

**LA GIURISPRUDENZA IN MATERIA
DI TRASPORTO AEREO DI COSE ***

Donato Di Bona **

I casi affrontati dalla giurisprudenza nazionale ed internazionale relativa al trasporto aereo di cose hanno avuto ad oggetto diversi argomenti. È, tuttavia, necessario avvertire che la massima parte delle sentenze, in special modo di legittimità, ha riguardato casi verificatisi sotto il vigore della Convenzione di Varsavia del 1929, con i suoi protocolli di emendamento, piuttosto che sotto il vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999.

La prima convenzione, tuttavia, ha fornito un valido supporto esegetico per l'interpretazione del nuovo testo di diritto uniforme, specialmente nella giurisprudenza statunitense.

Un primo gruppo di sentenze, che merita attenzione, attiene, sotto il profilo della posizione dell'avente diritto al carico, alla qualificazione del contratto tra il vettore e l'impresa di *handling*, in virtù del quale la seconda si obbliga nei confronti del primo a custodire e depositare le merci sbarcate ai fini della restituzione al destinatario.

Appare evidente che l'argomento si inquadra in quello più generale, relativo all'ambito di imputazione della responsabilità del vettore per il risarcimento dei danni conseguenti ad avaria e perdita della merce ed, in ultima analisi, a quello della delimitazione dell'ambito temporale di vigenza del contratto di trasporto, specie in rapporto all'individuazione dei soggetti, diversi dal vettore, la cui attività possa essergli,

* Scritto destinato al volume "Le condizioni generali di contratto nel trasporto aereo di merci", a cura di S. Bevilacqua.

** Dottore di ricerca in Diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente; titolare di assegno di ricerca presso la cattedra di Diritto della navigazione dell'Università degli Studi di Palermo.

comunque, riferita ¹.

Ebbene, il Supremo Collegio nella sentenza 22 giugno 2007, n. 14593 ², nell'ambito dell'interpretazione dell'art. 18 Conv. di Varsavia, ha qualificato il detto rapporto come contratto di deposito in favore di terzi, secondo lo schema degli art. 1411 e seg., c.c., così uniformandosi al proprio orientamento maggioritario, inaugurato con la sentenza n. 9357 dell'11 settembre 1990 ³, e ribadito, successivamente, con le sentenze 14 luglio 1992, n. 8531 ⁴; 9 ottobre 1997, n. 9810 ⁵; 26 novembre 2003, n. 18074 ⁶.

L'inquadramento sistematico della questione, compiuto dal Supremo Collegio, comporta due ordini di conseguenze: da un lato, infatti, il vettore, sarebbe liberato dall'obbligo della custodia con l'affidamento delle merci all'impresa di *handling*, la quale a sua volta la assumerebbe in carico, unitamente all'obbligo di restituzione, in favore del destinatario.

Ciò comporterebbe, con ogni evidenza, che il contratto di trasporto aereo di merci e, conseguentemente, l'estensione della respon-

¹ Sul punto v. M. M. COMENALE PINTO, *La Nozione di « preposto » nel trasporto aereo*, in *Il nuovo diritto aeronautico, in memoria di G. Silingardi*, Milano, 2002, 143-197, e la definizione generale che l'A. offre a pag. 188; sulla delimitazione dell'ambito temporale di responsabilità del vettore, E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose, riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 144. In effetti, il testo dell'art. 18 della Convenzione di Montreal 1999 non aiuta a dipanare il problema che si sta affrontando, ove si consideri che esso si limita a statuire che il periodo di responsabilità, coincidente con quello del trasporto aereo (combinato disposto dei commi primo e secondo), comprende quello durante il quale (per quanto interessa) il carico, si trova sotto la custodia del vettore. Sul punto, e con riserva di affrontare l'argomento più diffusamente, sulla scorta della giurisprudenza internazionale di matrice anglosassone, v. MALCOM CLARKE – D. YATES, *Contracts of Carriage by Land and Air*, London, 2008, 352; RIDLEY'S *Law of Carriage by land and sea and air*, ed. VIII, London, 2009, 351.

² In *Dir. trasp.* 2009, 169, con nota di E. AMADEO, *Responsabilità dell'operatore handling per la custodia delle merci trasportate*, 171-177.

³ In *Arch. giur. circ. e sin.* 1991, 118 ed anche in *Dir. e prat. av. civ.*, 1991, 172.

⁴ In *Dir. maritt.* 1993, 1003, nota di C. GOLDA, *Verso la « deregulation » anche nei servizi aeroportuali*, 1003-1007.

⁵ In *Giust. civ.* 1998, I, 413 con nota di M. GRIGOLI, *Sulla responsabilità del vettore aereo internazionale per la perdita della merce depositata presso un'impresa esercente l'handling*; in *Dir. trasp.*, 1998, 495, con nota di S. GIACOBBE, *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling per danno subito dal destinatario*, 502-507.

⁶ In *Dir. maritt.*, 2005, 1290, con nota di C. GOLDA, *Handling aeroportuale: un assetto definitivo tra giurisprudenza e riforme internazionali e nazionali. Dati acquisiti e problemi possibili*, 1291-1289

sabilità del vettore per avaria e smarrimento delle stesse, avrebbe termine, non già con la riconsegna al destinatario, ma con la consegna all'operatore aeroportuale, che, dunque, sarebbe da inquadrare nella figura dell'*independent contractor*, piuttosto che in quella dell'ausiliario a terra del vettore.

L'ulteriore conseguenza, forse quella di maggiore rilevanza, dell'impostazione data dalla Suprema Corte, è che il destinatario della merce affidata in consegna all'*handler* non avrebbe azione diretta nei confronti del vettore, qualora l'avaria o lo smarrimento avvenisse dopo l'affidamento in custodia all'operatore di servizi di assistenza a terra, ma avrebbe azione solo nei confronti di quest'ultimo.

In altri termini, il destinatario, beneficiario, avrebbe azione nei confronti del promittente, operatore di *handling*, ma non nei confronti del vettore, stipulante.

La sentenza in commento, si diceva, altro non è che il punto di arrivo di un orientamento inaugurato con la succitata pronuncia n. 9357 del 1990, che fa leva essenzialmente su tre principi logico-argomentativi, vale a dire l'impossibilità del vettore di scegliere, l'operatore di assistenza a terra – stante che l'*handler* svolge il servizio, nella gran parte dei casi, in regime di monopolio – l'impossibilità, per lo stesso, di decidere di avvalersi o meno dell'operatore di assistenza a terra – stante che è obbligato a fornire il servizio di deposito del carico in favore del destinatario della merce, a mezzo dell'operatore di *ground handling* – l'assenza di vincolo di subordinazione tra il vettore e l'*handler*⁷.

Corollario del primo presupposto è l'impossibilità di stabilire tra il vettore e l'operatore, un rapporto di preposizione, che postula la possibilità del preponente di scegliere liberamente il preposto; corolla-

⁷ L'orientamento, è criticato dalla dottrina maggioritaria, v., in ragione della nozione di preposto offerta, M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di preposto*, cit., 194 e seg., E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 148; M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005; *idem*, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo*, Torino, 1999, in cui l'autore esprime l'idea che gli operatori di assistenza a terra sono soggetti che coadiuvano il vettore nella realizzazione del loro programma negoziale. Dello stesso avviso, sulla scorta di un'interpretazione piuttosto lata del termine *employé*, S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2002, 436; M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984, 149; G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in *Dir. maritt.*, 1991, 66; *idem*, *Trattato di diritto marittimo*, P. II, T. III, Milano, 1990, 379.

rio del secondo è l'impossibilità di imputare al vettore operazioni che, necessariamente, devono essere compiute da terzi fuori dalla sua sfera di ingerenza⁸.

Secondo l'orientamento maggioritario in commento, dunque, le attività dell'*handler* non potrebbero ascrivere nel contesto della realizzazione del programma negoziale del vettore, ma si ascriverebbero ad un contratto del tutto autonomo da quello di trasporto, e cioè a quello di deposito, non legato da alcun vincolo di accessorietà giuridica al primo.

Nella succitata sentenza n. 18074/2003, significativamente, la Corte parla di una mera accessorietà materiale tra la fase del trasporto vero e proprio e quella del deposito della merce all'*handler*, che, per l'appunto segnerebbe il momento finale delle obbligazioni del vettore.

Del resto, prosegue la Corte, l'elaborazione di tali concetti, con riferimento al trasporto aereo, nulla di nuovo apporta alla questione generale della delimitazione dell'ambito temporale di vigenza del contratto di trasporto, avuto riguardo al fatto che già il deposito ex art. 454 c. II, c. nav., applicabile al trasporto aereo per esplicito rinvio dell'art. 951 c. nav. (vecchio testo), e del tutto sovrapponibile alle fattispecie in commento, veniva ricondotto alla figura del contratto di deposito in favore di terzo.

Tale impostazione comporta l'indubbio vantaggio, per il destinatario, di non incorrere nelle limitazioni di responsabilità e nelle decadenze di cui alla Convenzione di Varsavia, o (oggi) di Montreal, che non regola in alcun modo il contratto di deposito, ma comporterebbe l'indubbio svantaggio, per lo stesso soggetto, di dovere individuare il proprio contraddittore – specie in ipotesi di viaggi internazionali, con esiti dubbi anche per ciò che riguarda l'individuazione della giurisdizione di competenza, da individuarsi rispetto ai criteri di collegamento internazional-privatistici – di non potersi avvalere delle regimi di responsabilità stabilito nelle convenzioni; di dover dimostrare che il

⁸ Sebbene il regime di libera concorrenza nei servizi di *ground handling* sia stato introdotto con la direttiva n. 96/673 CE attuata in Italia con d.lg. 13 gennaio 1999, n. 18, non può negarsi che al di fuori dei casi di autoproduzione dei servizi di assistenza a terra operata dai maggiori vettori, in certuni aeroporti, molte barriere all'entrata tuttora sussistono avverso la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra.

danno si sia effettivamente concretizzato nella fase del deposito, piuttosto che in quella del trasporto aereo, prova quest'ultima che, delle volte, potrebbe risultare assai difficile.

Si sottolinea, ancora, che di segno contrario appare il *dictum* della sentenza n. 6841 del 19 giugno 1993⁹, che, interpretando l'art. 18 della Conv. di Varsavia, ha statuito come l'obbligazione del vettore di trasportare la merce a destinazione, con la consequenziale obbligazione accessoria di custodirle, non si esaurisca con l'attività di trasferimento della stessa da un luogo ad un altro, ma con l'effettiva consegna al destinatario.

Secondo la Corte, infatti, l'obbligo di custodia non nasce solo dal contratto di deposito, ma anche da altro contratto quale, appunto, quello di trasporto, con cui il vettore si obbliga non solo a trasferire cose da un luogo ad un altro, ma anche a custodirle al fine di riconsegnarle all'avente diritto.

La Corte, nella sentenza in commento, ha rigettato l'assimilazione della fattispecie dell'affidamento della merce all'*handler*, con quella di cui all'art. 454 c.II, c. nav., facendo riferimento alla sua precedente giurisprudenza espressa nella sentenza n. sez. I, 23 febbraio 1983 n. 1380¹⁰.

Infine, si osserva che l'insegnamento della giurisprudenza italiana maggioritaria, che si è passato in rassegna, si discosta sensibilmente da quello della giurisprudenza delle Corti di *Common Law* ed, in special modo, da quello delle corti nordamericane¹¹.

⁹ In *Dir. maritt.* 1993, 1037.

¹⁰ In *Giust. civ. Mass.* 1983, 2. Secondo questo precedente giurisprudenziale, dunque, l'operatore di servizi *handling* assumerebbe la figura di un ausiliario del vettore, con la conseguenza che il destinatario sarebbe titolare dell'azione diretta nei confronti del vettore, secondo il regime del diritto uniforme, anche qualora le avarie o lo smarrimento si fossero prodotti nella fase del trasporto successiva a quella del trasferimento. Non si condivide, dunque, l'opinione espressa da C. GOLDA in *Verso la « deregulation »*, cit., secondo il quale, dato che nel caso portato all'attenzione del collegio, il depositario agiva quale mandatario dello spedizioniere-vettore e la sua attività era riconducibile a questi, la sentenza, con argomento a contrario, doveva essere ricondotta nell'alveo della giurisprudenza maggioritaria. Ciò perché la Corte fa espresso riferimento all'interpretazione dell'art. 18 della Convenzione di Varsavia, già adottata nella sentenza 1380/1983.

¹¹ Quanto alla dottrina inglese, v. M. CLARKE-D YATES, *Contract of carriage*, cit., 352 ed ivi giurisprudenza.

Nella sentenza *American Home Assurance Company a/s/o/ OCE Printing Systems v. Kuebne & NAgel (AG & Co) et alt.* dei 25/26 marzo 2008¹², risolvendo un caso del tutto simile a quelli sinora esaminati, la Corte distrettuale di New York ha statuito che l'operatore di *ground handling*, il quale agisca nell'ambito del rapporto contrattuale tra lo stesso ed il vettore, debba essere necessariamente considerato un ausiliario di quest'ultimo, in quanto a lui viene demandata l'esecuzione di obbligazioni accessorie al contratto di trasporto, il quale ultimo non può essere limitato alla sola fase di volo. Secondo la Corte, dunque, l'azione intentata dal destinatario delle merci doveva necessariamente considerarsi assoggettata alla disciplina di cui alla Convenzione di Montreal, con applicazione del termine di decadenza di cui all'art. 35.

Da notare che la Corte, in mancanza di precedenti decisi sotto il vigore della convenzione di Montreal, ha fondato il proprio convincimento sulla giurisprudenza elaborata sotto il vigore della Convenzione di Varsavia.

Un'ultima avvertenza, sul punto, è necessaria: l'art. 953, c. nav., per come novellato dall'art. 14 c. XV d.lg. 15 marzo 2006, n. 151, oggi espressamente statuisce che il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto, fino alla riconsegna al destinatario, anche se, per esigenze di scaricazione o per ottemperare ad un regolamento aeroportuale, sia costretto ad affidarle ad un operatore di *ground handling*.

In altri termini, l'art. 953, c. nav., ha definitivamente sancito che il detto operatore è, rispetto ai terzi, un ausiliario del vettore e che le operazioni di custodia successive alla scaricazione sono da inquadrarsi tra le obbligazioni accessorie del contratto di trasporto, che, dunque, ha termine solo con la riconsegna delle cose al destinatario.

Si ritiene che la norma, del tutto in linea con la giurisprudenza nordamericana ora esaminata e con il minoritario orientamento giurisprudenziale italiano, che più sopra si è passato in rassegna, possa essere applicata soltanto a fattispecie di diritto interno, non potendo svolgere funzione integrativa di un testo di diritto internazionale uniforme (ma tutt'al più una funzione di tipo *lato sensu* ermeneutico) e dovendosi adottare riguardo alle Convenzioni di Varsavia e di Mon-

¹² In 544 F. Suppl. 2nd 261; 2008 U.S. Dist. Lexis 23994.

treal, un'interpretazione dei rispettivi artt. 18, da un lato, e 25 A e 30, dall'altro, confacente all'internazionalità delle fattispecie, che ne costituiscono l'oggetto.

Altro gruppo di sentenze in materia di trasporto aereo di merci ha riguardato la decadenza dal beneficio del limite di responsabilità stabilito, in favore del vettore, dall'art. 25 della Convenzione di Varsavia, ovvero il superamento del limite stesso, in caso di dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna secondo il disposto dell'art. 22 della stessa Convenzione.

È noto che la condotta temeraria e consapevole (*wilfull misconduct*) è un istituto di derivazione anglosassone, il cui inquadramento negli istituti di *civil law* ha suscitato dubbi interpretativi, soprattutto in ragione del fatto che lo stesso sembrerebbe prestarsi ad una sussunzione tanto nell'ambito della colpa cosciente (o con previsione dell'evento) quanto in quello del dolo eventuale¹³.

Il S. C., con motivazione che appare del tutto condivisibile, nella sentenza 15 luglio 2005 n. 15024¹⁴, ha dato soluzione al dubbio inter-

¹³ Sull'argomento, A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999; M. DELLACASA, *La responsabilità del vettore aereo internazionale tra « dolo eventuale » e « colpa con previsione »*, in *Danno e resp.*, 2002, 402-407; P. IVALDI, *Wilfull misconduct e colpa grave tra diritto internazionale e diritto interno*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1986, 327-340; S. BUSTI, *Recenti orientamenti in tema di interpretazione giurisprudenziale dell'art. XIII del Protocollo dell'Aja (responsabilità illimitata del vettore aereo internazionale)*, in *Trasporti*, 8, 1976, 113; A. AMBROSINI, *Dolo e colpa grave nell'elaborazione delle Convenzioni aviatorie*, in *Dir. Comm.*, 1955, I, 83.

¹⁴ In *Giust. Civ. Mass.*, 2005, 7/8.; conforme, Cass. civ., Sez. III, 19 giugno 2001, n. 8328, in *Dir. trasp.*, 2002, 675, che così recita in massima: « La temerarietà della condotta del vettore e la consapevolezza della possibilità di un danno derivante dai suoi atti od omissioni – che, in tema di trasporto aereo, escludono, ai sensi dell'art. 25 della convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, nel testo di cui al Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955 (recepiti nell'ordinamento giuridico italiano rispettivamente con la l. 19 maggio 1932 n. 841 e la l. 3 dicembre 1962 n. 1832) le limitazioni di responsabilità per i danni cagionati alle cose trasportate previste dall'art. 22 – integrano la fattispecie della cosiddetta « colpa con previsione », caratterizzata dal fatto che l'agente prevede come probabile l'evento dannoso, ma non modifica la propria condotta, nella sicura consapevolezza di poterlo evitare, e non anche quella del dolo eventuale, per effetto del quale l'agente, oltre a rappresentarsi l'evento, agisce accettando il rischio che questo, comunque, si verifichi »; v. anche Cass. Civ. Sez. III, 18 luglio 1991, n. 7977, in *Dir. trasp.*, 1992, 172, con nota di M.M. COMENALE PINTO, *Trasporto aereo e consegna della merce a persona diversa dal destinatario*.

pretativo sopra riferito, inquadrando la condotta temeraria e consapevole nell'istituto della colpa cosciente o con previsione dell'evento, sul rilievo che l'agente, pur prevedendo come probabile l'evento dannoso, non modifica la propria condotta, nella sicura consapevolezza di poterlo evitare. Proprio questa consapevolezza segnerebbe il discrimine tra la figura in esame e quella del dolo eventuale, in cui l'agente, oltre a rappresentarsi l'evento dannoso, agisce accettando il rischio che questo si verifichi¹⁵.

Non condivisibile, invece, appare la sentenza del Tribunale di Milano del 7 settembre 2005 nel caso Soc. Fondiaria assicuratrice *et alt.* C. Lufthansa A.G. *et alt.*¹⁶, secondo la quale il limite del debito di cui all'art. 22 Conv. di Varsavia non potrebbe essere invocato in ipotesi di sparizione delle merci trasportate dal deposito del subvettore, in ragione del fatto che la sparizione implicherebbe un comportamento gravemente negligente da parte di quest'ultimo.

Ebbene, a parte la considerazione che il Tribunale di Milano aveva applicato alla fattispecie, la Convenzione di Varsavia, per come modificata dal Protocollo dell'Aja 1955, pur sotto il vigore del Protocollo di Montreal del 1975 (che, per primo, ha introdotto il principio della responsabilità oggettiva del vettore per danni subiti dalle merci, senza possibilità di superamento del limite di debito per condotta temeraria e consapevole), suscita perplessità non tanto (e non solo) l'equiparazione del furto alla negligenza grave, quanto l'equiparazione della negligenza grave alla condotta temeraria e consapevole, che sopra si è tratteggiata nelle linee essenziali.

Nella dottrina e nella giurisprudenza, infatti, è stato acclarato che il concetto di condotta temeraria va oltre quello di colpa grave, elemento psicologico nel quale non v'è alcuna previsione del verificarsi del danno, ma che consiste semplicemente nella violazione delle più elementari regole di diligenza, prudenza e perizia.

Per ciò che concerne la inapplicabilità del limite del debito del

¹⁵ Nella giurisprudenza di legittimità non si rinvencono sentenze di segno contrario, nella giurisprudenza di merito di contrario avviso è App. Roma, 27 ottobre 1982, in *Dir. maritt.*, 1984, 293.

¹⁶ In *Dir. maritt.*, 2006, 894, con nota di M. BRIGNARDELLO, *In tema di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone*, 894-904.

vettore aereo in caso di dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna *ex* art. 22 Conv. di Varsavia, si segnala la sentenza Cass. Civ. sez. III, 23 gennaio 2002, n. 753¹⁷, secondo la quale la detta dichiarazione – non richiedendo l'art. 22 della Convenzione nessuna forma particolare per la sua manifestazione – può essere contenuta anche nella lettera con cui il mittente affidi l'incarico allo spedizioniere-vettore.

La Corte, sia pur implicitamente, sembra aderire alla tesi, secondo la quale l'inserimento nella lettera di trasporto aereo della dichiarazione di valore delle cose da trasportare non possa essere considerato un adempimento *ad substantiam*, come invece appare essere nell'ambito della disciplina uniforme in materia di trasporto marittimo, rappresentata dalle Regole dell'Aja-Visby, giusto il tenore dell'art. 4.5, ed in considerazione della natura di titolo di credito della polizza di carico¹⁸.

La tesi è ampiamente condivisibile, considerato che già il Protocollo di Montreal n. 4, di emendamento alla Convenzione di Varsavia (art. 15) ed, oggi, la Convenzione di Montreal (art. 15), non sembrano conferire, al vettore, il diritto di emettere una lettera di trasporto negoziabile, che, invece, viene espressamente definita come documento che costituisce prova del contratto, la cui mancanza non preclude l'applicazione del diritto uniforme (art. 9, Conv. di Montreal 1999)¹⁹.

Si fanno proprie, tuttavia, le perplessità di chi sostiene²⁰ che non può condividersi la decisione, nel momento in cui il contenuto di una lettera inviata dal caricatore al vettore, in cui si indicava la copertura assicurativa delle cose (nella fattispecie, fotografie), viene equiparato ad una dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna. E ciò in

¹⁷ In *Dir. trasp.* 2003, 581, con nota di F. MANCINI, *Sulla forma della dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna nel trasporto aereo*, 585-596.

¹⁸ F. BERLINGIERI, *Il limite del debito del vettore e la dichiarazione di valore*, in *Dir. maritt.*, 1987, 1010; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1987, 824.

¹⁹ Che la lettera di trasporto aereo sia documento, per sua natura, non negoziabile, è opinione pressoché unanime in dottrina, anche se tratta non da un esplicito divieto contenuto nel testo convenzionale, quanto dalla soppressione, a partire dal Protocollo di Montreal n. 4, del comma terzo dell'art. 15 della Convenzione di Varsavia, nel testo emendato dal Protocollo dell'Aja del 1955. V. L. TULLIO, *Lettera di trasporto aereo*, *Dig. Comm.*, VIII, Torino, 1992, 562; G. ROMANELLI, *La lettera di trasporto aereo non negoziabile*, in *Dir. trasp.*, 1998, 18.

²⁰ F. MANCINI, *Sulla forma della dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna nel trasporto aereo*, cit., 594 ed *ivi* giurisprudenza e dottrina.

quanto la dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna costituisce una manifestazione della volontà del caricatore di ottenere da parte del vettore la corresponsione del controvalore delle cose in caso di perdita o avaria, manifestazione di volontà, che non può essere assimilata all'indicazione del valore dei beni ai fini assicurativi.

Un'ultima significativa sentenza su cui vale la pena di soffermarsi, in questa rassegna, riguarda l'interpretazione dell'art. 35 della Convenzione di Montreal e, dunque, l'interpretazione, come decadenza ovvero prescrizione, del termine biennale di esercizio delle azioni derivanti dalla Convenzione.

L'importanza della sentenza del Tribunale di Milano (del 10 dicembre 2008) ²¹ sta nel fatto che il giudicante ha ritenuto che l'art. 35 della Convenzione costituisca, « senza dubbio », il superamento dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia, sotto il vigore del quale il termine di esercizio delle azioni era considerato, pacificamente, di decadenza.

In effetti, la formulazione del testo dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia non dava adito a dubbi riguardo la natura decadenziale del termine biennale, in quanto (nel testo francese), si usava espressamente il termine *déchéance*, che veniva riferito all'azione.

Diversa è la formulazione del testo dell'art. 35 della Convenzione di Montreal 1999, in quanto, non soltanto non viene più usato il termine « decadenza », sostituito da « estinzione », ma anche in quanto quest'ultimo termine viene espressamente riferito al diritto al risarcimento del danno.

Il risultato pratico della decisione del Tribunale è certamente lodevole, nella misura in cui consente l'applicazione, al termine biennale di esercizio delle azioni derivati dalla Convenzione, dell'istituto dell'interruzione. Bisogna, tuttavia, avvertire che la soluzione prospettata, non può dirsi « indubbia » ²².

Né si crede che possa soccorrere ai fini della qualificazione del termine in parola come prescrizione o, piuttosto, come decadenza,

²¹ In *Gins. Mil.*, 2008, 12, 83.

²² Nel senso che il termine sia di decadenza sembra essere E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose, cit.*, 2.

l'art. 954 c. nav., per come sostituito dall'art. 14, c. XVI, d.lg. 15 marzo 2006 n. 151. Ed infatti, sebbene la detta disposizione sia rubricata « Prescrizione », in realtà definisce i termini di esercizio delle azioni di cui alla normativa internazionale richiamata dall'art. 951 c. nav. (tra cui, ovviamente, la Conv. di Montreal) come termini di decadenza. La definizione, tuttavia, è tautologica, in quanto il problema è semmai quello di stabilire se i termini di cui, per quanto qui importa, all'art. 35 Convenzione di Montreal siano di decadenza ovvero di prescrizione. Essendo, peraltro, norma di diritto interno, l'art. 954, c. nav., per come già detto più sopra in proposito dell'art. 953 c. nav., non sembra poter trovare applicazione diretta ai trasporti internazionali, né poter fungere da criterio interpretativo (se non *lato sensu*) della Convenzione di Montreal, che è fonte gerarchicamente sovraordinata.