distribution of jurisdiction within the States.

[Un evento culturale, in quanto ampiamente pubblicizzato in precedenza, rende impossibile qualsiasi valutazione veramente anonima dei contributi ivi presentati. Per questa ragione, gli scritti della sezione “Memorie” sono stati oggetto di valutazione “in chiaro” da parte della direzione di *Diritto @ Storia*]

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación «El transporte como motor del desarrollo socio-económico: soluciones legales», financiado por el Ministerio español de Economía, Industria y Competitividad y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional –FEDER/UE- (Ref. DER2015-65424-C4-1-P).

Il presente contributo costituisce l’elaborazione della relazione svolta dall’autore nell’ambito delle XL Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Mendoza, Argentina, 24-26 agosto 2016).

[1] 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. trasp.*, 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.

[2] 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.

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

[4] 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.

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

[6] 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.

[7] Cfr. T. BALLARINO – S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 686.

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

[9] 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.

[10] 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.

[11] 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.

[12] 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.

[13] 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. l'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.

[14] La materia è peraltro ampiamente considerata in un recente importante studio: E.G. ROSAFIO, *Giurisdizione nel trasporto aereo e nei pacchetti turistici*, in corso di pubblicazione, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 107.

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

[16] 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»

[17] È incidentalmente da avvertire che neanche questa conclusione pacifica in tutti gli ordinamenti legati alla convenzione di Varsavia o a quella di Montreal. 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.

[18] 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 pronunciarsi) 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.

[19] 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. Dutheil de la Rochère, G. Miller, Paris, 1989, 979.

[20] V., anche per riferimenti, M.F. MORSELLO, *Responsabilidade civil no Transporte Aéreo*, São Paulo, 2006, 390 ss.

[21] Il riferimento è ad una proposta presentata nel 1934 all'International Law Association, su cui v. A. GIANNINI, *Sulla istituzione di una corte internazionale marittima ed aeronautica*, in *Dir. maritt.*, 1953, 965. 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.

[22] Cfr. D. HWAN KIM, *Proposal for Establishing an International Court of Air and Space Law*, in *Z.L.W.*, 2010, 362.

[23] Si potrebbe ipotizzare una formula analoga a quella che, a livello di ordinamento interno italiano, è recata dall'art. 2, comma 2, della l. 31 maggio 1995, n. 218 («Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato»), nella scia della previsione dell'art. 7 della Convenzione di Vienna delle Nazioni Unite sui contratti di vendita internazionale di beni mobili dell'11 aprile 1980: con riferimento all'interpretazione delle convenzioni internazionali «... si terrà conto del loro carattere internazionale e dell'esigenza della loro applicazione uniforme». È stato peraltro correttamente sottolineato che tale previsione non richiede al giudice di «seguire acriticamente soluzioni adottate in altri paesi» (A. GIARDINA, *Il ruolo delle convenzioni internazionali nella nuova normativa*, ne *La riforma del diritto internazionale privato*, atti della giornata di studio di Milano del 28 ottobre 1995, Milano, 1996, 17, ivi, 23).

[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 «Catullo»)*; 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.

[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 reflexions 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.

[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, 1, 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*, cit., 596.

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

[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 fors 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 rinvencono 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 Souther 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.

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

[43] Quest'ultima tesi, oggi 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. VIDELA ESCALADA, *Derecho aeronáutico*, IV.A, Buenos Aires, 1976, 544.

[44] 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.

[45] 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.

[46] 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.

[47] *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.

[48] *Boyar vs. Korean Air Lines*, 664 F. Supp. 1481 (D.C. 1987) - District Court, District of Columbia, 27 febbraio 1987.

[49] Il riferimento è a 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.

[50] 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 l'espressione «Court».

[51] 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*.

[52] Cfr. 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 corso di pubblicazione in *Riv. dir. nav.*

[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] 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, cit., 335.

[55] Cfr., *ex plurimis*, Cass., Sez. un., 14 giugno 2006 n. 13869, in *Giust. civ.*, 2007, I, 173.

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

[57] 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».

[58] *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.

[59] 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*.

[60] 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.

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

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

[63] *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.

[64] 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.

[65] Convenzione di Montreal, art. 3, § 4.

[66] 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.

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

[68] *Polanski v. Klm Royal Dutch Airlines*, 78 F.Supp.2d 1222 (2005), cit.

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

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

[71] 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

[72] TS, Sala 1^a, 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.

[73] 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.

[74] 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.

[75] *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.

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