



A.D. MDLXII

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI

DIPARTIMENTO DI SCIENZE GIURIDICHE

DOTTORATO DI RICERCA IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI PRODUTTIVI

XXI° CICLO

**LA RIPARTIZIONE DI RESPONSABILITÀ NELL'ESERCIZIO
DELL'HANDLING AEROPORTUALE RELATIVAMENTE AL TRASPORTO
AEREO DI PERSONE**

COORDINATORE E RELATORE:
CHIAR.MO PROF. MICHELE COMENALE PINTO

PRESENTATA DA:
ENRICO MICHELE ALFREDO ATTILI

ANNO ACCADEMICO 2007-2008

INDICE

	<i>pag.</i>
CAPITOLO 1	
NOZIONE DI HANDLING	4
1. Le principali classificazioni delle attività di handling aeroportuale	4
1.1. Criteri di classificazione adottati dalla dottrina	5
1.2. Lo IATA Standard Ground Handling Agreement	8
1.3. La Direttiva 96/67/CE e il suo recepimento in Italia	10
1.4. L'handling aeroportuale nel trasporto aereo di persone	11
2. La liberalizzazione dell'handling aeroportuale	12
2.1. L'evoluzione della normativa comunitaria	12
2.2. La liberalizzazione in Italia	18
2.2.1. L'iniziale orientamento della giurisprudenza	18
2.2.2. Interventi dell'Autorità Garante delle Concorrenza e del Mercato	20
2.2.3. Il D.lgs. n. 18/99	21
CAPITOLO 2	
L'AZIONE DI RESPONSABILITÀ: DIRITTO UNIFORME, NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE	25
1. L'evoluzione della normativa di diritto uniforme in materia di handling	25
1.1. La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e sue modifiche	25
1.2. I protocolli di Montreal del 1975	31
1.3. La Convenzione di Guadalajara del 1961	32
1.4. La Convenzione di Montreal del 1999	33
2. Il diritto positivo	39
2.1. Il codice della navigazione	39
2.2. La normativa comunitaria	40

2.3. La normativa applicabile all'azione di responsabilità	42
2.3.1. Gerarchia delle fonti	42
2.3.2. Soggetti passivi dell'azione di responsabilità	46
2.3.3. Qualificazione giuridica della responsabilità	47
CAPITOLO 3	
IL PREPOSTO E LA NATURA GIURIDICA DEL RAPPORTO CON IL VETTORE	49
1. Ambito temporale e spaziale di responsabilità del vettore	50
2. Nozione di preposto e di ausiliario	56
2.1. Il preposto nel diritto uniforme	56
2.2. Gli ausiliari nel codice civile	59
2.3. Il gestore aeroportuale come handler	62
3. Il rapporto giuridico tra handler e vettore	67
3.1. Configurabilità di un contratto di deposito in favore di terzo	68
3.2. Configurabilità di un contratto di appalto di servizi	77
3.3. Raffronto con la Convenzione di Montreal del 1999	79
3.3.1. Convenzione di Montreal e contratto di deposito in favore di terzo	80
3.3.2. Convenzione di Montreal e contratto di appalto di servizi	83
3.3.3. Atipicità del rapporto tra vettore ed handler	85
CAPITOLO 4	
VALUTAZIONE CRITICA DELL'AZIONE DI RESPONSABILITÀ PROMOSSA AI SENSI DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999	88
1. La Convenzione di Montreal del 1999	89
1.1. Soggetti attivi e passivi dell'azione di responsabilità	89
1.2. La ripartizione dell'onere della prova	91
1.3. L'istituto del limite risarcitorio	93

1.4. I termini dell'azione	96
1.5. Altre condizioni dell'azione	97
2. Valutazione critica del sistema di Montreal	98
2.1. Il contemperamento degli interessi di vettore, handler e passeggero	98
2.2. Concorso e cumulo tra azione contrattuale ed extracontrattuale	103
2.3. Eventuale responsabilità extracontrattuale dell'handler	106
BIBLIOGRAFIA	110

Capitolo 1. Nozione di handling

1. Le principali classificazioni delle attività di handling aeroportuale

In via di prima approssimazione, l'*handling* aeroportuale può definirsi come insieme di prestazioni strumentali all'attività di trasporto aereo *tout court*, inerenti l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, i servizi a bordo dell'aeromobile, il carico e lo scarico di merci, bagagli e posta.

I servizi di assistenza a terra possono essere erogati da un soggetto indipendente, dal gestore aeroportuale, ovvero dal vettore stesso (c.d. *handling* in autoproduzione).

Autorevole dottrina ha evidenziato come gli sforzi profusi al fine di individuare positivamente le varie tipologie di *handling* sono caratterizzati da un'inevitabile indeterminatezza, stanti le diverse esigenze, afferenti la navigazione aerea *strictu sensu* intesa, rilevabili in ciascun aeroporto¹.

Nonostante ciò, si reputa comunque opportuno fornire un quadro generale delle molteplici classificazioni adottate dalla dottrina, dalle organizzazioni internazionali, e dal legislatore (sia nazionale che comunitario), che hanno accompagnato l'evoluzione della gestione aeroportuale, alla quale si è affiancata una crescente complessità dell'*handling*².

¹In tal senso, D. DOMINICI, *La gestione aeroportuale nel sistema del trasporto aereo*, Milano, 1982, 88.

²Per un inquadramento generale dei servizi di *handling* si rimanda, tra i tanti, a: F. LOMANNO, *Aeroporti statali e privati e servizi aeroportuali*, in *Dir. aeron.*, 1964, 388 ss.; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 159, 1 ss.; M. GIUSTI, *Per un inquadramento giuridico dei "diritti" aeroportuali e di handling*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, II, 87 ss., e, dello stesso autore, *Prestazioni di handling e tariffe corrispettive*, in *Trasp.*, n. 10/1976, 92 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *Per un inquadramento sistematico dell'assistenza aeroportuale*, in *Temi rom.* 1975, 519 ss.; M. RIGUZZI, *Considerazioni sull'impresa aeroportuale*, in *Trasp.*, 1979, 42 ss., e, dello stesso autore, *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984; G. FASSINA, *L'impresa aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1981, 1 ss., e, dello stesso autore, *I servizi di assistenza aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1983, 13 ss., *Considerazioni sull'handling aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1986, 257 ss.; S. VALBUSA, *Handling aeroportuale e regolamenti C.E.E.*, in *Dir. trasp.*, 1992, 109 ss.

1.1. Criteri di classificazione adottati dalla dottrina

Secondo una risalente dottrina, le cui conclusioni sono peraltro connotate da significativa attualità, le attività di *handling*, in primo luogo, possono essere distinte sulla base di due parametri: i destinatari dei servizi, e la tipologia di attività svolta³.

Nella prima categoria rientrano:

- l'assistenza all'aeromobile (guida al parcheggio, rifornimenti, pulizia a bordo, imbarco e sbarco dei passeggeri, movimentazione a terra, ecc.);
- l'assistenza ai passeggeri (operazioni di *check in*, trasporto dall'aerostazione all'aeromobile, consegna e riconsegna bagagli, ecc.);
- l'assistenza ai bagagli (distribuzione, etichettatura, transito, carico e scarico, ecc.);
- l'assistenza a posta e merci (carico e scarico, controlli di sicurezza, ecc.);
- le *cc.dd.* assistenze varie (servizio antincendi, polizia, dogana, ecc.).

La seconda categoria, invece, distingue tra:

- movimentazioni di rampa (imbarco e sbarco passeggeri, carico e scarico merci, ecc.);
- servizi tecnici (guida al parcheggio degli aeromobili, rifornimento carburante ecc.);
- pulizia ed approvvigionamenti (pulizia carlinga, *catering*, ecc.);
- preparazione dei piani di volo.

L'accennata evoluzione della gestione aeroportuale, divenuta connettore di aspetti non solo legati alla navigazione aerea *strictu sensu* intesa, ma anche commerciali, ha "sollecitato" ulteriori sforzi sistematici⁴ che hanno differenziato le prestazioni di *handling* in "fondamentali", se inerenti

³A. VARLARO VINISI, *Handling aeroportuale. Appunti per uno studio dei servizi di assistenza a terra*, Roma, 1976, 11 ss.

⁴Sull'evoluzione della gestione aeroportuale, ed in particolare sulla rilevanza commerciale dell'aeroporto, tra i tanti, si rimanda a: D. DOMINICI, *op. cit.*, 124; G. ROMANELLI - M. RIGUZZI, *Aerodromo*, in *Nuovo. Dig. comm.*, I, 1987, 22 ss.; M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, *cit.*, 4; D. GAETA, *Il regime giuridico degli aerodromi*, in *Trasp.*, 2/1974, 58.

esclusivamente l'atterraggio, la sosta e la ripartenza degli aeromobili, e "complementari"⁵.

Vi è stato anche chi, sulla base dell'ultima, proposta ripartizione, ha distinto tra una visione restrittiva dell'assistenza aeroportuale, che ricomprenderebbe, oltre alle prestazioni fondamentali, tutte le prestazioni complementari, ed una estensiva, che appunta l'attenzione anche su attività che, seppure non strettamente attinenti alla navigazione aerea, vengono comunque ritenute indispensabili al suo svolgimento⁶.

Secondo tale ultimo orientamento, l'*handling* dovrebbe (potrebbe) ricomprendere tutte le attività afferenti alla navigazione aerea, anche qualora non esauriscano la loro efficacia in ambito aeroportuale, ovvero siano inerenti a fattispecie connotate da profili non strettamente legati alla prestazione principale, dovuta dal vettore.

Tale ultima definizione dell'assistenza aeroportuale, se fosse accolta, solleverebbe problematiche complesse. Pur non essendo questa la sede per approfondire la tematica, si osserva che l'eccessivo ampliamento delle tipologie di attività di *handling* avrebbe come effetto quello di ingenerare rilevanti incertezze e disparità nella regolamentazione del settore.

A mero titolo esemplificativo, si pensi all'ipotesi in cui si verifici un sinistro, durante un trasferimento di passeggeri tra un centro abitato e l'aeroporto.

Ai fini dell'esercizio dell'azione di responsabilità da parte dei danneggiati, se si dovesse qualificare il trasferimento via terra verso l'aeroporto come attività di *handling*, si dovrebbe anche distinguere tra chi intendeva raggiungere l'aerostazione per finalità non attinenti al trasporto aereo, e chi invece vi si recava per usufruire di tale prestazione.

Nel primo caso, l'azione di responsabilità sarebbe di tipo contrattuale (ovvero di cumulativa responsabilità extracontrattuale), diretta necessariamente verso la società che fornisce il servizio di trasporto via terra, e come tale disciplinata dal codice civile.

⁵A. VARLARO VINISI, *op. cit.*, 18 ss.

⁶D. DOMINICI, *op. cit.*, 1982, 88.

Nella seconda ipotesi, invece, si dovrebbe applicare, come meglio si vedrà in prosieguo di trattazione, la normativa di diritto uniforme, posta dalle Convenzioni internazionali di cui l'Italia è parte, che presenta significative differenze rispetto alla normativa civilistica.

La (deprecabile) conseguenza sarebbe l'applicazione di una diversa disciplina a fattispecie identiche.

Prima di ampliare eccessivamente i confini dell'assistenza a terra, dunque, sarebbe quanto meno opportuno indagare l'attinenza al trasporto aereo delle attività considerate. Con una precisazione di fondo, che funge da criterio selettivo: l'*handling* inquadra le attività strumentali al trasporto aereo.

Una diversa classificazione ha valutato l'impatto delle operazioni di *handling* sul modo in cui vengono percepite dagli utenti del servizio, e conseguentemente sull'immagine commerciale del soggetto che le eroga.

In particolare, un'attività sarà tanto più suscettibile di rientrare nei "confini" dell'*handling* quanto maggiore sarà la "vicinanza" al fruitore finale (si pensi ad esempio al *catering*, alla pulizia dell'aeromobile, all'assistenza a merci, bagagli e posta).

La detta "vicinanza" favorisce un'identificazione tra livello qualitativo del servizio ed immagine commerciale del soggetto che lo svolge.

Il merito di tale criterio di classificazione, oltre che di arginare gli eccessivi ampliamenti proposti da certa dottrina, è stato (anche) quello di spostare l'attenzione su una problematica che da sempre ha interessato i servizi di assistenza a terra: stabilire quando il vettore possa erogare gli stessi in autoproduzione, stante l'interdipendenza tra la sua immagine commerciale e la corretta erogazione del servizio complessivamente inteso (quindi non limitato alla sola fase di volo).

1.2. Lo IATA Standard Ground Handling Agreement

Tra le classificazioni dell'*handling* aeroportuale adottate dalle organizzazioni operanti nel settore della navigazione aerea, assume particolare rilievo quella formulata dalla IATA⁷.

L'*Annex A* allo IATA *Standard Ground Handling Agreement* (documento redatto al fine di uniformare i contenuti dei contratti di assistenza a terra tra vettori associati, ma sovente utilizzato anche al fine di disciplinare i rapporti tra vettori ed *handlers* aeroportuali, siano essi operatori indipendenti o società di gestione) specifica quali, tra le operazioni aeroportuali, siano qualificabili come attività di *handling*, e più specificatamente:

- l'assistenza amministrativa a terra e la supervisione che l'*handler* presta al vettore (rapporti con enti pubblici e autorità aeroportuali, effettuazione di pagamenti per conto del vettore, fornitura degli spazi sul sedime aeroportuale per il personale o gli uffici del vettore, supervisione e coordinamento dei servizi forniti al vettore da soggetti terzi, ecc. - *Representation administration and supervision*, sez. 1);
- i servizi ai passeggeri (operazioni di *check in*, assistenza ai passeggeri in transito in caso di ritardo o cancellazione dei voli, ecc. - *Passengers services*, sez. 2);
- i servizi di rampa (presa in consegna, smistamento, carico e scarico, controlli di sicurezza di bagagli e merce, guida al parcheggio degli aeromobili, pulizia aeromobile, ecc. - *Ramp services*, sez. 3);
- la redazione, l'invio e la ricezione di messaggi operativi di assistenza a terra relativi ai singoli voli (*Load control. Communications and flight operations*, sez. 4);

⁷La IATA è un'associazione internazionale di vettori, costituita nel 1945 al fine di garantire uno svolgimento in sicurezza, economicità ed efficienza del trasporto aereo, favorire la cooperazione tra le compagnie aeree di diversi Paesi, interfacciarsi con l'ICAO (*International Civil Aviation Organization*, agenzia autonoma delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro ed ordinato).

- l'assistenza a merci e posta (controlli doganali, assistenza a merci in transito, predisposizione documenti accompagnatori della merce, ecc. - *Cargo and mail services*, sez. 5);
- le altre attività di assistenza, complementari a quelle di *handling* generalmente intese, quale, ad esempio, l'organizzazione e la predisposizione di sistemi informatici (*Support services*, sez. 6);
- le operazioni di *security*, con particolare riferimento ai controlli di sicurezza su merci, posta, bagagli e passeggeri (*Security*, sez. 7);
- la manutenzione dell'aeromobile (operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, parcheggio all'interno di *hangars* o piazzole di sosta, ecc. - *Aircraft maintenance*, sez. 8).

Anche sulla base della classificazione adottata dalla IATA, autorevole dottrina ha proposto una distinzione tra:

- attività lato aria, svolte nell'area aeroportuale dedicata alle operazioni di volo (assistenza ai bagagli, servizi di rampa, assistenza posta, pulizia aeromobile, rifornimento carburante, manutenzione in linea, *catering* e servizi di sicurezza nella misura in cui presuppongono l'accesso in rampa);
- e attività lato terra, inerenti le infrastrutture che si interfacciano con il territorio servito dall'aeroporto, ancorchè non strettamente attinenti alle operazioni *cc.dd.* di rampa (assistenza amministrativa a terra e supervisione, assistenza passeggeri e merci, assistenza per operazioni aeree ed amministrazione di equipaggi, trasporto a terra, *catering* e servizi di sicurezza nella misura in cui non comportano l'accesso in rampa).⁸

⁸P. GIRARDI - C. COLETTA, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. trasp.*, 1996, 80 ss. Gli autori, peraltro, si soffermano su una precedente edizione dell'*Annex A*, più volte modificata dalla IATA, da ultimo nel 2004. Nella presente trattazione si è tenuto conto della stesura più recente dell'*Annex A*.

1.3. La Direttiva 96/67/CE e il suo recepimento in Italia

La Direttiva n. 96/67/CE del 15 ottobre 1996, è stata recepita nel nostro ordinamento dal D.lgs. del 13 gennaio 1999 n. 18⁹. Il Decreto ha segnato il termine di un percorso, o meglio, l'inizio di una nuova fase, grazie al quale si è giunti ad ottenere (a cercare di avviare) una effettiva liberalizzazione dell'*handling* aeroportuale.

Sugli effetti della liberalizzazione, con particolare riferimento all'individuazione dei soggetti abilitati allo svolgimento delle operazioni di assistenza a terra, e al connesso regime di responsabilità, si tornerà in seguito. In questa sede, preme evidenziare come il legislatore comunitario, e nazionale, abbiano classificato le attività di *handling*.

Il D.lgs. n. 18/99 ha recepito pedissequamente l'elencazione dei servizi di *handling* allegata alla Direttiva comunitaria, riportandola integralmente nel suo Allegato A, che distingue tra:

- assistenza amministrativa a terra e supervisione delle attività del vettore (par. 1);
- assistenza passeggeri (par. 2);
- assistenza bagagli (par. 3);
- assistenza merci e posta (par. 4);
- assistenza operazioni in pista dell'aeromobile (par. 5);
- pulizia aeromobile e servizi di scalo (par. 6);
- assistenza carburante e olio (par. 7);
- assistenza manutenzione dell'aereo (par. 8);
- assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi (par. 9);
- assistenza trasporto a terra (par. 10);
- assistenza ristorazione "*catering*" (par. 11).

Come evidente, l'Allegato A non si discosta significativamente da quanto stabilito dallo IATA *Standard Ground Handling Agreement*, che ha peraltro il pregio di una elencazione maggiormente dettagliata.

⁹In suppl. ord. G.U. 4 febbraio 1999 n. 28.

Anche le operazioni di *handling* racchiuse nel Decreto si prestano ad una suddivisione tra attività “lato aria” e “lato terra”. Non sussistono, dunque, rispetto a quanto già detto in proposito, significativi profili di novità.

1.4. L’handling aeroportuale nel trasporto aereo di persone

In limine alle classificazioni di cui si è dato conto, si formulano alcune considerazioni riepilogative.

L’*handling* aeroportuale identifica una serie di attività, strumentali al trasporto aereo di persone, bagagli, merci e posta.

Tali operazioni possono essere distinte in operazioni lato aria, attinenti alla fase di volo, e lato terra, inerenti le modalità con le quali le infrastrutture aeroportuali si interfacciano con il territorio servito. In quest’ultimo caso, si è detto, sarebbe preferibile non assecondare tendenze volte ad ampliare eccessivamente il novero delle attività di assistenza a terra.

Il criterio che dovrebbe muovere gli sforzi classificatori, infatti, deve essere la correlazione dell’*handling* al trasporto aereo, con pregnante riferimento all’attività di navigazione.

La strumentalità dovrebbe infatti avere come tratto distintivo l’intenzione, da parte del passeggero, di fruire di una prestazione di trasporto aereo.

Si evidenzia infine che l’oggetto della presente trattazione consiglia di appuntare l’attenzione, tra le tante prestazioni di assistenza a terra, sul trasferimento dei passeggeri dall’aerostazione all’aeromobile e sul trasporto del bagaglio del passeggero, riservandosi alcune considerazioni su specifiche fattispecie.

Sono, quelle elencate, le operazioni che maggiormente si prestano alla formulazione di considerazioni di ordine generale attorno al riparto di responsabilità relativamente all’erogazione dei servizi di *handling* nel trasporto aereo di persone.

2. La liberalizzazione dell'handling aeroportuale

Giova dare conto, preliminarmente, di quelle che sono state le tendenze evolutive del settore dell'assistenza a terra, che hanno ampliato significativamente la categoria dei *cc.dd. handlers*, e dunque dei soggetti nei confronti dei quali può farsi valere l'azione di responsabilità nelle ipotesi di inadempimento.

2.1. L'evoluzione della normativa comunitaria

A livello comunitario il mercato dei servizi di assistenza a terra è stato a lungo caratterizzato da una scarsa applicazione dei principi della libera concorrenza. Tuttavia, la strumentalità dell'*handling* rispetto al trasporto aereo ha favorito un processo di liberalizzazione, analogamente a quanto accaduto per quest'ultimo, che è culminato con l'emanazione della Direttiva n. 96/67/CE.

Le tappe che hanno segnato tale percorso si espongono brevemente qui di seguito.

Con il Regolamento n. 3976/87 del 14 dicembre 1987, il Consiglio ha voluto applicare a taluni accordi e pratiche in uso nel trasporto aereo, e segnatamente nell'assistenza a terra, l'art. 85.3 del Trattato di Roma (ora art. 81.3 del Trattato CE)¹⁰.

La norma del Trattato, per quanto qui rileva, vieta le intese tra imprese “*che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune*” (art. 81.1¹¹).

¹⁰Il Trattato di Roma ha istituito, il 25 marzo 1957, la Comunità Economica Europea (CEE). Successivamente alle modifiche apportate dal Trattato di Maastricht del 7 febbraio del 1992, e dal Trattato di Amsterdam del 2 ottobre 1997, è stata modificata la numerazione degli articoli del Trattato di Roma.

¹¹Art. 81: 1. Sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune ed in particolare quelli consistenti nel:

Tuttavia, qualora le intese “*contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva*”, non impongano “*alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi*”, e non eliminino “*la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti*”, la Commissione può decidere di accordare delle esenzioni, sancendo l’inapplicabilità del divieto generale di cui al comma 1 dell’articolo (art. 81.3).

In ragione di ciò sono state ammesse alcune intese finalizzate ad una migliore erogazione dei servizi di *handling*, in quanto poste in essere in presenza delle condizioni dettate dal legislatore comunitario¹².

In applicazione del Regolamento 3976/87, sono stati emanati i Regolamenti della Commissione n. 2673/88 del 26 luglio 1988, con scadenza il 31 gennaio 1991, e quello n. 82/91 del 05 dicembre 1990, con scadenza il 31 dicembre 1992, che assegnavano ai vettori il diritto di avvalersi, tra alcuni dei servizi di assistenza a terra erogati in un determinato aeroporto, solo di quelli che gli

a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione,

b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti,

c) ripartire i mercati o le fonti di approvvigionamento,

d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza,

e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

2. Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, sono nulli di pieno diritto.

3. Tuttavia, le disposizioni del paragrafo 1 possono essere dichiarate inapplicabili:

-a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,

-a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese, e

-a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi,

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

¹²F. A. QUERCI, *Impresa aeroportuale e servizi di handling*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio*, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995, 953.

stessi reputavano necessari, potendo altresì richiederne l'erogazione a diversi operatori, ovvero autoprodurli essi stessi.

Seppure tali Regolamenti hanno rappresentato un deciso passo verso la liberalizzazione del settore, si sono scontrati, come sovente accade all'attività del legislatore comunitario, con la normativa interna degli Stati membri. Imperava, presso che ovunque, un marcato protezionismo (a guardia del quale stavano la legge e la giurisprudenza) della posizione di monopolio assunta negli scali nazionali dai gestori aeroportuali¹³.

In ogni caso, un primo passo era stato fatto.

E' seguita l'adozione del *c.d.* "terzo pacchetto" comunitario, costituito dai Regolamenti del Consiglio n. 2407/92, n. 2408/92 e n. 2409/92 del 23 luglio 1992, che, se da un lato ha privato di efficacia le esenzioni alle intese inerenti le operazioni di *handling*, di cui ai precedenti Regolamenti, dall'altro ha posto basi consistenti per la liberalizzazione del trasporto aereo (con particolare riferimento al libero accesso alle rotte intracomunitarie da parte dei vettori aerei comunitari¹⁴), così favorendo, stante la più volte menzionata correlazione, anche l'apertura del settore dei servizi di assistenza a terra¹⁵.

¹³P. GIRARDI - C. COLETTA, *op. cit.*, 94 ss.

¹⁴Sui contenuti del "terzo pacchetto" si vedano, tra gli altri: G. RINALDI BACCELLI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità economica europea*, in *Trasp.*, 1993, 39 ss.; S. BUSTI, *La nuova disciplina comunitaria dei servizi aerei*, in *Trasp.*, 1993, 81 ss.; G. ROMANELLI, *I problemi di una disciplina comunitaria dei servizi aerei*, in *I servizi aerei e la CEE, Atti del Convegno di Roma del 27 novembre del 1985*, Padova, 1987, 7 ss.; P. GIRARDI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. trasp.*, 1993, 39 ss.; M. GRIGOLI, *Liberalizzazione e sicurezza nel trasporto aereo comunitario*, in *Trasp.*, 1993, 3 ss.; P. MASI, *Trasporto aereo e concorrenza*, in *Dir. trasp.*, 1994, 1 ss.

¹⁵Per un commento alla regolamentazione del settore nel periodo antecedente all'emanazione del "terzo pacchetto", tra i tanti, si rimanda a: G. ROMANELLI, *op. cit.*, 7 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Trasp.*, 1987, 150, e, dello stesso autore, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità economica europea, cit.*, 23 ss., *Concorrenza e liberalizzazione nel trasporto aereo: profili giuridici*, in *Trasp.*, 1993, 17; A. GIARDINA, *La nuova disciplina comunitaria del trasporto aereo: problemi e prospettive*, in *Riv. dir. int.*, 1988, 802, e, dello stesso autore, *La disciplina comunitaria del trasporto aereo*, in *Dir. comm. int.*, 1988, 304; G. SILINGARDI, *Trasporto aereo e deregulation nella prospettiva comunitaria*, in *Studi di economia e diritto*, 1989, 613; A. LASSANDRO - A. SANSONE, *Il pacchetto di misure comunitarie sui servizi di trasporto aereo*, in *Quaderni Air Press*, 1989; S. ZUNARELLI, *Servizi aerei*, in *Enc. Dir.*, XLII, 1990, 385; M. PANDOLFELLI, *Per una valutazione della politica comunitaria del trasporto aereo*, in *Struttura di mercato e regolamentazione del trasporto aereo*, a cura di F. Padoa Schioppa Kostoris, Bologna, 1995; P. MASI, *op. cit.*, 1 ss.

Il 14 dicembre 1993 la Commissione Europea ha pubblicato un documento di carattere consultivo, *Consultation Paper on Ground Handling Services*, rivolto agli operatori del settore aeronautico, con l'obiettivo di avviare una politica di qualità dei servizi di assistenza a terra e di contenimento dei prezzi.

Il mezzo per il raggiungimento dell'ambito traguardo è stato individuato nell'apertura del settore alle regole della concorrenza. Le difficoltà ravvisate nelle precedenti fasi della liberalizzazione dell'*handling*, specie nel momento in cui le norme comunitarie si sono scontrate con la legislazione degli Stati membri, ha suggerito la definizione di un sostrato di regole comuni applicabile a tutti gli stati della Comunità, che non sovvertisse gli ordinamenti nazionali.

Infine, il 15 ottobre del 1996, è stata emanata la direttiva del Consiglio n. 96/67/CE.

La Direttiva, seppure non ha posto in essere un'indiscriminata liberalizzazione dell'assistenza a terra, ha fatto sì che, quanto ai soggetti erogatori dei servizi, si passasse da un regime nel quale l'*handling* veniva erogato dal gestore aeroportuale, ed in alcuni casi dai vettori in autoproduzione, ad un mercato al quale (salvo alcune specifiche limitazioni imposte dal legislatore) l'accesso era consentito anche ad altri operatori indipendenti.

La Direttiva, infatti, applicabile dal 1° gennaio 2001 a tutti gli aeroporti comunitari aperti al traffico commerciale con traffico annuale passeggeri almeno pari a 2 mln., e merci superiore a 50.000 tonnellate (art. 1, comma 2), quanto ai soggetti erogatori, stabilisce che:

- *“Gli Stati membri adottano le misure necessarie secondo i criteri di cui all'articolo 1, per garantire ai prestatori di servizi il libero accesso al mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra a terzi”* (art. 6, comma 1);
- *“Gli Stati membri adottano le misure necessarie, in base ai criteri fissati all'articolo 1, per garantire la libera effettuazione dell'autoassistenza a terra”* (art. 7. comma 1);
- *“Nonostante l'applicazione degli articoli 6 e 7, gli Stati membri possono riservare all'ente di gestione dell'aeroporto o ad altro ente, la gestione delle infrastrutture centralizzate volte a fornire servizi di assistenza a terra e la cui*

complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o la duplicazione” rendendo “obbligatorio l’impiego di queste infrastrutture per i prestatori di servizi e per gli utenti che effettuano l’autoassistenza” (art. 8 comma 1).

Oltre a ciò, gli Stati membri, al ricorrere di determinate fattispecie e condizioni, possono limitare l’accesso al mercato dell’assistenza a terra (art. 6, commi 2 e 3, art. 7, comma 2, artt. 9 e 14¹⁶).

¹⁶Articolo 6: 1. (...) *omissis*

2. Gli Stati membri possono limitare il numero dei prestatori autorizzati a fornire le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra:

- assistenza bagagli,
- assistenza operazioni in pista,
- assistenza carburante e olio,
- assistenza merci e posta per quanto riguarda, sia in arrivo che in partenza o in transito, il trattamento fisico delle merci e della posta tra l'aerostazione e l'aereo.

In ogni caso, gli Stati membri non possono limitare il loro numero a meno di due, per ciascuna categoria di servizio.

3. Inoltre, a decorrere dal 1° gennaio 2001, almeno un prestatore autorizzato non può essere controllato direttamente o indirettamente

- né dall'ente di gestione dell'aeroporto,
- né da un utente che abbia trasportato più del 25 % dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori,
- né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente da tale ente di gestione o da tale utente.

Ogni Stato membro può chiedere tuttavia, non oltre il 1° luglio 2000, che l’obbligo di cui al presente paragrafo sia differito fino al 31 dicembre 2002.

La Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 10 esamina la domanda e può decidere di accoglierla, tenendo conto dell'evoluzione del settore e in particolare della situazione di aeroporti che si trovino in un'analogia situazione in ordine al volume e alla struttura del traffico.

4. (...) *omissis*

Articolo 7: 1. (...) *omissis*

2. Tuttavia, per le seguenti categorie di servizi:

- assistenza bagagli,
- assistenza operazioni in pista,
- assistenza carburante,
- assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta, in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aereo,

gli Stati membri possono riservare l'effettuazione dell'autoassistenza ad almeno due utenti, a condizioni che questi ultimi siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

Articolo 9: 1. Laddove in un aeroporto, per vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, risulti impossibile un'apertura del mercato e/o l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dalla presente direttiva, lo Stato membro di cui trattasi può decidere:

- a) di limitare il numero di prestatori per una o più categorie di servizi di assistenza non elencata

all'articolo 6, paragrafo 2 in tutto l'aeroporto o in una parte di esso; in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafi 2 e 3;

b) di riservare a un solo prestatore una o più categorie di servizi di assistenza di cui all'articolo 6, paragrafo 2;

c) di riservare l'effettuazione dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti per le categorie di servizi non elencate all'articolo 7, paragrafo 2, a condizione che questi utenti siano scelti in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori;

d) di vietare, o limitare ad un solo utente, l'effettuazione dell'autoassistenza per le categorie di servizi di assistenza a terra elencate all'articolo 7, paragrafo 2.

2. Qualsiasi decisione di deroga adottata a norma del paragrafo 1 deve:

a) specificare la categoria o le categorie di servizi cui si applica la deroga e i vincoli specifici di spazio o di capacità disponibili che la giustificano;

b) essere accompagnata da un piano di misure adeguate mirante a superare questi vincoli.

Inoltre, la deroga non deve:

i) pregiudicare indebitamente gli obiettivi della presente direttiva;

ii) dar luogo a distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi e/o gli utenti che praticano l'autoassistenza;

iii) essere più ampia del necessario.

3. Gli Stati membri notificano alla Commissione, almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, le deroghe concesse in base al paragrafo 1, nonché i motivi che le giustificano.

La Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee un riassunto delle decisioni notificate e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

4. La Commissione effettua un esame approfondito della decisione di deroga presentata dallo Stato membro. A tale scopo la Commissione svolge un'analisi particolareggiata della situazione e uno studio delle misure appropriate presentate dallo Stato membro per accertare l'esistenza dei vincoli adottati e l'impossibilità di aprire il mercato e/o di consentire l'effettuazione dell'autoassistenza ai livelli previsti dalla presente direttiva.

5. In seguito a tale esame e previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può approvare la decisione dello Stato membro o opporvisi se ritiene che i vincoli richiamati non siano accertati o non siano di entità tale da giustificare una deroga. Previa consultazione dello Stato membro interessato, la Commissione può altresì esigere che lo Stato membro stesso modifichi la portata della deroga o la limiti alle sole parti di un aeroporto o di un sistema aeroportuale in cui i vincoli adottati sono accertati.

La decisione della Commissione è adottata non oltre tre mesi dalla notifica da parte dello Stato membro ed è pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

6. La durata delle deroghe concesse dagli Stati membri a norma del paragrafo 1 non può eccedere i tre anni, salvo per le deroghe concesse in base al paragrafo 1, lettera b). Non oltre tre mesi prima della scadenza di detto termine, ogni domanda di deroga deve formare oggetto di una nuova decisione dello Stato membro, che sarà a sua volta soggetta alla procedura prevista dal presente articolo.

La durata delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1, lettera b) non può eccedere i due anni.

Tuttavia, ogni Stato membro può chiedere, in base al paragrafo 1, che tale periodo sia prolungato una sola volta di due anni. La Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 10, decide in merito alla domanda.

Articolo 14: 1. Gli Stati membri possono subordinare l'attività di un prestatore di servizi di assistenza o di un utente che effettua l'autoassistenza in un aeroporto all'ottenimento di un riconoscimento di idoneità rilasciato da un'autorità pubblica indipendente dall'ente di gestione di tale aeroporto.

I criteri per il rilascio del riconoscimento di idoneità devono riferirsi ad una situazione finanziaria sana e ad una copertura assicurativa sufficiente, alla sicurezza degli impianti, degli aeromobili, delle attrezzature e delle persone nonché alla tutela dell'ambiente e all'osservanza della legislazione sociale pertinente.

I criteri devono rispettare i seguenti principi:

La normativa comunitaria, dunque, fatte salve le ipotesi in cui si tratti di utilizzare le *cc.dd.* infrastrutture centralizzate, garantisce il diritto degli operatori indipendenti e dei vettori (oltre quello della società di gestione), di erogare prestazioni di *handling*, rispettivamente per conto terzi e in autoproduzione.

2.2. La liberalizzazione in Italia

2.2.1. L'iniziale orientamento della giurisprudenza

In Italia il processo di liberalizzazione dell'*handling*, come si è già avuto modo di dire, è giunto a (parziale) conclusione con l'emanazione del D.lgs. n. 18/99, che ha attuato la Direttiva n. 96/67/CE.

Tuttavia, ben prima dell'entrata in vigore del Decreto, da più parti era stata prospettata l'esigenza di un'apertura del mercato che consentisse l'accesso ad *handlers* indipendenti¹⁷.

Sino a quel momento, infatti, l'*handling* era stato gestito, in regime di sostanziale monopolio, dalle società concessionarie della gestione aeroportuale

a) devono essere applicati in modo non discriminatorio ai diversi prestatori e utenti;
b) devono essere in rapporto con l'obiettivo perseguito;
c) non possono portare ad una riduzione di fatto dell'accesso al mercato o dell'effettuazione dell'autoassistenza sino ad un livello inferiore a quello previsto dalla presente direttiva.
Tali criteri devono essere resi pubblici e il prestatore o l'utente che effettua l'autoassistenza deve essere previamente informato circa la procedura di rilascio.
2. È possibile rifiutare o revocare il riconoscimento di idoneità solo se il prestatore o l'utente che effettua l'autoassistenza non risponde ai criteri di cui al paragrafo 1 per motivi ad esso imputabili.
I motivi del rifiuto o della revoca devono essere comunicati al prestatore o all'utente di cui trattasi e all'ente di gestione.

¹⁷Sull'espletamento delle attività di assistenza a terra prima della direttiva n. 96/67/CE, si vedano, tra i tanti: P. GIRARDI - C. COLETTA, *op. cit.*, 73 ss.; F. A. QUERCI, *op. cit.*, 951 ss.; S. VALBUSA, *op. cit.*, 109 ss.; G. ROMANELLI, *Il vigente sistema normativo aeroportuale italiano nel rapporto con la disciplina antitrust*, in *Il nuovo ruolo dell'aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, 10 ss.; *ivi*, C. MALINCONICO, *Tutela della concorrenza in relazione ai servizi offerti dal concessionario aeroportuale*, 41 ss.; M. GRIGOLI, *Note sull'assetto dell'assistenza aeroportuale a terra*, in *Trasp.*, 1996, 43 ss., e, dello stesso autore, *Autorità antitrust e Commissione U.E. versus società italiane di gestione dei servizi portuali e aeroportuali*, *Atti del Convegno dei Giardini di Naxos, 4-7 settembre 1994*; M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, *cit.*, 40 ss.; D. DOMINICI, *op. cit.*, 87 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *Per un inquadramento sistematico dell'assistenza aeroportuale*, *cit.*, 519 ss.

(inizialmente parziale, e successivamente totale¹⁸), in ciò supportate dalla giurisprudenza prevalente.

In merito, si segnala un *leading case*, concernente la controversia insorta, agli inizi degli anni '60, tra la compagnia di bandiera Alitalia S.p.A., e la S.E.A., società di gestione dello scalo milanese, in materia di autoproduzione delle attività di assistenza a terra¹⁹.

Il Tribunale di Milano, con sentenza del 25 luglio 1964, la Corte d'Appello di Roma, Sez. I, con sentenza del 30 luglio 1965, n. 1717, e la Cassazione Civile, con sentenza del 6 dicembre 1966, n. 2861, hanno (all'epoca) affermato la centralità del ruolo del gestore aeroportuale e, pur riconoscendo il diritto dei vettori aerei di autoprodurre determinati servizi di assistenza terra, hanno stabilito che l'autoproduzione potesse essere consentita a condizione che non contrastasse con la libertà organizzativa e imprenditoriale del gestore stesso. Conseguentemente il vettore aereo si sarebbe dovuto astenere dall'autoprodurre i servizi di assistenza a terra laddove questi venissero già erogati dal gestore aeroportuale.

¹⁸Sull'evoluzione delle forme di gestione degli aeroporti, nonché sull'attuale assetto normativo delle gestioni aeroportuali si vedano, tra i tanti si vedano: G. CAMARDA, *Il regime giuridico delle infrastrutture aeronautiche*, Palermo, 1972; D. DOMINICI, *op. cit.*, 127 ss.; G. FASSINA, *op. cit.*, 1 ss.; D. GAETA, voce *Demanio aeronautico*, in *Enc. dir.*, 1964, XII, 84 ss., e, dello stesso autore, *Il regime giuridico degli aerodromi*, cit., 55 ss.; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2004, 67 ss.; G. ORSONI, *Problemi giuridico-operativi derivanti dalla trasformazione dell'ordinamento aeroportuale italiano*, in *Aa.Vv.*, *Il nuovo ruolo dell'aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, Milano, 1995, 59 ss.; M. Riguzzi, *L'impresa aeroportuale*, cit., 55 ss.; G. SIRIANNI, *Gli aeroporti*, in *Trattato di diritto amministrativo. Diritto amministrativo speciale*, Tomo III, Milano, 2003, 2565 ss.; C. ANGELONE, *Profili giuridici del rapporto concessorio con le società di gestione*, in *Aa.Vv.*, *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000, 1 ss.; G. CAMARDA, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, 770 ss.; M. CASANOVA, *I controlli pubblici nella privatizzazione aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1998, n. 1, 38 ss.; G. MASTRANDREA, *La gestione aeroportuale nella riforma dell'aviazione civile*, in *Aa.Vv.*, *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, Torino, 2002, 82 ss.; A. MASUTTI, *op. cit.*, 77 ss.; F. SALERNO, *L'affidamento in concessione dei servizi aeroportuali nel generale processo di privatizzazione degli aeroporti italiani*, in *Dir. trasp.*, 2003, 521 ss.

¹⁹Per una più approfondita disamina delle decisioni del Tribunale di Milano, della Corte d'Appello di Roma e della Corte di Cassazione, si vedano: F. A. QUERCI, *Profili critici in tema di aerodromi statali e privati*, in *Giur. it.*, parte I, sez. II, 1965, 3 ss.; F. JACCHERI, *Per un inquadramento giuridico dei "diritti aeroportuali" di handling*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, II, 86 ss.; M. Giusti, *op. cit.*, 86.

Conclusione, questa, che poneva una pietra (quasi) tombale sulla liberalizzazione del settore.

2.2.2. Interventi dell’Autorità Garante delle Concorrenza e del Mercato

La posizione di dominanza detenuta dalle società di gestione, come visto adeguatamente supportata, per lungo tempo, dalla giurisprudenza, ha incontrato la ferma opposizione dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)²⁰.

Tra le pronunce dell’AGCM, rivestono un’importanza fondamentale quelle rese nell’ambito della contrapposizione, insorta fra il 1993 e il 1994, tra l’IBAR (Italian Board of Airline Representatives²¹) e la Società Aeroporti di Roma (AdR), e tra l’IBAR e la S.E.A.

La prima vertenza riguardava l’abuso della posizione di monopolista da parte di AdR, che aveva limitato ingiustificatamente l’autoproduzione dei servizi di assistenza a terra, accompagnando a tale pratica escludente l’applicazione di misure, a carico dei vettori, chiaramente anticoncorrenziali.

Con delibera del 17 marzo 1993, n. 1017, l’Autorità ha applicato ad AdR una sanzione amministrativa, imponendole di porre fine alla situazione di abuso sino ad allora perpetrata.

Problematiche analoghe sono riscontrabili nella vertenza tra l’IBAR e la SEA, ove sono stati contestati alla società di gestione alcuni comportamenti

²⁰L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) è un’autorità indipendente costituita con Legge n. 287 del 10 ottobre 1990 “*Norme per la tutela e la concorrenza e del mercato*”. Sui principali interventi della Autorità in materia di *handling* aeroportuale si vedano, A. MASUTTI, *op. cit.*, 118 ss.; F. MUNARI, *Le segnalazioni dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato in materia di gestione aeroportuale e di tariffe aeree*, in *Dir. comm. int.*, 1994, 757 ss.; M. CLARICH, *I poteri dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato nei confronti delle imprese aeroportuali e dei vettori aerei*, in *Il nuovo ruolo dell’aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, 41 ss.; L. CAFAGNA, *La posizione e gli interventi dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato con riferimento ai servizi nei porti e negli aeroporti italiani*, in *Autorità antitrust e Commissione U.E. versus società italiane di gestione dei servizi portuali e aeroportuali. Atti del Convegno dei Giardini di Naxos, 4-7 settembre 1994*, 33 ss.

²¹L’IBAR, è l’associazione italiana dei vettori costituita nel 1986 in adesione alle richieste della IATA, che raccomandava la costituzione di un’associazione in ogni Paese nel quale l’aviazione civile rivestisse un ruolo economico fondamentale.

anticoncorrenziali, quali, in particolare, il divieto imposto ai vettori di operare in autoproduzione, il divieto di avvalersi di un prestatore di servizi indipendente, l'applicazione di tariffe eccessivamente elevate per la fruizione dei servizi di assistenza a terra erogati dal gestore.

Anche in questo caso, con deliberazione del 16 marzo 1994, n. 1845, l'Autorità garante ha applicato alla SEA una sanzione amministrativa, richiedendo altresì alla società di porre fine alla situazione di abuso²².

2.2.3. Il D.lgs. n. 18/99

Punto d'arrivo del descritto processo di liberalizzazione, come anticipato, è stato il recepimento, con D.lgs. n. 18/99, della Direttiva n. 96/67/CE²³.

Il Decreto ha finalmente introdotto, nel nostro ordinamento, una liberalizzazione, regolamentata, dell'*handling* aeroportuale.

Quanto ai contenuti dell'atto legislativo, ci si è già soffermati sull'individuazione delle tipologie di attività ricomprese nell'assistenza a terra. In questa sede, anche al fine di meglio introdurre il tema della presente trattazione, si appunta l'attenzione sulla sostanziale aderenza del Decreto alla Direttiva recepita, con particolare riferimento ai prestatori abilitati a svolgere attività di *handling* in ambito aeroportuale.

L'art. 4 (comma 1) riconosce il diritto dei prestatori indipendenti (in possesso dei requisiti *ex lege*) di accedere al mercato dei servizi di assistenza a terra, negli aeroporti con traffico passeggeri annuale superiore a 3 mln. di persone, o 75.000 tonnellate di merci.

L'art. 5 (comma 1), afferma il diritto dei vettori all'autoassistenza in tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale.

²²Per un approfondito commento su tale deliberazione, si rimanda a L. A. LANZALONE, *L'orientamento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel settore dei servizi aeroportuali: analisi di due leading cases*, in *Dir. mar.*, 1995, 467 ss.

²³Sull'applicazione, nel nostro ordinamento, della Direttiva n. 96/67/CE, si rimanda, tra i tanti, a S. M. CARBONE - S. MUNARI, *L'attuazione nell'ordinamento italiano della direttiva sul libero accesso al mercato dei servizi aeroportuali*, in *Aa.Vv.*, *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000, 36 ss.; M. CIRCI, *L'apertura al mercato dei servizi aeroportuali di handling*, in *Giornale dir. amm.*, n. 11/1999, 1040 ss.

Infine l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile²⁴) può riservare la gestione delle infrastrutture centralizzate (*rectius* dei servizi svolti tramite queste) alla società di gestione, per motivi legati ai costi, all'impatto ambientale, alla complessità, alla allocazione delle infrastrutture stesse, che ne renderebbero antieconomica una suddivisione o duplicazione²⁵.

Non è questa la sede per un'analisi dettagliata delle modalità di accesso al mercato da parte degli *handlers*: basti dire che solo al ricorrere di determinate condizioni positivamente individuate dal legislatore (art. 4, commi 2 e 3, art. 5, commi 2 e 3, art. 12), il Decreto limita o esclude l'accesso degli operatori indipendenti²⁶.

²⁴L'ENAC è un ente pubblico non economico, istituito con il D.lgs. 25 luglio 1997, n. 250, che esercita le funzioni di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile.

²⁵Art. 9: 1. L'E.N.A.C., sentito l'ente di gestione e il comitato degli utenti, riserva la gestione delle infrastrutture centralizzate, tra quelle elencate a titolo esemplificativo nell'allegato B, all'ente di gestione medesimo che ne assicura la gestione in via esclusiva, qualora la loro complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o duplicazione, rendendone eventualmente obbligatorio l'impiego da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, avvalendosi dell'E.N.A.C., vigila affinché la gestione delle infrastrutture centralizzate si svolga secondo criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori che garantiscano l'accesso dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

²⁶Art. 4: 1. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri o a 75 mila tonnellate di merci e negli aeroporti che nel corso dei sei mesi antecedenti il 1 aprile o il 1 ottobre dell'anno precedente hanno avuto un traffico pari o superiore a 2 milioni di passeggeri od a 50 mila tonnellate di merci, è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi sulla base dei requisiti previsti dall'articolo 13.

2. L'E.N.A.C., per motivate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile nell'aeroporto, può limitare il numero dei prestatori per le categorie di servizi di assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile. In ogni caso il numero dei prestatori non può essere inferiore a due, per ciascuna delle categorie di servizi sottoposte a limitazione. E' comunque garantita a tutti gli utenti, indipendentemente dalle parti di aeroporto a loro assegnate, l'effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra.

3. A decorrere dal 1 gennaio 2001, almeno uno dei prestatori non deve essere controllato direttamente o indirettamente né dall'ente di gestione, né da un vettore che abbia trasportato più del 25% dei passeggeri o delle merci registrati nell'aeroporto durante l'anno precedente a quello in cui viene effettuata la selezione dei prestatori, né da un ente che controlla o che è controllato direttamente o indirettamente dall'ente di gestione o dal vettore interessati.

4. La richiesta, sulla base della normativa comunitaria, di eventuale differimento dell'adempimento dell'obbligo di cui al comma 3 è formulata dal Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentito l'E.N.A.C.

La prospettata apertura del mercato fa sì che in ambito aeroportuale possano essere (astrattamente) presenti, o compresenti, tre tipologie di *handlers*:

- la società concessionaria della gestione;
- l'operatore indipendente;
- il vettore in autoproduzione.

Limitando l'analisi al trasporto aereo di persone, è evidente che il passeggero richiede direttamente al vettore l'erogazione della prestazione di trasporto. Il vettore, al fine di adempiere correttamente, dovrà avvalersi di una serie di

Art. 5: 1. Salvo quanto previsto nei commi 2 e 3 e nei casi di limitazione all'accesso di cui all'articolo 12, comma 1, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto è consentita, in tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale, l'effettuazione dei servizi aeroportuali a terra da parte del vettore in regime di autoassistenza.

2. Negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 1 milione di passeggeri o a 25 mila tonnellate di merce, l'E.N.A.C., nel rispetto dei criteri di obiettività, trasparenza e non discriminazione, su richiesta dell'ente di gestione, può limitare, per motivate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile in aeroporto, il numero dei soggetti autorizzati all'effettuazione dell'autoassistenza per le categorie di servizi dell'assistenza bagagli, dell'assistenza operazioni in pista, dell'assistenza carburante, dell'assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito tra l'aerostazione e l'aeromobile, garantendone l'effettuazione da parte di almeno due richiedenti.

3. Negli aeroporti con traffico annuale inferiore a un milione di passeggeri o a 25 mila tonnellate di merci, l'E.N.A.C. può escludere, nel rispetto dei criteri e con le modalità di cui al comma 2, dal regime di autoassistenza i servizi elencati al medesimo comma 2.

Art. 12: 1. L'E.N.A.C., in presenza di vincoli specifici di spazio o di capacità disponibile, specialmente in funzione della congestione e del coefficiente di utilizzazione delle superfici, previa segnalazione dell'ente di gestione che presenta un piano di intervento per la rimozione o per la riduzione dei vincoli, autorizza l'ente di gestione a:

a) limitare, per non oltre tre anni, l'accesso dei prestatori di determinate categorie di servizi non elencate nell'articolo 4, comma 2, garantendo comunque le condizioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3;

b) riservare, per non oltre due anni rinnovabili per una sola volta, ad un solo prestatore una o più determinate categorie di servizi di assistenza a terra elencati nell'articolo 4, comma 2;

c) riservare, per non oltre tre anni, l'effettuazione dell'autoassistenza a un numero limitato di utenti per le categorie di servizi non elencate nell'articolo 5, comma 2;

d) non consentire o limitare ad un solo utente, per non oltre tre anni, l'effettuazione dell'autoassistenza per una o più determinate categorie tra i servizi di cui all'articolo 5, comma 2.

2. Le limitazioni di cui al comma 1, complete dei relativi piani di intervento, sono comunicate al Ministero dei trasporti e della navigazione almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvede alla notificazione delle limitazioni medesime alla Commissione europea almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, per l'approvazione e per la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

servizi (di *handling*) strumentali alla prestazione principale. In via di estrema semplificazione, dovrà far sì che i passeggeri raggiungano l'aeromobile e, una volta arrivati a destino, vengano ricondotti alla stazione aeronautica; dovrà prendere in consegna e trasportare il bagaglio dei passeggeri; potrà garantire a bordo il servizio di *catering* (particolarmente rilevante nelle tratte di media e lunga percorrenza).

Qualora si verifici un inadempimento nell'erogazione del servizio di *handling*, si possono prospettare scenari diversi:

- il vettore ha svolto l'assistenza in autoproduzione. In tal caso, non sorgeranno particolari problemi relativamente all'esercizio dell'azione di responsabilità da parte del passeggero;

- il vettore ha incaricato un terzo, sia esso società di gestione o altro operatore indipendente, dell'erogazione del servizio. Si pone allora il non facile problema di stabilire quale sia la normativa applicabile all'azione di responsabilità intentata dal passeggero.

Queste sono alcune delle domande alle quali, in corso di trattazione, si cercherà di dare una risposta, avvalendosi dei principali orientamenti dottrinali e giurisprudenziali formati sul punto, ed esplorando le eventuali "certezze" giuridiche rinvenibili nella normativa di settore.

Capitolo 2

L'azione di responsabilità: diritto uniforme, normativa comunitaria e nazionale

La valutazione critica delle problematiche connesse al riparto di responsabilità per lo svolgimento delle attività di *handling*, necessita di una disamina preliminare, concernente le principali norme di diritto uniforme e positivo (nazionale e comunitario), emanate in materia.

Nel far ciò, si appunta in particolare l'attenzione sui seguenti aspetti:

- ambito spaziale e temporale della responsabilità;
- soggetti passivi dell'azione di responsabilità;
- alcune peculiarità dell'azione di responsabilità, quali applicabilità o meno dei limiti risarcitori, e natura giuridica della responsabilità stessa.

1. L'evoluzione della normativa di diritto uniforme in materia di handling

1.1. La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e sue modifiche

La prima raccolta di norme di diritto uniforme che si esamina, è la Convenzione di Varsavia del 12 Ottobre 1929 “*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien International*”²⁷.

La Convenzione (redatta in lingua francese ma qui analizzata nella traduzione ufficiale in lingua inglese), è stata emendata la prima volta il 28 settembre 1955, dal protocollo dell'Aja²⁸.

Nel sistema di Varsavia - l'Aja, il vettore è responsabile dei danni alla persona (lesioni o morte) verificatisi “*on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*” (art. 17).

²⁷Ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 19 maggio 1932 n. 841.

²⁸Ratificato e reso esecutivo in Italia con l. 3 dicembre 1962 n. 1832. Per un inquadramento del regime di responsabilità del vettore introdotto dalla Convenzione di Varsavia del 1929, si rimanda, tra i tanti, a T. BALLARINO - S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 608 ss.

Per quanto invece concerne i danni al bagaglio registrato (*“registered luggage”*), consegnato alla custodia del vettore per il trasporto), la responsabilità della compagnia aerea ricomprende gli eventi verificatisi *“during the carriage by air (which) comprises the period during which the luggage or goods are in charge of the carrier, whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.*

The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an aerodrome. If, however, such a carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air” (art. 18).

Nulla è detto circa i *cc.dd.* bagagli non registrati, che non vengono consegnati al vettore e che, durante il trasporto, al pari degli oggetti personali, rimangono nella disponibilità del passeggero.

L’art. 20 consente al vettore, tanto nelle ipotesi di danno alla persona che in quelle di danno al bagaglio consegnato, di esonerarsi da responsabilità se prova che *“he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures”* (art. 20).

Per quanto concerne la limitazione del debito risarcitorio, di cui il vettore può avvalersi al ricorrere di determinate condizioni, tanto nel trasporto di persone che in quello di (merci e) bagagli (art. 22), il protocollo dell’Aja ha significativamente emendato l’art. 25 della Convenzione, introducendo il principio per il quale non si applica alcun limite *“if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment”* (art. 25).

Il protocollo, infine, ammette che l'azione risarcitoria possa essere intentata dal danneggiato contro *agent* o *servant* del vettore (sul cui significato ci si soffermerà in seguito), all'uopo introducendo un'apposita norma (art. 25A) ove si stabilisce che:

“1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

Si rileva in primo luogo che nella traduzione in lingua inglese del protocollo dell'Aja il termine *préposé*, che nella versione in francese “affianca” il vettore (*transporteur*) quale soggetto di cui il primo può avvalersi per lo svolgimento delle operazioni inerenti la navigazione aerea, viene tradotto con quello di *agent* e *servant*, di cui si fa menzione negli artt. 25 e 25A²⁹.

Per il momento, i termini *préposé*, da un lato, e *servant* e *agent*, dall'altro, vengono identificati con la comune dizione di “preposto”. In corso di trattazione si avrà modo di soffermarsi sull'ampiezza del significato del termine preposto e sulla sua rilevanza ai fini dell'esercizio dell'azione di responsabilità.

²⁹ Il testo del protocollo dell'Aja in lingua francese, e quello in lingua inglese, sono stati dichiarati entrambi autentici. Tuttavia, in caso di difformità, si dava prevalenza al testo francese.

Il sistema di Varsavia - l'Aja è connotato da una responsabilità del vettore per i danni al passeggero verificatisi tra l'inizio delle operazioni di imbarco e il termine di quelle di sbarco³⁰.

Circa l'ampiezza di tale arco spaziale e temporale gli orientamenti di dottrina e giurisprudenza non sono concordi. Con riserva di tornare in seguito sul punto, si osserva che all'opinione di coloro che ritengono doversi limitare la responsabilità del vettore alle operazioni di volo, e all'utilizzo della scaletta ancorata all'aereo per consentire l'entrata e l'uscita dei passeggeri, si contrappongono coloro che ampliano la sfera della responsabilità, riferendola anche alle operazioni di trasferimento dei passeggeri dall'aerostazione all'aeromobile e viceversa.

Prima di proseguire, giova un chiarimento concernente l'attività di *catering*, la cui inclusione nelle attività di assistenza a terra potrebbe destare qualche perplessità, anche se avallata dalle classificazioni adottate dalla IATA e dai legislatori comunitario e nazionale.

Induce a concludere in tal senso, infatti, anche una indiscutibile strumentalità al trasporto aereo, nonché l'attitudine ad arrecare un danno al passeggero che abbia usufruito della prestazione erogata dal vettore. Elementi, questi, che fondano l'assimilabilità del *catering* alle altre attività di assistenza a terra prestate in favore del passeggero.

Anche se gli alimenti sono stati preparati e confezionati al di fuori dell'ambito aeroportuale, come in genere accade, l'evento dannoso verrà in essere solo nel momento in cui, durante le fasi di volo (dunque con stretta attinenza, *rectius* strumentalità, all'attività di trasporto), il passeggero dovesse avvalersi del servizio di ristorazione.

Per quanto concerne il bagaglio del passeggero, in particolare quello affidato alla custodia del vettore ("*registered luggage*"), quest'ultimo è responsabile per i danni verificatisi durante il trasporto aereo, che comprende il periodo nel

³⁰Per una più approfondita analisi della natura giuridica della responsabilità nel sistema di Varsavia-l'Aja, si rimanda a A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 621 ss.

quale il vettore aveva la custodia del bagaglio, a bordo dell'aeromobile, in aeroporto, od in altro luogo di atterraggio.

Anche in questo caso l'ambito della responsabilità può essere inteso in senso stretto, correlandolo alla materiale custodia del bagaglio da parte del vettore, ovvero in senso ampio, dunque sino alla riconsegna del bagaglio al passeggero. Il trasporto aereo non ricomprende i trasporti via terra o via acqua (marittimi e fluviali) effettuati al di fuori dell'aerodromo, eccetto quelli compiuti a motivo del carico, della consegna o del trasbordo: sono, queste ultime, le uniche attività di assistenza a terra che per necessità logistiche (invero scarsamente ricorrenti nella pratica e per lo più determinate da situazioni contingenti) possono essere svolte avvalendosi di modalità di trasporto alternative, che hanno origine al di fuori dell'aeroporto.

Il vettore non incorre in responsabilità per i danni a bagagli e passeggeri se prova che lui e i suoi preposti (*servants* ed *agents*), hanno adottato le misure necessarie ad evitare il verificarsi del danno, ovvero che era per loro impossibile prenderle.

Inoltre i limiti risarcitori di cui il vettore può beneficiare, come detto sia per i danni al passeggero che per quelli al bagaglio, non trovano applicazione se i danni sono stati causati da un'azione od omissione del vettore, o di un suo preposto, posta in essere con l'intento di cagionare il danno, ovvero temerariamente, con la consapevolezza che ne sarebbe derivato un danno e, qualora si tratti di un preposto, se è provato che abbia agito nell'esercizio del suo ufficio.

Se invece l'azione di responsabilità viene instaurata direttamente contro il preposto, i limiti risarcitori si applicheranno solo se questi provi di avere agito nell'esercizio del suo ufficio, cioè delle attribuzioni conferite dal vettore.

Prima che i protocolli di Montreal del 1975 modificassero ulteriormente la Convenzione, già nel 1971 il protocollo del Guatemala, mai entrato in vigore, era intervenuto sul sistema di Varsavia - l'Aja.

Tale protocollo, per quanto concerne l'ambito spaziale e temporale della responsabilità del vettore, non incide significativamente sul testo della Convenzione, né chiarisce gli evidenziati dubbi interpretativi.

Infatti, ai fini dell'azione di responsabilità, i danni al passeggero rilevano se verificatisi a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di imbarco e di sbarco, mentre per quelli al bagaglio (si parla genericamente di “*baggage*”, senza specificare se si tratti o meno di bagaglio consegnato al vettore), si richiede che l'evento dannoso sia occorso a bordo dell'aeromobile, ovvero tra le operazioni di imbarco e sbarco, e comunque durante tutto il periodo in cui il bagaglio si è trovato nella custodia del vettore³¹.

Per quanto concerne l'adempimento dell'onere probatorio, al fine di escludere la responsabilità del vettore, nonché l'applicazione dei limiti risarcitori, si dà rilievo, ancora una volta, non solo alla condotta del *carrier*, ma anche a quella di *servant e agent*³².

³¹Art. IV: “Article 17 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:
Article 17

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon condition only that the event which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking or during any period within which the baggage was in charge of the carrier. However, the carrier is not liable if the damage resulted solely from the inherent defect, quality or vice of the baggage.

3. Unless otherwise specified, in this Convention the term “baggage” means both checked baggage and objects carried by the passenger”.

Art. V: “In Article 18 of the Convention paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following:

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any cargo, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the cargo is in charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever”.

³²Art. VI: “Article 20 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

Article 20

1. In the carriage of passengers and baggage the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if he proves that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures.

Analoga considerazione vale per l'azione di responsabilità, che potrà essere intentata nei confronti del vettore, ovvero direttamente verso *servants* e *agents*³³.

Il protocollo del Guatemala, dunque, non segna discontinuità rilevanti rispetto al sistema di Varsavia - l'Aja³⁴.

1.2. I protocolli di Montreal del 1975

I protocolli di Montreal (n. 1, 2, 3 e 4 del 25 settembre 1975) hanno ulteriormente emendato la Convenzione di Varsavia, nella formulazione dovuta al protocollo dell'Aja del 1955³⁵.

Ai fini che ci occupano (trasporto passeggeri e bagagli) assumono scarso rilievo i primi tre protocolli.

Il protocollo n. 4, invece, pur fornendo alcune specificazioni, aderisce agli aspetti fondamentali della disciplina introdotta dal protocollo dell'Aja, concernenti l'ambito spaziale e temporale di responsabilità del vettore, le modalità dell'esercizio dell'azione di responsabilità da parte del danneggiato

2. In the carriage of cargo the carrier shall not be liable for damage resulting from destruction, loss, damage or delay if he proves that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures".

Art. X: "Article 25 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:
Article 25

The limit of liability specified in paragraph 2 of Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment".

³³Art. XI: "In Article 25 A of the Convention paragraphs 1 and 3 shall be deleted and replaced by the following:

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply to the carriage of cargo if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result".

³⁴Per una dettagliata descrizione del Protocollo del Guatemala del 1971 si rimanda a T. BALLARINO - S. BUSTI, *op. cit.*, 612 ss.

³⁵In Italia, con l. 6 febbraio 1981, n. 43, è stata autorizzata la ratifica dei Protocolli di Montreal. I protocolli n. 1 e 2 sono in vigore dal 15 giugno 1996, il n. 4 dal 14 giugno 1998. Per una dettagliata descrizione dei protocolli si rimanda a T. BALLARINO - S. BUSTI, *op. cit.*, 637 ss.

verso il vettore (nel cui ambito si attribuisce ancora una volta specifico rilievo alla condotta di *servants* e *agents*), i principi in materia di limiti risarcitori, l'esperibilità dell'azione di responsabilità direttamente verso *servants* e *agents* incaricati dal *carrier*, che beneficiano anch'essi della limitazione del debito risarcitorio.

Anche il protocollo n. 4 circoscrive l'ambito spaziale e temporale della responsabilità del vettore, per i danni al passeggero, dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco, chiaramente comprese le operazioni di volo e, per i danni al bagaglio, per tutto il tempo in cui i bagagli sono affidati alla custodia del *carrier*.

1.3. La Convenzione di Guadalajara del 1961

Il 18 settembre 1961 viene stipulata a Guadalajara una Convenzione supplementare a quella di Varsavia, concernente il trasporto aereo internazionale eseguito da vettore diverso da quello contrattuale (*c.d.* vettore di fatto, *actual carrier*)³⁶.

Pur non essendo strettamente attinente all'oggetto della presente trattazione, si rileva una significativa discontinuità rispetto al sistema di Varsavia '29 - l'Aja '55 - Montreal '75, specie per quanto concerne i soggetti passivi dell'azione di responsabilità che dovesse essere intentata dal passeggero.

L'art. V della Convenzione di Guadalajara, infatti, riconosce al *servant* e all'*agent* del vettore effettivo e di quello contrattuale, il diritto di avvalersi dei limiti risarcitori di cui può beneficiare il vettore (contrattuale o di fatto) che ha conferito loro l'incarico di espletare determinate attività (si ritiene, anche di *handling*)³⁷.

³⁶La Convenzione di Guadalajara è stata ratificata in Italia con l. 11 giugno 1967 n. 459.

³⁷Art. V: "In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked".

Il successivo art. VII, tuttavia, prevede che l'azione di responsabilità per i danni causati dal vettore effettivo possa essere intentata, a scelta del danneggiato, nei confronti di quest'ultimo, del vettore contrattuale, o di entrambi.

Nulla è detto della possibilità di agire direttamente nei confronti di dipendenti o incaricati del vettore effettivo o contrattuale³⁸.

Il combinato disposto degli artt. V e VII della Convenzione sembra configurare, (si precisa, limitatamente al trasporto effettuato dal vettore *c.d.* di fatto) un sistema per il quale il danneggiato può chiedere il ristoro del danno subito ai soli vettori coinvolti nel trasporto.

Successivamente, il vettore, o i vettori, se condannati al risarcimento dei danni, potranno agire in rivalsa verso *agent* o *servant*, che in quella sede potranno avvalersi, al ricorrere di determinate condizioni, dei disciplinati limiti risarcitori.

Non così per la Convenzione di Varsavia (e successive modifiche), che consente al danneggiato di chiedere il risarcimento non solo al vettore, ma anche al preposto.

1.4. La Convenzione di Montreal del 1999

La Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, la cui applicazione, in ragione dell'espresso richiamo contenuto nel Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 889 del 13 maggio 2002, è vincolante per tutti i paesi UE, identifica il punto d'arrivo del percorso sin qui rappresentato, concernente l'evoluzione della disciplina della responsabilità per lo

³⁸Art. VII: "In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case".

svolgimento del trasporto aereo e delle attività strumentali (*cc.dd.* di *handling*, o di assistenza a terra)³⁹.

Quanto all'ambito spaziale e temporale di responsabilità nel trasporto di persone, la Convenzione dispone che nelle ipotesi di morte o lesioni del passeggero il vettore "*is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*" (art. 17, comma 1).

Il sistema introdotto dalla Convenzione di Montreal conferma, dunque, una responsabilità del vettore per il solo fatto che l'evento dannoso si sia verificato tra l'inizio delle operazioni di imbarco e la fine di quelle di sbarco, senza tuttavia chiarire in quali attività si concretizzino tali operazioni.

Rimandando al prosieguo della trattazione maggiori approfondimenti sul punto, in questa sede si osserva che per la Convenzione rileva non già il momento in cui si è riscontrato il danno (morte o lesione del passeggero), ma quello in cui concretamente si sia verificata la causa del danno stesso ("*the accident which caused the death or injury*"), richiedendo che si sia prodotta a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di imbarco o di sbarco.

Si tratta di un criterio di imputazione della responsabilità che non si limita a considerare le ipotesi in cui la causa e il danno siano concomitanti, come peraltro spesso accade nelle fattispecie di lesione o morte del passeggero, ma che tiene nel debito conto anche le fattispecie in cui causa e danno siano tra loro differiti nel tempo e nello spazio.

La scelta del legislatore (beninteso di diritto uniforme), consente l'applicazione della Convenzione ad una pluralità di fattispecie, relativamente alle quali potrebbe sorgere qualche dubbio. A mero titolo di esempio, si pensi alle lesioni o alla morte del passeggero, in quanto causate dall'attività di *catering*.

³⁹La Convenzione è entrata in vigore in Italia il 28 giugno 2004, in virtù della contemporanea ratifica, avvenuta in data 29 aprile 2004, di tredici Stati membri dell'Unione Europea, della Comunità stessa e della Norvegia.

Come detto, il passeggero che intenda esperire l'azione di responsabilità dovrebbe avere quale riferimento (spaziale e temporale) il momento in cui è stata posta in essere la condotta che ha causato il danno.

Si precisa che nel caso di specie la causa del danno può originare da condotte differenti, imputabili alla società di *catering* che ha fornito alimenti avariati, oppure al vettore che, successivamente alla ricezione, non li ha conservati nel modo corretto.

Tuttavia, la responsabilità di vettore, dipendenti o preposti, nei confronti dei passeggeri, sorgerà in tanto in quanto cibi e bevande alterati siano stati somministrati a bordo.

E' dunque la somministrazione che dovrebbe essere assunta quale causa del danno al passeggero, e che vale a giustificare l'azione di responsabilità. In difetto di somministrazione, infatti, non potrebbe verificarsi alcun danno.

Quanto detto, consente di far valere una responsabilità di vettore o *handler* anche se la morte o la lesione del passeggero, per avere fruito a bordo del servizio di *catering*, dovessero verificarsi una volta concluso il trasporto aereo.

Se invece si attribuisse esclusivo rilievo al momento del verificarsi del danno, i passeggeri non godrebbero della tutela accordata dalla Convenzione di Montreal, ogni qual volta la morte o il malessere fisico dovessero sopraggiungere al di fuori dell'aeromobile, e non già a bordo.

Ugualmente è a dirsi per quanto concerne i danni al bagaglio consegnato, relativamente ai quali la Convenzione dispone che *“The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier”* (art. 17, comma 2).

Quanto ai bagagli non consegnati, la seconda parte del comma 2 dell'art. 17 si limita a stabilire che *“In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents”*.

Considerato che si tratta di beni che il passeggero porta con sé, è plausibile estendere al bagaglio non consegnato le previsioni di cui al comma 1 dell'art. 17, che sanciscono la responsabilità del vettore, o di chi svolge l'operazione per suo conto, qualora la causa del danno si sia verificata tra l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, ovvero durante la fase di navigazione.

La possibilità per il vettore di esonerarsi da responsabilità è esclusa dal comma 1, art. 21, per i danni ai passeggeri di importo non superiore ai 100.000 DSP (Diritti Speciali di Prelievo⁴⁰): *“the carrier shall not be able to exclude or limit its liability”*.

Un temperamento è previsto dal comma 2 per i danni eccedenti i 100.000 DSP, relativamente ai quali il vettore non risponde se prova che il danno è stato causato da negligenza, atto illecito o omissione propria, o dei propri *servants e agents* (*“such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents”*), ovvero se prova che è stato causato dalla condotta negligente, illecita o omissiva di soggetti terzi (*“such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party”*).

In nessun caso per i danni ai passeggeri (esclusi quelli da ritardo) il vettore potrà avvalersi dei limiti risarcitori di cui al successivo articolo 22⁴¹.

Come visto, per i danni al bagaglio consegnato l'evento è addebitabile alla responsabilità del vettore se si sia verificato a bordo dell'aeromobile o mentre il bagaglio era nella sua custodia, salvo che provi che il danno è stato causato da difetto o vizio intrinseco del bagaglio, ovvero dalla sua natura (*“the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage”*, art. 17, comma 2).

⁴⁰Si definisce Diritto Speciale di Prelievo (DSP) una moneta convenzionale e un'unità di conto internazionale creata nel 1969 all'interno del *Fondo Monetario Internazionale*, costituita da un paniere di 16 valute, relative ai Paesi che possiedono almeno una quota di mercato pari al 1% del commercio mondiale. Il valore del DSP viene calcolato quotidianamente, nella proporzione in cui un paese partecipa al commercio internazionale; esso costituisce, di fatto, una media ponderata dei valori delle singole divise. Ad agosto 2008 un DSP corrispondeva a circa 1,064 euro.

⁴¹Per maggiori approfondimenti sulla responsabilità dei vettori per i danni da ritardo, si rimanda a B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.*, 2000, 445 ss.

Ancora una volta non è chiaro cosa si intenda per custodia del bagaglio, o meglio, quanto si estenda la responsabilità del vettore.

Per quanto invece concerne il bagaglio non consegnato e gli effetti personali, il vettore risponderà dei danni causati dalla condotta colposa propria, o di *agents* e *servants* (“*the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents*”) incaricati dell’effettuazione di specifiche operazioni (evidentemente incluse quelle di *handling*, art. 17, comma 2).

Si evidenzia che ai sensi dell’art. 20 il vettore, tanto per i danni al bagaglio che per quelli alla passeggero, può esonerarsi da responsabilità “*If (...) proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21*”.

La condotta negligente, illecita od omissiva del passeggero, se provata dal vettore, qualora abbia concorso a causare (in tutto o in parte) il danno lamentato, è idonea a esonerarlo da qualsiasi tipo di responsabilità.

L’istituto del limite risarcitorio è disciplinato diversamente dalla Convenzione a seconda che si tratti di danni al passeggero, ovvero al bagaglio, consegnato o non consegnato.

Nel primo caso, il vettore che abbia svolto le attività di assistenza a terra dalle quali è derivato un danno alla persona non potrà avvalersi di alcun limite risarcitorio.

Analogo regime vale per gli *handlers* incaricati dal vettore (gestore aeroportuale o terzo indipendente) contro i quali il passeggero abbia rivolto le proprie pretese risarcitorie ai sensi dell'art. 30 della Convenzione.

Per quanto concerne i danni al bagaglio consegnato e non consegnato (che la Convenzione sembra disciplinare unitariamente nel comma 2 dell'art. 22, ove si parla genericamente di trasporto di bagagli), il vettore potrà avvalersi dei limiti risarcitori salvo che *“the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment”* (art. 22, comma 5).

Tali limiti, dunque, non verranno applicati se il danno sia causato da un atto o omissione del vettore, o dei suoi preposti (*servants* e *agents*), compiuto con l'intenzione di provocare un danno ovvero temerariamente, o con la consapevolezza che sarebbe derivato un danno, e sempre che, qualora si tratti di atto dei preposti, venga fornita la prova che questi abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

L'art. 22, comma 6, lascia impregiudicato il diritto del passeggero di ottenere una somma ulteriore rispetto a quella dovuta ai sensi degli artt. 21 e 22, per i danni (alla sua persona o al bagaglio), comprensiva (in tutto o in parte) delle spese processuali, degli altri oneri sostenuti per la controversia, e degli interessi.

L'art. 30, comma 1, dispone che l'azione di risarcimento può essere promossa anche contro *“servant or agent”*, che peraltro potranno avvalersi degli stessi limiti risarcitori previsti per il vettore se provano che *“they acted within the scope of their employment”* (vale a dire, nell'esercizio delle loro funzioni, art. 30, comma 1).

Come visto, la Convenzione di Montreal, anche se per larga parte ricalca le previsioni normative del sistema di Varsavia '29 - l'Aja '55 - Montreal '75, apporta una significativa innovazione per quanto concerne la tutela del

passaggero nelle ipotesi di lesioni o morte: in nessun caso, infatti, il vettore potrà avvalersi di alcun limite risarcitorio.

2. Il diritto positivo

2.1. Il codice della navigazione

Il codice della navigazione, di recente modificato nella sua parte aeronautica⁴², quanto ai servizi di assistenza negli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, siano essi espletati dalla concessionaria della gestione, dal vettore in autoassistenza, o da un operatore terzo, si limita a stabilire che sono disciplinati dalle norme speciali in materia (art. 706)⁴³.

L'art. 941 c. nav.⁴⁴ dispone inoltre che la responsabilità del vettore per i danni a persone e bagagli è regolata “dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica” e che per quanto concerne i bagagli (non è specificato se si tratti o meno di bagagli registrati), trova applicazione l'art. 953 c. nav.

La norma da ultimo richiamata stabilisce che “*Il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della consegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza o a un altro ausiliario*”.

⁴²D.lg. 09 maggio 2005 n. 96 “Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265”, in suppl. ord. n. 106 a G.U. 8 giugno 2005 n. 131.

⁴³Art. 706 c. nav.: “I servizi di assistenza a terra negli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, espletati sia dal gestore aeroportuale che dagli operatori terzi o dagli utenti in autoassistenza ritenuti idonei dall'ENAC, sono regolati dalle norme speciali in materia”.

⁴⁴Art. 941 c. nav.: “ Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

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

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

Le poche norme codicistiche dedicate all'espletamento delle attività di assistenza a terra consentono comunque la formulazione di alcune considerazioni.

In primo luogo, è evidente come il codice abdicò, almeno per quanto concerne la disciplina dell'*handling* aeroportuale, in favore della normativa di settore: diritto comunitario, e nazionale di recepimento, nonché convenzioni internazionali di diritto uniforme.

Ugualmente è a dirsi per quanto concerne la disciplina della responsabilità del vettore per danni a persone e bagagli.

Per quanto concerne questi ultimi, è particolarmente significativo come il codice non si limiti a sancire la responsabilità del vettore per periodo in cui le cose si trovano nella sua custodia, ma specifica che risponde dei danni ai bagagli (giusto il richiamo operato dall'art. 941 c. nav.) anche se verificatisi dopo l'affidamento ad un *handler*, o ad altro soggetto incaricato, ma prima della riconsegna al passeggero.

Tale norma, almeno per quanto concerne i danni al bagaglio, propende per una definizione della responsabilità del vettore in senso ampio, dunque non limitata alla materiale custodia ma estesa sino alla riconsegna al passeggero, anche se effettuata da un soggetto terzo all'uopo incaricato.

Anche il codice della navigazione, come il diritto uniforme, prende in considerazione (almeno per quanto concerne i danni al bagaglio), l'ipotesi in cui le operazioni di *handling* siano state effettuate da un soggetto, terzo rispetto al vettore, adottando un orientamento piuttosto rigido: dei danni risponde sempre e comunque la compagnia aerea.

Tale rigidità è tuttavia compensata dal diverso, e più dettagliato, regime introdotto dalla normativa di settore richiamata nel codice.

2.2. La normativa comunitaria

Il Regolamento CE 09 ottobre 1997 n. 2027, "*Regolamento del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei*

passenger e dei loro bagagli”, modificato con il Regolamento CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 n. 889, attua le disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999, estendendone l’applicazione anche ai voli effettuati all’interno di uno Stato membro (*c.d. cabotaggio*, artt. 1 e 3)⁴⁵.

Non a caso, l’Allegato 1 al Regolamento, ricalca pedissequamente quanto stabilito dalla Convenzione di Montreal circa i danni al passeggero (responsabilità oggettiva del vettore per danni sino a 100.000 DSP, possibilità di fornire la prova contraria per danni di importo superiore, inapplicabilità di qualsiasi limite risarcitorio), per i danni al bagaglio consegnato (responsabilità per il solo fatto che l’evento dannoso si sia verificato, anche in assenza di colpa, durante la custodia da parte del vettore, salvo che sia stato causato da vizio intrinseco del bagaglio stesso, beneficio del limite risarcitorio), e per quello non consegnato (responsabilità solo in caso di imputabilità del danno al vettore)⁴⁶.

⁴⁵Art. 1: “Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro”.

Art. 3: “1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal.

2. (...) *omissis*”.

⁴⁶Allegato 1: “Responsabilità del vettore aereo per i passeggeri e il loro bagaglio.

La presente avvertenza riassume le norme applicate ai vettori aerei della Comunità in conformità del diritto comunitario e della Convenzione di Montreal.

Risarcimento in caso di morte o lesioni

Non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesioni o morte del passeggero. Per danni fino a 100000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale) il vettore aereo non può contestare le richieste di risarcimento. Al di là di tale importo il vettore aereo può contestare una richiesta di risarcimento solo se è in grado di provare che il danno non gli è imputabile.

Anticipi di pagamento

In caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore deve versare entro 15 giorni dall’identificazione della persona avente titolo al risarcimento, un anticipo di pagamento per far fronte a immediate necessità economiche. In caso di morte, l’anticipo non può essere inferiore a 16000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Ritardi nel trasporto dei passeggeri

In caso di ritardo, il vettore è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. La responsabilità per il danno è limitata a 4150 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Ritardi nel trasporto dei bagagli

Nulla è detto, nei Regolamenti, circa l'eventualità in cui il vettore si sia avvalso di *servants* e *agents* per l'esecuzione delle prestazioni dovute.

Tuttavia, visto che la normativa comunitaria attua la Convenzione di Montreal del 1999, limitandosi ad introdurre alcune disposizioni complementari (art. 1), la disciplina sarà quella posta dal diritto uniforme⁴⁷.

2.3. La normativa applicabile all'azione di responsabilità

2.3.1. Gerarchia delle fonti

Sin qui si è dato conto della normativa nazionale, comunitaria e delle convenzioni di diritto uniforme, disciplinanti l'azione di responsabilità per le

In caso di ritardo, il vettore aereo è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. Le responsabilità per il danno è limitata a 1000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Distruzione, perdita o danno dei bagagli

Il vettore aereo è responsabile nel caso di distruzione, perdita o danno dei bagagli fino a 1000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale). In caso di bagaglio registrato, il vettore aereo è responsabile del danno anche se il suo comportamento è esente da colpa, salvo difetto inerente al bagaglio stesso. Per quanto riguarda il bagaglio non registrato, il vettore aereo è responsabile solo se il danno gli è imputabile.

Limiti di responsabilità più elevati per il bagaglio

I passeggeri possono beneficiare di un limite di responsabilità più elevato rilasciando una dichiarazione speciale, al più tardi al momento della registrazione, e pagando un supplemento.

Reclami relativi al bagaglio

In caso di danno, ritardo, perdita o distruzione durante il trasporto del bagaglio, il passeggero deve sporgere quanto prima reclamo per iscritto al vettore. Nel caso in cui il bagaglio registrato sia danneggiato, il passeggero deve sporgere reclamo per iscritto entro sette giorni, e in caso di ritardo entro ventun giorni, dalla data in cui il bagaglio è stato messo a disposizione del passeggero.

Responsabilità del vettore contraente e del vettore effettivo

Se il vettore aereo che opera il volo non è il vettore aereo contraente, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo a entrambi. Se il nome o codice di un vettore aereo figura sul biglietto, questo vettore è il vettore contraente.

Termini per l'azione di risarcimento

Le vie legali devono essere adite entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare.

Base delle informazioni

Le norme di cui sopra si basano sulla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, messa in atto nella Comunità dal regolamento (CE) n. 2027/97, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 e dalle legislazioni nazionali degli Stati membri.

⁴⁷Per ulteriori approfondimenti sul regime di responsabilità del vettore antecedente al Regolamento CE 2027/97, e sulle novità apportate da quest'ultimo, tra i tanti, si rimanda a B. FRANCHI, *Il nuovo regime di responsabilità dei vettori aerei comunitari*, in *Resp. civ. e prev.*, 1998, 1244 ss.

lesioni o la morte del passeggero, e per i danni al bagaglio, nel trasporto aereo di persone, con particolare riferimento ai danni causati dall'erogazione delle attività di *handling* aeroportuale.

Si tratta ora di stabilire quale, tra le norme richiamate, sia concretamente applicabile.

Per quanto concerne il solo ambito del diritto uniforme, è indubbio che la Convenzione di Montreal del 1999 prevalga sulle precedenti convenzioni analizzate in corso di trattazione.

Così dispone il suo art. 55, ai sensi del quale “*La presente convenzione prevale su ogni altra disposizione in materia di trasporto aereo internazionale tra gli Stati parti della presente convenzione che*” abbiano sottoscritto anche la Convenzione di Varsavia del 1929 e successive modifiche (Protocollo dell’Aja del 1955 e Protocolli di Montreal del 1975), e la Convenzione di Guadalajara del 1961 (n. 1).

La Convenzione, prevale anche su ogni altra disposizione (nazionale) interna agli Stati parte della Convenzione di Montreal, che siano anche parti delle suddette, precedenti, Convenzioni (n. 2)⁴⁸.

⁴⁸Art. 55: “This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);

b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 - and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above”.

L'art. 1, inoltre, stabilisce che la Convenzione si applica ai trasporti internazionali di persone, bagagli o merci, a titolo gratuito o oneroso, intendendosi come tali quelli in cui il luogo di partenza e il luogo di arrivo (indipendentemente dal fatto che vi sia o no un'interruzione del trasporto aereo) siano situati sul territorio di due diversi Stati parte (comma 1), ovvero sul territorio di un unico Stato parte, purchè, in quest'ultima ipotesi, sia previsto uno scalo concordato sul territorio di altro Stato, anche se non è uno Stato parte della Convenzione (comma 2)⁴⁹.

La Convenzione di Montreal del 1999 esclude dal suo ambito di applicazione il solo cabotaggio, cioè il trasporto aereo svolto all'interno di un unico Stato, che non preveda almeno uno scalo presso uno Stato terzo.

Come detto, l'art. 941 del codice della navigazione richiama l'applicazione delle norme comunitarie ed internazionali in materia di responsabilità del vettore per i danni ai bagagli e al passeggero che, come ampiamente documentato, disciplinano in modo particolarmente dettagliato (anche) le ipotesi in cui i sinistri siano stati causati dall'esercizio delle attività di assistenza a terra.

La normativa comunitaria di settore - Regolamento CE n. 2027/97 concernente la responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto di persone e bagagli, nelle modifiche apportate dal Regolamento CE n. 889/02 - stabilisce

⁴⁹Art. 1: "1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein".

che il Regolamento “*attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l’applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro*” (art. 1).

Inoltre, precisa l’art. 3, “*La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal*”.

La normativa comunitaria, come anticipato, ha esteso l’applicazione della Convenzione di Montreal, che escludeva il *c.d.* cabotaggio, ai voli nazionali (*rectius*, svolti all’interno dei paesi UE).

In ogni caso, anche prima che il diritto comunitario imponesse agli Stati membri, in ragione della sua preordinazione rispetto al diritto nazionale, l’applicazione del diritto uniforme, la cogenza delle convenzioni internazionali all’interno dei singoli Paesi era assicurata dal fatto che queste assumevano lo stesso valore dello strumento giuridico che le recepiva (nel caso dell’Italia la legge ordinaria)⁵⁰.

Attualmente, dunque, la Convenzione di Montreal deve essere applicata, per quanto qui rileva:

- ai trasporti aerei effettuati all’interno dell’Unione Europea, siano essi internazionali ovvero svolti sul territorio di un unico Stato UE, giusto il richiamo al diritto comunitario ed uniforme operato dal Codice della navigazione, e le successive specificazioni apportate dai Regolamenti CE;
- agli altri trasporti internazionali “*extra UE*”, il cui luogo di partenza o di approdo siano al di fuori dell’Unione Europea, purchè collocati all’interno di Stati parte della Convenzione di Montreal.

Qualora il vettore sia comunitario, la responsabilità per danni a passeggeri o bagagli verrà comunque disciplinata dalla Convenzione di Montreal (art. 3,

⁵⁰Per una approfondita disamina del rapporto tra diritto interno e diritto comunitario, si rimanda a G. Tesaurò, *Diritto comunitario*, 2008, 160 ss. Circa i rapporti tra diritto comunitario, diritto nazionale e convenzioni di diritto uniforme si veda, più approfonditamente, S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 22 ss.

comma 1, Regolamento CE 2027/97, nelle modifiche apportate dal Regolamento CE 889/02).

2.3.2. Soggetti passivi dell'azione di responsabilità

L'azione di responsabilità può essere esercitata, all'evidenza, nei confronti di coloro che svolgano le attività di assistenza ai passeggeri. Tuttavia, un'affermazione che a prima vista non sembrerebbe creare problema alcuno, cela uno degli aspetti più complessi della materia dell'*handling* aeroportuale.

Nulla quaestio se l'assistenza ai passeggeri viene erogata direttamente dal vettore: l'azione di responsabilità non potrà che indirizzarsi nei suoi confronti.

Maggiori difficoltà sorgono nelle ipotesi in cui il vettore si avvalga di soggetti terzi (*cc.dd. handlers*) per lo svolgimento di tali attività. Il che, nella pratica, stante la complessità della navigazione aerea, avviene presso che regolarmente.

I menzionati "soggetti terzi", che possono essere il gestore aeroportuale, ovvero altri operatori autonomi, nella traduzione in lingua inglese della Convenzione di Montreal del 1999 vengono individuati, come detto, con i termini *agents* e *servants*, e, più genericamente, si definiscono preposti.

Si è a lungo discusso sul significato giuridico da attribuire al termine preposto, atteso che tale figura non è mai stata definita positivamente nè dal diritto uniforme nè dal diritto comunitario e nazionale.

In via di una prima, sintetica approssimazione, può sostenersi che l'azione di responsabilità, così come stabilito nel sistema di Montreal del 1999, può essere intentata dal passeggero nei confronti del vettore che abbia erogato in autoproduzione l'attività di *handling*, verso il gestore aeroportuale che agisca quale *handler*, oppure direttamente verso i soggetti incaricati dal vettore dell'erogazione dei servizi di assistenza a terra ai passeggeri.

2.3.3. Qualificazione giuridica della responsabilità

La Convenzione di Montreal ha adottato diverse tipologie di responsabilità, che variano a seconda dell'evento lesivo verificatosi.

Per quanto concerne i danni alla persona, quantificati in un importo non superiore ai 100.000 DSP, il sistema di Montreal, imputando la responsabilità al vettore per il solo fatto che la causa del danno si sia verificata fra l'inizio delle operazioni di imbarco e la fine delle operazioni di sbarco, senza che questi possa in alcun modo esonerarsi da responsabilità, configura una chiara fattispecie di responsabilità oggettiva.

Il regime di responsabilità è meno gravoso per i danni superiori ai 100.000 DSP, relativamente ai quali il vettore può fornire la prova che il danno non è stato causato da negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri preposti, ovvero è stato causato da atto illecito, negligenza o omissione di terzi: in tal caso, si può ipotizzare un regime di responsabilità soggettiva per colpa presunta.

Alcuna dottrina, circa il regime "bipartito" della responsabilità per i danni alla persona, ha sostenuto che potrebbe parlarsi sempre di una responsabilità soggettiva per colpa presunta e che, affianco all'obbligazione risarcitoria, per i danni quantificati in un importo inferiore a 100.000 DSP, sorgerebbe a carico del vettore un'obbligazione di carattere indennitario svincolata dall'illiceità della condotta, che concorrerebbe in via alternativa con la responsabilità di tipo soggettivo⁵¹.

La responsabilità del vettore, ovvero dei suoi preposti, per i danni al bagaglio consegnato, è ancora una volta di tipo oggettivo, atteso che tali soggetti rispondono dei danni per il solo fatto che si siano verificati durante il periodo nel quale i bagagli si trovavano nella loro custodia. Il soggetto responsabilizzato, infatti, potrà escludere la sua responsabilità solo se prova

⁵¹Così G. B. FERRI, *La responsabilità del vettore verso il passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006, 69.

che il danno deriva dalla natura del bagaglio o da vizio e difetto intrinseco degli stessi.

Relativamente al bagaglio non consegnato, la responsabilità è prevalentemente di tipo soggettivo, in quanto il vettore risponde del danno derivante da colpa propria, ovvero dei suoi preposti⁵².

A ben vedere, tuttavia, qualora il vettore debba rispondere per il fatto dei preposti, si potrebbe ritenere sussistente una responsabilità di tipo oggettivo.

⁵²In tal senso, A. ANTONINI, *op. cit.*, 630.

Capitolo 3

Il preposto e la natura giuridica del rapporto con il vettore

Il vettore, stante l'accresciuta complessità della navigazione aerea, non si limita a trasferire il passeggero e i bagagli dal luogo di partenza a quello di destinazione, ma nel far ciò si obbliga ad effettuare una pluralità di prestazioni ulteriori.

La strumentalità al trasporto aereo accomuna quelle che vengono definite attività di assistenza a terra, o di *handling*, che possono essere erogate, anche a seguito della liberalizzazione del settore, dal vettore stesso (in autoproduzione), dal gestore aeroportuale nella veste di *handler*, ovvero da un operatore indipendente.

La pluralità dei prestatori dei servizi astrattamente configurabili rende indispensabile disciplinare in modo omogeneo operazioni identiche, ancorchè svolte da soggetti diversi. Rilevano in particolare le problematiche connesse alla (ripartizione della) responsabilità per i danni ai passeggeri o al bagaglio.

Le fattispecie dannose, infatti, possono essere imputate alle modalità di svolgimento del trasporto *tout court*, nonchè, con sempre maggiore frequenza, alle attività ad esso connesse.

Nonostante la normativa di settore (nazionale, comunitaria o di diritto uniforme) non si sia occupata dell'*handling* aeroportuale con sufficiente dettaglio, gli sforzi esegetici sin qui compiuti dalla dottrina specialistica e dalla giurisprudenza attorno ai contenuti della Convenzione di Montreal del 1999 (applicabile ai sinistri al passeggero e ai danni al bagaglio, sia per i trasporti nazionali che per quelli internazionali, giusto il richiamo dell'art. 1, n. 1 e 4, del Regolamento CE n. 889/2002), e delle precedenti convenzioni di diritto uniforme, consentono di estendere la disciplina della responsabilità del vettore aereo ivi delineata alle attività di assistenza a terra, pur con le dovute precisazioni.

1. Ambito temporale e spaziale di responsabilità del vettore

Preliminarmente, è essenziale delimitare l'ambito spaziale e temporale della responsabilità del vettore. Operazione, quest'ultima, di certo non agevolata dall'eccessiva astrattezza delle norme di diritto uniforme.

In particolare, l'art. 17, comma 1, della Convenzione, si limita a stabilire che il vettore è responsabile per la lesione o la morte dei passeggeri, se la causa del danno si sia verificata in un momento compreso tra l'imbarco e lo sbarco. Cosa debba intendersi per imbarco o sbarco, non è tuttavia specificato.

La circostanza per la quale i bagagli non consegnati rimangono per tutto il viaggio nella disponibilità del passeggero suggerisce di estendere agli eventuali danneggiamenti il criterio di imputazione della responsabilità per i danni alla persona. Ciò, nonostante l'ordine sistematico adottato dall'art. 17, che tratta dei bagagli non consegnati (senza delimitare l'ampiezza della responsabilità per i danni), nella seconda parte del comma 2, dedicato ai bagagli *cc.dd.* registrati.

Per quanto riguarda questi ultimi (consegnati al vettore per lo stivaggio), la Convenzione non è più precisa, quando dispone che la responsabilità per i danni abbraccia tutto il periodo in cui il vettore ne aveva la custodia (art. 17, comma 2).

Sorgono, dunque, alcuni interrogativi: la responsabilità del vettore per i danni alla persona e al bagaglio non consegnato comincia dal momento in cui il passeggero lascia l'aerostazione, e termina quando, alla fine del trasporto, la raggiunge nuovamente? Ovvero inizia e finisce con la percorrenza, in entrata e in uscita, della scaletta ancorata all'aeromobile per consentirne l'accesso e l'abbandono?

La responsabilità per il danneggiamento dei bagagli consegnati, è limitata al compimento delle operazioni di carico e scarico sotto bordo ed agli eventi verificatisi durante il volo? Oppure inizia dal momento in cui, dopo il *check in*,

il passeggero ha affidato al vettore la custodia del bagaglio, e termina con la riconsegna effettiva al passeggero⁵³?

Tali problematiche, all'evidenza, derivano (anche) dalla circostanza per la quale le suddette prestazioni non sono quasi mai svolte direttamente dal vettore, ma da soggetti incaricati. Ci si chiede, conseguentemente, se il momento ed il luogo nei quali il preposto inizia ad eseguire la prestazione segnino anche il termine della responsabilità del vettore.

Ad aderire a tale impostazione si dovrebbe ritenere che la compagnia aerea sia responsabile unicamente del corretto svolgimento delle operazioni di volo e del carico e scarico dei bagagli sotto bordo. Infatti, l'accresciuta complessità del traffico aereo, e delle infrastrutture aeroportuali, fanno sì che ormai l'assistenza a terra venga demandata presso che costantemente a soggetti terzi.

Conclusione che, ad avviso di chi scrive, è inaccettabile, se solo si tiene conto delle modalità con le quali viene in essere il vincolo contrattuale tra compagnia aerea e passeggero.

Quest'ultimo intende ovviamente avvalersi delle operazioni di volo, e di tutte quelle prestazioni che lo mettano in grado di raggiungere l'aerostazione, consentendogli di ottenere la restituzione del bagaglio. Risultato conseguito con la semplice sottoscrizione del contratto di trasporto.

Se si ritenesse diversamente il passeggero dovrebbe stipulare una pluralità di contratti, ciascuno dei quali sia volto a disciplinare i rapporti intercorrenti con i soggetti erogatori delle singole attività (trasporto, trasferimento sul sedime aeroportuale, movimentazione bagagli ecc.): il che non avviene nella pratica, ove è proprio l'unicità del rapporto a semplificare la posizione giuridica e contrattuale del passeggero e ad agevolare il venire in essere del vincolo negoziale.

⁵³Per una disamina di altri eventi incidenti sull'ambito di responsabilità del vettore, quali ipotesi di dirottamento aereo, o attività del passeggero che si sia volontariamente sottratto alla vigilanza del vettore, su tutti, si rimanda a S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 416 ss.

E' il contratto di trasporto che ricomprende (seppure, in parte, implicitamente) tutte le prestazioni richieste al vettore, soggetto obbligato e responsabile di eventuali inadempimenti.

Appare dunque preferibile aderire all'orientamento più ampio, in quanto maggiormente aderente alla complessità della navigazione aerea⁵⁴.

Come detto, le problematiche concernenti l'ambito spaziale e temporale della responsabilità del vettore sono strettamente inerenti alle modalità con le quali questi eroghi le attività strumentali al trasporto aereo: se agisce in autoproduzione non sorgono particolari problemi, se invece si avvale di terzi, la definizione di tale ambito riacquista una sua autonoma rilevanza.

Per una concezione in senso ampio della responsabilità del vettore depone anche l'art. 953 c. nav., ai sensi del quale *“Il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario”*.

La norma, come evidente, anche se limitatamente (alle merci e) al trasporto di bagagli (giusto il richiamo operato dall'art. 941 c. nav.⁵⁵), inquadra la responsabilità del vettore tra il momento del *check in* e la riconsegna del bagaglio al passeggero, essendo irrilevante che il vettore abbia agito in autoproduzione, ovvero si sia avvalso di soggetti terzi per la gestione dei bagagli.

⁵⁴In tal senso: E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 293 ss.; M. RIGUZZI, *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità. Atti del Convegno di Modena, 9 maggio 1996*, a cura di G. SILINGARDI, A. ANTONINI, B. FRANCHI, Milano, 1996, 27; C. LUNA, *Sulla responsabilità del vettore aereo di merci in rapporto all'operatore di handling ed alla valutazione della colpa temeraria*, nota a Trib. Busto Arsizio, sez. Gallarate, 22 aprile 2003, in *Dir. trasp.*, 2003, 913 ss.

⁵⁵Art. 941: Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

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

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

In sostanza, poiché con la stipulazione del contratto di trasporto il vettore accetta anche di compiere le operazioni accessorie (presa in consegna del bagaglio e riconsegna al passeggero), la sua responsabilità potrà frasi valere per ogni evento dannoso verificatosi in tale arco temporale.

In via esegetica, si ritiene che nulla osti a che il principio venga esteso anche alla svolgimento delle operazioni di assistenza a terra ai passeggeri, con particolare riferimento al trasferimento, a mezzo del bus navetta, sino all'aeromobile.

Ciò che è essenziale, è che sussista un obbligo, anche potenziale, del vettore a vigilare sui passeggeri, ovvero a custodire i bagagli consegnati⁵⁶.

E' interessante notare come, in una fattispecie per certi versi simile a quella in esame, il diritto uniforme e quello nazionale, estendano sensibilmente l'ambito della responsabilità dell'obligato principale, indipendentemente dai soggetti di cui si avvale per l'esecuzione delle prestazioni dovute.

Ci riferisce alla disciplina dei *cc.dd.* "pacchetti turistici"⁵⁷, di cui alla Convenzione di Bruxelles del 23 aprile del 1970 relativa al contratto di viaggio (CCV), ratificata dalla Legge 27 dicembre 1977 n. 1084, alla Direttiva del Consiglio n. 314 del 13 giugno 1990, attuata con D.lgs. 17 marzo 1995 n. 111, poi confluito nel D.lgs. 06 settembre 2005 n. 206 (artt. da 82 a 100), *c.d.* "Codice del consumo", ed integrato dal D.lgs. 23 ottobre 2007 n. 221⁵⁸.

Limitando il proposto parallelo al "Codice del consumo", si evidenzia che con la vendita al turista del pacchetto turistico il *tour operator* (TO) si obbliga all'esecuzione di una pluralità di prestazioni, che devono comprendere almeno due attività tra:

- trasporto;
- alloggio;

⁵⁶Così G. MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006, 77; ivi M. RIGUZZI, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, 101.

⁵⁷Per una completa disamina del "contratto di viaggio", si veda, G. SILINGARDI - F. MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici*, 1998.

⁵⁸L. n. 1084/1977 in suppl. ord. a G.U. 17 febbraio 1977 n. 48; D.lg. n. 206/2005 in suppl. ord. n. 162 a G.U. 8 ottobre, 2005 n. 235; D.lg. n. 221/2007 in G.U. 29 novembre 2007 n. 278.

- servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio (art. 84)⁵⁹.

Si rileva che, ai sensi dell'art. 93, comma 2, il TO è responsabile dei danni causati al consumatore dai prestatori di servizi di cui si sia avvalso nel fornire il pacchetto turistico⁶⁰.

Dunque, pur tenuta nel debito conto la peculiarità del contratto di viaggio, è evidente che l'unicità del rapporto giuridico tra consumatore e organizzatore del pacchetto turistico, unitamente alla necessità di agevolare la posizione del turista in caso di inadempimenti, ha suggerito di estendere la responsabilità del TO anche al fatto dei singoli prestatori di cui si avvale.

Tale principio, accolto dalla Convenzione di Montreal del 1999, è utilmente applicabile anche al trasporto aereo, nell'ambito del quale confluiscono una pluralità di prestazioni, di cui il passeggero ha diritto di avvalersi per effetto della sottoscrizione di un unico contratto: ciò che comporta la necessità di estendere l'ambito spaziale e temporale di responsabilità del vettore, nel senso più ampio in questa sede preferito.

Se si accogliesse l'orientamento più stringente il sistema di Montreal verrebbe posto nel nulla.

Il passeggero potrebbe infatti agire nei confronti del vettore per i soli danni subiti durante le operazioni di volo (a partire dal momento in cui la scaletta viene ancorata all'aeromobile), e per i danni ai bagagli verificatisi nella stiva, ovvero sottobordo. Per i danni occorsi nei diversi e più ampi contesti spaziali e

⁵⁹Art. 84: 1. I pacchetti turistici hanno ad oggetto i viaggi, le vacanze ed i circuiti tutto compreso, risultanti dalla prefissata combinazione di almeno due degli elementi di seguito indicati, venduti od offerti in vendita ad un prezzo forfetario, e di durata superiore alle ventiquattro ore ovvero comprendente almeno una notte:

a) trasporto;

b) alloggio;

c) servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio di cui all'articolo 86, lettere i) e o), che costituiscano parte significativa del pacchetto turistico.

2. La fatturazione separata degli elementi di uno stesso pacchetto turistico non sottrae l'organizzatore o il venditore agli obblighi del presente capo.

⁶⁰Art. 93: 1. Fermi restando gli obblighi previsti dall'articolo precedente, in caso di mancato o inesatto adempimento delle obbligazioni assunte con la vendita del pacchetto turistico, l'organizzatore e il venditore sono tenuti al risarcimento del danno, secondo le rispettive responsabilità, se non provano che il mancato o inesatto adempimento è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a loro non imputabile.

2. L'organizzatore o il venditore che si avvale di altri prestatori di servizi è comunque tenuto a risarcire il danno sofferto dal consumatore, salvo il diritto di rivalersi nei loro confronti.

temporali in cui si articola il trasporto aereo, non potrebbe avvalersi della disciplina della Convenzione.

Autorevole dottrina ha osservato che la responsabilità del vettore debba essere valutata anche in considerazione della grandezza dello scalo. In taluni casi, infatti, il passeggero può raggiungere a piedi l'aeromobile, con la conseguenza che la responsabilità del vettore inizierebbe a partire dal momento in cui l'utente entra nella carlinga. In realtà, anche in questo caso, appare preferibile ritenere che il vettore debba comunque assicurare l'incolumità del passeggero che percorra a piedi il tratto di sedime aeroportuale che lo conduce all'aeromobile⁶¹.

Le disposizioni della Convenzione (e ancora prima quelle della Convenzione di Varsavia del 1929, specie alla luce delle modifiche introdotte dal protocollo dell'Aja del 1955), devono leggersi quale insieme di norme che tengono conto della raggiunta complessità della navigazione aerea⁶².

Il vettore è infatti chiamato a rispondere non solo del fatto proprio, ma anche della condotta dei dipendenti e preposti di cui si sia avvalso per erogare la prestazione di trasporto (artt. 21, comma 2, e 22, comma 5).

Il passeggero, inoltre, ha la possibilità di rivolgere le proprie pretese risarcitorie verso i preposti (art. 30).

E' ora necessario chiarire quali siano gli altri principi che informano, in caso di sinistri a persone o bagagli, l'azione di responsabilità del passeggero, partendo dall'individuazione dei soggetti passivi, ed in particolare dei preposti.

⁶¹Così S. BUSTI, *op. cit.*, 422 ss.

⁶²In tal senso B. D'ORAZIO, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido con il vettore aereo*, nota a Cass. 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. trasp.*, 1997, 153 ss.; G. CAMARDA, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. Trasp.*, 2002, 784 s.; M. GRIGOLI, *Sulla responsabilità del vettore aereo internazionale per la perdita della merce depositata presso un'impresa esercente handling*, in *Giust. civ.*, 1998, 416.

2. Nozione di preposto e di ausiliario

2.1. Il preposto nel diritto uniforme

Il testo ufficiale della Convenzione di Varsavia del 1929 e il protocollo dell'Aja del 1955, nella versione in lingua francese, ai fini dell'esercizio dell'azione di responsabilità per i danni al passeggero e al bagaglio individuano, accanto al *transporteur* (vettore), il *préposés* (il preposto, soggetto incaricato dal vettore dell'effettuazione di determinate attività, si ritiene, anche di *handling*).

Il testo in lingua inglese (anch'esso ufficiale) del protocollo dell'Aja, traduce invece il termine *préposé* con i vocaboli *servant* e *agent*.

Il passaggio dalla lingua francese a quella inglese ha ingenerato notevoli problemi interpretativi⁶³. Infatti, il significato di *préposé* da un lato e quello di *servant* e *agent* dall'altro, sono profondamente diversi⁶⁴.

Mentre il *préposé* identifica tanto i dipendenti del vettore quanto i *cc.dd.* ausiliari - soggetti terzi non appartenenti alla sua organizzazione, di cui questi si avvale per lo svolgimento di determinate attività di assistenza a terra - allorchè si parla di *servant* e *agent* ci si riferisce generalmente ai soli dipendenti del vettore (anche se talvolta il termine *agent* viene impiegato per individuare i collaboratori autonomi del vettore⁶⁵).

Al di là delle evidenziate questioni terminologiche, si osserva che se preposti del vettore fossero i soli dipendenti, la portata pratica della Convenzione di Montreal del 1999, che nella versione in lingua ufficiale inglese mantiene la

⁶³Per un'analisi delle problematiche derivanti dalle diverse lingue ufficiali impiegate per la stesura della Convenzione di Varsavia del 1929, si rimanda a, M. COMENALE PINTO, *La nozione di preposto nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, 412 ss.

⁶⁴Sulla non assimilabilità dei termini *préposé*, *servant* ed *agent*, si rimanda a M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 392 ss.

⁶⁵Così E. G. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di preposto*, in *Giust. civ.*, 2002, 2849 ss. In senso conforme M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005, 46.

dizione di *servant* e *agent*, sarebbe fortemente ridimensionata, in quanto escluderebbe dal suo ambito di applicazione gli *handlers* indipendenti.

Verrebbe di fatto frustrato il tentativo di disciplinare in modo uniforme, per quanto qui rileva, la responsabilità di *handler* e vettore per lo svolgimento di identiche attività di assistenza a terra ai passeggeri, giungendo all'assurdo giuridico di regolamentare fattispecie identiche in modo differente, per il solo fatto che diversi sono i soggetti che adempiono la prestazione.

In particolare, disapplicando la Convenzione di Montreal, l'azione di responsabilità inerente le attività di *handling* poste in essere dal terzo indipendente, ovvero dal gestore aeroportuale, sarebbe necessariamente disciplinata dalla normativa nazionale, e più segnatamente dal diritto civile, che presenta significative differenze rispetto al diritto uniforme e sembra offrire al danneggiato una tutela meno efficace.

Gli effetti negativi di tale impostazione emergono evidenti alla luce del disposto dell'art. 21, comma 2, della Convenzione, ai sensi del quale il vettore, per i danni alle persone di importo superiore a 100.000 DSP, può escludere la propria responsabilità se prova (tra le varie fattispecie esonerative) che il danno è stato causato dalla condotta illecita o dall'omissione dei propri preposti.

Si osserva che se preposto fosse il solo dipendente, qualora il danno sia imputabile ad un *handler* incaricato dell'esecuzione della prestazione, il vettore non potrebbe esonerarsi da responsabilità, sostanzialmente passandosi da un regime di responsabilità soggettiva per colpa presunta ad uno di responsabilità oggettiva, con consistente aggravamento della sua posizione contrattuale.

I preposti, a loro volta, vedendosi imputata l'azione risarcitoria ai sensi delle norme di diritto comune, in via extracontrattuale, per i danni ai bagagli, perderebbero la possibilità di avvalersi, quando applicabili, dei limiti risarcitori di cui invece il vettore può continuare a beneficiare.

Si verrebbe pertanto a creare una significativa disparità tra la posizione detenuta sul mercato dei servizi di assistenza a terra dal vettore, e quella degli *handlers* che, in forza dell'avviata liberalizzazione, hanno (un regolamentato) accesso a tale settore.

Le problematiche ed incongruenze dianzi evidenziate potrebbero essere risolte da una definizione normativa sufficientemente precisa della nozione di preposto, con particolare riferimento ai suoi compiti e responsabilità. Definizione che tuttavia non è contenuta nella Convenzione di Varsavia del 1929, nelle successive modifiche e convenzioni, nè nella Convenzione di Montreal del 1999.

Le lacune causate da tali imprecisioni lessicali e dalle omissioni del diritto vigente, è auspicabile vengano colmate accedendo ad una interpretazione della nozione di preposto in senso ampio.

Appare preferibile qualificare come preposto qualsiasi soggetto che, indipendentemente da un rapporto di subordinazione con il vettore, svolge una attività di assistenza a terra dei passeggeri: quindi non solo i dipendenti della compagnia aerea, ma anche gli *handlers* indipendenti, siano essi terzi autonomi, ovvero lo stesso gestore aeroportuale⁶⁶.

In senso rafforzativo rispetto all'impostazione qui accolta, autorevole dottrina ha sostenuto che la nozione di preposto non solo esula da quella di dipendente (del vettore), ma non deve neppure coincidere con quella di soggetto sottoposto agli ordini del vettore stesso⁶⁷.

Perché si possa parlare di preposto è sufficiente che questi svolga, anche con una propria organizzazione di mezzi e di persone, con piena autonomia decisionale, le attività di assistenza a terra richieste dal vettore. Tali considerazioni sono state formulate all'esito del dibattito, del quale si darà conto tra breve, attorno alla possibilità o meno di qualificare come *handler* il

⁶⁶Così B. D'ORAZIO, *op. cit.*, 157. In senso conforme: M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984, 149; P. G. BELLAN, *Responsabilità degli aeroporti in relazione ai servizi aeroportuali*, in *Dir. prat. av. civ.*, 2/1990, 309; T. BALLARINO - S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 479 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobili*, Padova, 1987, 144; C. COLETTA, *In tema di responsabilità dell'operatore di handling per le cose trasportate*, nota a App. Roma 20 febbraio 1990, in *Dir. trasp.*, 1992, 175 ss. In senso contrario, si vedano: C. ROSSELLO, *Ancora sull'autonomia dei servizi di handling aeroportuale rispetto al trasporto aereo: inapplicabilità della Convenzione di Varsavia e legittimazione concorrente del destinatario della merce e del vettore aereo depositante nei confronti del gestore del servizio*, nota a Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Dir. mar.*, 1998, 1114 ss.; nonché Cass. 14 luglio 1992 n. 8531, con nota di C. GOLDA, *Verso la deregulation anche nei servizi aeroportuali*, in *Dir. mar.*, 1993, 1003 ss.

⁶⁷Così M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 388, 415.

gestore aeroportuale, specie quando operi nella veste di monopolista nel settore dell'assistenza a terra.

2.2. Gli ausiliari nel codice civile

Il codice civile italiano, nel definire il rapporto di preposizione, sembrerebbe sostenere un'accezione in senso stretto della fattispecie, limitandola ai dipendenti del debitore della prestazione.

L'art. 1228 c.c., più specificatamente, dispone che *“Salva diversa volontà delle parti, il debitore che nell'adempimento dell'obbligazione si vale dell'opera di terzi, risponde anche dei fatti dolosi o colposi di costoro (art. 2049 c.c.)”*.

L'art. 2049 c.c. precisa il concetto di “terzo”, stabilendo che *“I padroni e i committenti (2082 ss.) sono responsabili per i danni (2056 ss.) arrecati dal fatto illecito dei loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze a cui sono adibiti”*.

Il combinato disposto dei succitati articoli identifica una chiara ipotesi di responsabilità oggettiva: il debitore della prestazione risponde anche dell'operato dei soggetti di cui si avvale per l'esecuzione della prestazione principale, senza poter addurre quale esimente della sua responsabilità l'imputabilità dell'inadempimento, in tutto o in parte, alla responsabilità di questi ultimi (*cc.dd.* ausiliari).

Ciò al fine di garantire il creditore della prestazione che, pur non avendo alcun rapporto contrattuale con gli ausiliari - con conseguenti difficoltà anche nella sola individuazione di tali soggetti e presumibili minori garanzie di solvibilità rispetto al soggetto contrattualmente obbligato - potrà chiedere al debitore principale il risarcimento del danno subito a causa della loro condotta⁶⁸.

⁶⁸In tal senso M. PIRAS, *op. cit.*, 10 ss.

La lettera del codice sembrerebbe identificare l'ausiliario con il solo dipendente del debitore della prestazione. Questa, seppure da più parti sostenuta, appare un'interpretazione eccessivamente limitante⁶⁹.

Il richiamo all'art. 2049 c.c. operato dall'art. 1228 c.c. non deve necessariamente comportare che i "terzi" di cui il debitore si avvale possano essere solo i "domestici e commessi" di "padroni e committenti".

Le due norme possono bene interpretarsi ritenendo più semplicemente che ogni qual volta il debitore incarichi un terzo (sia esso un suo dipendente o altro soggetto incaricato) dell'esecuzione (in tutto o in parte) della prestazione dovuta, risponderà ai sensi dell'art. 2049 c.c., dunque in via oggettiva, della sua condotta.

Il che tutela maggiormente il creditore della prestazione, che non vede limitata la responsabilità del debitore al fatto (proprio o) dei suoi dipendenti, ma potrà farne valere la responsabilità (oggettiva) per i danni causati da tutti coloro che, a diverso titolo, abbiano cooperato all'adempimento dell'obbligazione⁷⁰.

Non diversamente da quanto previsto dalla Convenzione di Montreal (art. 30, già art. 25A della Convenzione di Varsavia del 1929, nelle modifiche apportate dal Protocollo dell'Aja del 1955), il creditore avrà tuttavia la possibilità di agire (in via extracontrattuale) direttamente verso il soggetto incaricato che ha causato il danno.

In tal senso si è anche espressa autorevole dottrina, la quale ha ritenuto che "Ausiliario può essere non solo un lavoratore dipendente ma chiunque presti un'attività utilizzata dal debitore per eseguire la prestazione. Ciò che importa ai fini della responsabilità del debitore, è che l'attività dell'ausiliario sia inserita nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio"⁷¹.

⁶⁹In tal senso P. PERRONE, *In tema di consegna coattiva delle merci all'impresa aeroportuale*, nota a Cass. 14 luglio 1992 n. 8531, in *Dir. trasp.*, 1993, 906 ss.

⁷⁰Così M. PIRAS., *op. cit.*, 14, 26.

⁷¹Così M. C. BIANCA, *Diritto civile, V. La responsabilità*, Milano 2001, 62. In senso conforme, D. SANTINI, *Brevissime note in materia di responsabilità per fatto degli ausiliari e c.d. obblighi di protezione – Condizioni di applicabilità dell'art. 1228 c.c.*, in *Dir. mar.*, 1996, 400; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 97; M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 388.

Perché ricorra la figura dell'ausiliario è dunque necessario che il creditore abbia incaricato il debitore principale dell'esecuzione di una determinata prestazione e che successivamente quest'ultimo abbia conferito ad un terzo (ausiliario) l'incarico di eseguirla tutta, o in parte, senza intrattenere alcun rapporto contrattuale con il creditore. Non rileva, invece, che il debitore principale possa impartire ordini all'ausiliario, essendo sufficiente che questi presti la propria opera strumentalmente all'adempimento della prestazione principale, anche conservando l'autonomia organizzativa.

A questo punto, può azzardarsi un parallelo tra la figura dell'ausiliario e quella del preposto, di cui al diritto uniforme.

Una volta che il passeggero (creditore della prestazione) abbia richiesto al vettore (debitore principale) la fruizione del trasporto aereo ed il vettore abbia incaricato dell'esecuzione di una determinata attività "*inserita nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio*" (attività di *handling*) un terzo (ausiliario), l'eventuale azione di responsabilità potrà essere esperita verso il vettore (anche per il fatto del terzo) e verso l'ausiliario.

L'inserimento di un'attività "*nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio*", inoltre, identifica il rapporto di strumentalità che caratterizza le attività di assistenza a terra rispetto alla prestazione principale di trasporto aereo.

Qualche incertezza potrebbe derivare dalla terminologia impiegata nel codice civile, secondo la quale il debitore principale "può avvalersi" di un terzo per l'esecuzione della prestazione: il che sembrerebbe presupporre che, per aversi un rapporto di preposizione, il debitore debba essere in grado di scegliere, tra più ausiliari, quale incaricare.

In realtà, se così fosse, cioè se si ritenesse che l'ausiliario sia tale solo in quanto il vettore possa discrezionalmente conferirgli (tra una pluralità di soggetti) l'incarico di eseguire una data prestazione, ogni qual volta il debitore debba obbligatoriamente avvalersi di un determinato terzo - ad esempio perché in un dato contesto di mercato si versi in una situazione di monopolio legale,

ovvero di fatto - verrebbe meno il fondamento giuridico della responsabilità del debitore.

Non si tratterebbe più, infatti, di una responsabilità oggettiva, a maggiore garanzia del creditore della prestazione, ma si darebbe rilievo preminente al potere discrezionale del debitore di conferire un incarico: ciò che identificherebbe, piuttosto, una responsabilità per *culpa in eligendo*. Conseguentemente, ogni qual volta i danni al creditore siano stati causati dalla condotta di un terzo di cui il debitore doveva obbligatoriamente avvalersi ai fini del corretto adempimento della prestazione principale, essendo venuta meno la responsabilità oggettiva di quest'ultimo, il creditore potrebbe esclusivamente agire in via extracontrattuale nei confronti del terzo.

Si ritiene dunque preferibile accogliere la nozione più ampia di ausiliario, che consente anche una sostanziale assimilabilità alla nozione di preposto, di cui al diritto uniforme.

2.3. Il gestore aeroportuale come handler

I soggetti di cui il vettore si avvale per il compimento delle attività (di *handling*) strumentali al trasporto aereo - si ritiene indipendentemente da un rapporto di subordinazione con il vettore stesso, essendo sufficiente che prestino la propria autonoma attività in suo favore - possono essere qualificati come preposti.

Qualora i preposti pongano in essere una condotta dannosa (per passeggeri o bagagli) nell'ambito spaziale e temporale di responsabilità (del vettore) delineato dalla Convenzione di Montreal del 1999, il vettore potrà essere chiamato a rispondere del fatto altrui, ovvero essi stessi dovranno far fronte alle pretese risarcitorie dei passeggeri.

La figura dell'*handler* può identificare il vettore che agisce in autoproduzione, un terzo indipendente (impresa di *handling*), ovvero il gestore aeroportuale.

Qualora il gestore aeroportuale agisca nella veste di *handler*, anche in ragione di un monopolio legale nell'erogazione dei servizi a terra perpetratosi sino al

1999 (anno di emanazione del D.lgs. n. 18, che ha avviato la liberalizzazione dell'*handling* aeroportuale), sorge qualche incertezza allorchè si debba stabilire quale sia la normativa applicabile all'azione di responsabilità.

L'esistenza di un rapporto di preposizione tra vettore e gestore aeroportuale, infatti, è stata messa in dubbio più volte, sia dalla dottrina che dalla giurisprudenza.

Tra le tante pronunce in materia, si appunta l'attenzione sulla sentenza della Cassazione Civile del 25 settembre 2001 n. 12015.

La Suprema Corte, intervenuta a decidere sulle pretese risarcitorie di due passeggeri, che avevano riportato delle lesioni durante il trasporto dall'aerostazione all'aeromobile, a mezzo di un bus-navetta della società di gestione dello scalo milanese di Linate, ha introdotto alcuni, discutibili, principi in materia⁷².

Si precisa che la pronuncia è stata resa in relazione a fatti verificatisi nel 1985, quando era in vigore la sola Convenzione di Varsavia del 1929. Tuttavia, le riflessioni e il dibattito che, nelle more del procedimento, hanno accompagnato la redazione della Convenzione di Montreal, non sembrerebbero avere particolarmente influito sulla decisione della Corte.

La Cassazione procede subito nell'individuare due distinte modalità di ripartizione della responsabilità tra vettore e società di gestione aeroportuale, nella veste di preposto.

Da un lato, è detto in sentenza, il danno subito dalla persona nel corso dell'operazione di imbarco "*impegna la responsabilità del vettore aereo e, alla stregua della medesima disciplina applicabile al vettore, impegna altresì quella del gestore del servizio, perché è da considerare un preposto del vettore*".

Se la Cassazione avesse seguito tale linea interpretativa, il gestore aeroportuale, in quanto erogatore di un servizio di assistenza ai passeggeri, strumentale al

⁷²Per un dettagliato commento della sentenza, si rimanda a E. G. ROSAFIO, *op. cit.*, 2849 ss.; M. BADAGLIACCA, *L'attività dell'interpista nel sistema di Varsavia*, in *Giust. civ.*, 2002, 2847 ss.

trasporto aereo, sarebbe stato qualificato come preposto del vettore, nonché destinatario “*della medesima disciplina*” in materia di responsabilità.

Tuttavia, la Cassazione propende per una diversa ricostruzione del rapporto *handler* - vettore, per la quale “*siccome il gestore dell'esercizio aeroportuale è un soggetto autonomo così dal vettore come dal passeggero ed i servizi che organizza sono sottratti all'ingerenza del vettore, nè il trasporto dall'aerostazione verso l'aereo può essere considerata operazione di imbarco, inerente al trasporto aereo cui attende il vettore e del quale impegna la responsabilità, nè il gestore dell'esercizio aeroportuale può essere considerato preposto del vettore*”⁷³.

Dunque, in mancanza di un rapporto contrattuale tra gestore aeroportuale e passeggero e di un potere del vettore di incaricare il gestore dell'esecuzione dell'attività di assistenza a terra, ingerendo nelle modalità di svolgimento dell'incarico, quest'ultimo non può essere qualificato, secondo la Corte, come preposto, con conseguente disapplicazione della normativa di diritto uniforme ai fini di un'eventuale azione di responsabilità.

Tale linea interpretativa è stata oggetto delle critiche di gran parte della dottrina specialistica⁷⁴.

E' proprio l'evoluzione della navigazione aerea ad avere ingenerato una crescente complessità, e delle infrastrutture aeroportuali, e dei servizi

⁷³La giurisprudenza si è espressa più volte in tal senso, specie in riferimento a fattispecie concernenti l'assistenza alle merci. Tra le tante, si rimanda a: Cass. 14 luglio 1992 n. 8531, in *Dir. trasp.*, 1993, 905 ss., con nota di P. PERRONE, *op. cit.*; Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Dir. trasp.*, 1998, 495 ss., con nota di S. GIACOBBE, *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling per il danno subito dal destinatario*; Cass. 11 settembre 1990 n. 9357, in *Corr. Giur.*, 1991, 185 ss., con nota di F. SINISCALCHI, *Un'ipotesi di responsabilità diretta dell'impresa esercente i servizi di handling*, e in *Dir. prat. av. civ.*, 1991, 172 ss., con nota di C. BONFANTONI, *Ancora sulla responsabilità dell'impresa aeroportuale*; Cass. 26 novembre 2003 n. 18074, in *Dir. mar.*, 2005, 1290 ss., con nota di C. GOLDA, *Handling aeroportuale: un assetto privatistico definitivo tra giurisprudenza e riforme normative internazionali e nazionali. Dati acquisiti e problemi possibili*.

⁷⁴Per una critica della linea interpretativa adottata dalla Suprema Corte, si rimanda a: G. CAMARDA, *op. cit.*, 782 ss.; G. MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 73 ss.

strumentali al trasporto. E' in ragione di ciò che il vettore è stato indotto ad incaricare soggetti terzi dell'erogazione di tali servizi⁷⁵.

Nè l'impossibilità del vettore di scegliere l'*handler* può avere alcuna influenza sull'inquadramento della fattispecie. Come detto, infatti, la responsabilità che promana dal rapporto di preposizione è di tipo oggettivo, e non ha alcun fondamento nella *culpa in eligendo*.

Riprendendo il parallelo tra la nozione di preposto e quella di ausiliario di cui al codice civile, si evidenzia che gli artt. 1228 e 2049 c.c., se applicati alla fattispecie in esame, sanciscono una responsabilità del vettore di tipo oggettivo, in quanto questi è chiamato a rispondere anche del fatto dei terzi (non necessariamente suoi dipendenti) di cui si avvalga per l'esecuzione della prestazione richiesta al passeggero.

La Convenzione di Montreal, a sua volta, per i danni al passeggero di importo inferiore ai 100.000 DSP, addirittura impedisce al vettore di liberarsi da responsabilità, senza che rilevino la provenienza della condotta causa del danno, né il potere di scelta del preposto.

Non diversamente per i danni quantificati in un importo superiore a 100.000 DSP, in quanto il vettore, se non prova che l'illecito o l'omissione sono imputabili ai terzi incaricati, risponde della loro condotta.

Analogo discorso vale per i danni al bagaglio. Se consegnato, la responsabilità del vettore è oggettiva, se non consegnato, il vettore si libera da responsabilità (anche) se prova la colpa dei suoi incaricati.

In nessuna delle fattispecie dannose esaminate, ai fini della configurabilità del rapporto di preposizione, rileva la possibilità del vettore di scegliere il soggetto cui affidare l'esecuzione dei servizi di assistenza a terra.

Dunque, può concludersi che il vettore, per il solo fatto di avere stipulato con il passeggero un contratto di trasporto, risponde della condotta dei soggetti che

⁷⁵Propendono per una qualificazione del gestore aeroportuale quale preposto del vettore in occasione dell'erogazione dei servizi di assistenza a terra: G. CAMARDA, *op. cit.*, 783 ss.; M. GRIGOLI, *op. cit.*, 416 ss.; M. RIGUZZI, *op. cit.*, 165; F. A. QUERCI, *L'azienda aeroportuale e di assistenza al volo e la loro responsabilità civile*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1990, 267.

materialmente effettuano le attività di assistenza a terra, indipendentemente dalla possibilità di selezionarli discrezionalmente⁷⁶.

La portata pratica della sentenza esaminata parrebbe (in parte) neutralizzata dall'emanazione del D.lgs. n. 18/99 che, nel recepire la Direttiva n. 96/67/CE, ha inteso liberalizzare il mercato dell'*handling* aeroportuale. E' quindi consentito l'accesso a tale settore anche ai *cc.dd.* operatori autonomi, nuovi *handlers* che presumibilmente, col passare del tempo, subentreranno al gestore aeroportuale nell'erogazione di gran parte dei servizi di assistenza a terra.

Tuttavia, un breve esame del D.lgs. n. 18/99 induce a ritenere che la liberalizzazione del mercato dell'*handling* al più potrebbe attenuare, ma non escludere *in toto*, gli effetti pregiudizievoli della decisione in commento.

In primo luogo, come è stato giustamente osservato, se ai fini della configurabilità del rapporto di preposizione si desse rilevanza alla possibilità per il vettore di scegliere l'*handler*, si creerebbero significative disparità tra aeroporti nei quali il mercato dei servizi di assistenza a terra è stato effettivamente liberalizzato (con conseguente presenza di una pluralità di operatori), e quelli in cui la liberalizzazione non ha ancora prodotto alcun effetto, presso i quali ci si deve obbligatoriamente avvalere dei servizi erogati dal gestore aeroportuale⁷⁷.

Inoltre, nonostante la liberalizzazione il gestore aeroportuale continuerà comunque a gestire le *cc.dd.* infrastrutture centralizzate (*rectius* i servizi erogati per il loro tramite), che sono quei beni aeroportuali la cui “*complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o duplicazione, rendendone eventualmente obbligatorio l'impiego da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza*” (art. 9, comma 1⁷⁸).

⁷⁶Così G. CAMARDA, *op. cit.*, 784. In senso conforme, A. FACCO, *Questioni controverse in tema di responsabilità delle imprese di gestione aeroportuale*, in *Resp. civ. e prev.*, 2006, 1627 ss.

⁷⁷Così A. FACCO, *op. cit.*, 1627 ss.

⁷⁸Art. 9: 1. L'E.N.A.C., sentito l'ente di gestione e il comitato degli utenti, riserva la gestione delle infrastrutture centralizzate, tra quelle elencate a titolo esemplificativo nell'allegato B, all'ente di gestione medesimo che ne assicura la gestione in via esclusiva, qualora la loro complessità, costo o impatto ambientale non ne consentono la suddivisione o duplicazione,

Il Decreto contiene anche un'elencazione, non tassativa, delle infrastrutture centralizzate (Allegato B⁷⁹), tra le quali compaiono, con specifica attinenza alla problematica in discussione, la gestione del sistema di smistamento e riconsegna dei bagagli (n. 1), nonché la gestione tecnica dei pontili per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o di altri sistemi non frazionabili di trasporto dei passeggeri (n. 2).

Nulla vieta, peraltro, che al ricorrere delle condizioni di cui all'art. 9 altri servizi di assistenza ai passeggeri vengano erogati in regime di monopolio dal gestore aeroportuale⁸⁰.

In tutti questi casi, se si aderisse alla (non condivisibile) impostazione della Cassazione Civile, si dovrebbe ritenere insussistente il rapporto di preposizione tra vettore e gestore aeroportuale, con conseguente disapplicazione della normativa di diritto uniforme in materia di responsabilità.

3. Il rapporto giuridico tra handler e vettore

Una volta chiarito quali soggetti possano essere parte del rapporto di preposizione (vettore da un lato, gestore aeroportuale o *handler* indipendente

rendendone eventualmente obbligatorio l'impiego da parte dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, avvalendosi dell'E.N.A.C., vigila affinché la gestione delle infrastrutture centralizzate si svolga secondo criteri trasparenti, obiettivi e non discriminatori che garantiscano l'accesso dei prestatori di servizi e degli utenti che effettuano l'autoassistenza.

⁷⁹D.lg. n. 18/99, Allegato B (previsto dall'art. 9), Infrastrutture centralizzate:

1. Gestione sistema di smistamento e riconsegna bagagli.
2. Gestione tecnica pontili per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri o altri sistemi non frazionabili di trasporto dei passeggeri.
3. Gestione impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili.
4. Gestione sistemi centralizzati di sghiacciamento aeromobili.
5. Gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, etc.).
6. Gestione impianti statici centralizzati di distribuzione carburanti.
7. Gestione impianti centralizzati di stoccaggio e lavaggio materiali catering.

⁸⁰Sul regime giuridico delle infrastrutture centralizzate, quali *essential facilities*, si vedano: S. M. CARBONE - F. MUNARI, *L'attuazione nell'ordinamento italiano della direttiva sul libero accesso al mercato dei servizi aeroportuali*, in *Dir. comm. internaz.*, 2000, 95 ss.; A. MAZZILLI, *La gestione delle infrastrutture essenziali nei mercati regolamentati*, nota a C. giust. CEE 16 ottobre 2003 n. 363, in *Servizi pubblici e appalti*, 2004, 331 ss.

dall'altro), è indispensabile dare conto di come dottrina e giurisprudenza abbiano qualificato giuridicamente tale rapporto, giungendo a conclusioni diverse circa l'applicabilità o meno al preposto della normativa di diritto uniforme.

3.1. Configurabilità di un contratto di deposito in favore di terzo

Un primo, consolidato orientamento giurisprudenziale, qualifica il rapporto giuridico tra *handler* e vettore come un contratto in favore di terzo, più segnatamente quale contratto di deposito.

Tale linea interpretativa si è formata in relazione all'attività di assistenza alle merci, nel cui ambito il vettore aereo, presso che costantemente, affida l'esecuzione delle operazioni di controllo, carico, scarico e riconsegna della merce ad un *handler* all'uopo incaricato.

Spesso accade che la merce venga danneggiata non già durante la fase di volo, ma a terra, mentre si trova nella disponibilità (*rectius* custodia) dell'*handler*.

Si pone allora il problema di stabilire chi, tra *handler* e vettore, debba rispondere dei danneggiamenti, e quale sia la normativa applicabile all'azione di responsabilità.

Per fare ciò è imprescindibile qualificare giuridicamente i rapporti contrattuali (o extracontrattuali) in essere tra le parti.

Nonostante la presente trattazione abbia ad oggetto l'assistenza nel trasporto di persone, le considerazioni che verranno formulate hanno una indubbia aderenza alla fattispecie del trasporto del bagaglio consegnato, e si prestano ad essere estese, per certi aspetti, anche all'assistenza ai passeggeri.

Come detto, sino ad oggi la giurisprudenza ha manifestato la tendenza a qualificare il rapporto tra *handler* e vettore alla stregua di un contratto di deposito in favore del terzo (destinatario della merce).

Tra le tante pronunce, si appunta l'attenzione sulla sentenza della Cassazione Civile 26 novembre 2003 n. 18074, relativa allo smarrimento della merce

affidata dal vettore, dopo l'esecuzione del trasporto, alla custodia del gestore aeroportuale, che nell'occasione ha agito quale *handler*⁸¹.

La Corte ha correttamente statuito che l'ambito di responsabilità del vettore per il trasporto delle merci (secondo l'allora vigente Convenzione di Varsavia del 1929, e successive modifiche) comprende il periodo durante il quale la merce si trovi nella sua custodia, presso un aeroporto, a bordo dell'aeromobile, o in altro luogo di atterraggio al di fuori dell'aeroporto.

Tuttavia, piuttosto opinabilmente, la Cassazione, con assunti di principio già analizzati e criticati in corso di trattazione, ha desunto dalla lettera del diritto uniforme che:

“La Convenzione non regola (...) il contratto di deposito a terra, perché la fase del trasporto (...) si svolge fin quando la merce sia nella custodia (...) del vettore aereo e si esaurisce nel momento in cui, con la stipulazione del contratto di deposito presso un terzo delle merci sbarcate, la custodia si trasferisce dal vettore al depositario”.

Su tali basi, ha ritenuto che *“l'organizzazione del servizio di handler è accessoria solo dal punto di vista materiale, perché, sul piano giuridico, è sottratta alla sfera d'ingerenza del vettore; si presenta, in altre parole, come servizio che il vettore deve procurare al destinatario della merce, ma è reso da un soggetto che, per il fatto di essere diverso dal vettore nè da lui scelto, non può considerarsi come un preposto del primo.*

Al vettore aereo, infatti, oltre agli obblighi propri del viaggio, può essere chiesto solo di consegnare la merce intatta allo handler. Con la consegna, dunque, si ha un passaggio di responsabilità dalla Compagnia aerea a quest'ultimo, in funzione della custodia che gli è attribuita”.

Poste tali discutibili premesse, la Cassazione ha individuato la disciplina applicabile al rapporto tra vettore e preposto. La circostanza per la quale la compagnia aerea si avvalga di un terzo per la custodia in aeroporto delle merci trasportate ha suggerito l'applicazione del contratto di deposito in favore del

⁸¹Per un esaustivo commento alla sentenza in esame, si rimanda a C. GOLDA, *op. ult. cit.*

terzo: “quest'ultimo, sebbene estraneo al contratto intercorso tra gli stipulanti, ha azione diretta verso il promittente, a conferma del principio che il beneficiario non acquista un mero vantaggio, ma un vero e proprio diritto (...) autonomo da quello dello stipulante”.

Conseguentemente “con l'adempimento in favore del terzo, l'handler è liberato sia verso quest'ultimo, sia verso lo stipulante; in caso di inadempimento, resta intatta la responsabilità dello handler nei confronti di entrambi”.

La Corte, in sostanza, una volta accertato che le merci trasportate a destino dal vettore sono state consegnate all'handler, “prende spunto per scindere anche sul piano giuridico una operazione che sotto il profilo tecnico economico aveva perso la sua unitarietà esecutiva”, sostituendo alle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto quelle discendenti dal contratto di deposito⁸².

Il vettore, dunque, si libererebbe dalla responsabilità per le obbligazioni assunte con la consegna della merce al preposto.

“La ratio è quella di coniugare la responsabilità del vettore al fatto materiale della detenzione della merce e quindi alla possibilità del controllo effettivo sulla stessa”: una volta uscita dalla sua sfera di controllo, per essere stata consegnata all'handler, cesserebbe anche la responsabilità per eventuali sinistri⁸³.

La Cassazione, nel caso di specie, considera come soggetti passivi dell'azione del passeggero sia il vettore che l'handler.

Rimandando al prosieguo di trattazione l'analisi degli effetti di tale impostazione sull'azione di responsabilità, si osserva che la Suprema Corte ha evidentemente abbracciato gli orientamenti più volte criticati, sia in relazione all'ambito spaziale e temporale di responsabilità del vettore, sia in relazione al rapporto di preposizione, per farne discendere una qualificazione del rapporto tra vettore e handler invero opinabile, scarsamente aderente alle problematiche connesse alla raggiunta complessità del traffico aereo, che per essere risolte necessitano di un approccio meno rigido ed aprioristico.

⁸²Così M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino 1999, 22.

⁸³Così A. FACCO, *op. cit.*, 1627 ss.

Viene infatti scartato il criterio per il quale, considerata la strumentalità delle attività di assistenza a terra rispetto al trasporto aereo *tout court*, la responsabilità del vettore si estende anche al fatto degli *handlers*, indipendentemente dalla possibilità di selezionarli e di ingerire sulle modalità di erogazione del servizio.

Le esposte argomentazioni, anche se replicate in numerose pronunce, non convincono⁸⁴.

Gli artt. 1411 ss. del codice civile disciplinano il contratto in favore di terzo, stabilendo che tale possa essere, giusto il richiamo all'art. 1773 c.c. operato dallo stesso art. 1411 c.c., anche un contratto di deposito⁸⁵.

Il combinato disposto degli artt. 1411 e 1773 c.c.⁸⁶ consente di ritenere che, se i bagagli sono stati depositati (dal vettore) anche nell'interesse del terzo (passeggero, proprietario del bagaglio registrato)⁸⁷ e questi abbia prestato a ciò il proprio consenso, il terzo acquisirà il diritto ad ottenere dal depositario (*handler* incaricato dal vettore) la riconsegna del bagaglio⁸⁸.

⁸⁴Tra le tante sentenze che hanno sostenuto la configurabilità del rapporto negoziale tra *handler* e vettore quale contratto di deposito in favore di terzo, si vedano: Cass. 22 giugno 2007 n. 14593, in *Giust. civ. mass.*, 2007, 6; G. pace di Pontremoli 9 agosto 2003, in *Arch. civ.*, 2004, 81; G. pace di Roma, sede di Ostia, 7 febbraio 2002, in *Dir. trasp.* 2002, 587, con nota di F. MANCINI, *Perdita del bagaglio consegnato al vettore aereo ed equità*; Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Dir. mar.*, 1998, 1114, con nota di C. ROSSELLO, *op. cit.*; App. Roma 20 febbraio 1990, in *Dir. trasp.*, 1992, 175, con nota di C. COLETTA, *op. cit.*

⁸⁵Art. 1766 c.c.: “*Il deposito è il contratto col quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura*”.

⁸⁶Art. 1411 c.c.: È valida la stipulazione a favore di un terzo (1273, 1773, 1875, 1920), qualora lo stipulante vi abbia interesse (1174).

Salvo patto contrario, il terzo acquista il diritto contro il promittente per effetto della stipulazione. Questa però può essere revocata o modificata dallo stipulante, finché il terzo non abbia dichiarato, anche in confronto del promittente, di volerne profittare.

In caso di revoca della stipulazione o di rifiuto del terzo di profittarne, la prestazione rimane a beneficio dello stipulante, salvo che diversamente risulti dalla volontà delle parti o dalla natura del contratto.

Art. 1773 c.c.: Se la cosa è stata depositata anche nell'interesse di un terzo e questi ha comunicato al depositante e al depositario la sua adesione (1411), il depositario non può liberarsi restituendo la cosa al depositante senza il consenso del terzo (1798).

⁸⁷L'interesse alla riconsegna non deve essere necessariamente patrimoniale, ma può essere anche solo morale. In tal senso O. T. SCOZZAFAVA, *Contratto a favore di terzo*, in *Enc. giur.*, IX, 1988, 6 ss.

⁸⁸A. PALAZZO, *Contratto a favore di terzo e per persona da nominare*, nota a Cass. 27 marzo 1985 n. 2155, in *Riv. dir. civ.*, 1991, 17, sostiene che “...non costituisce contratto a favore di terzo quello in cui la prestazione dovuta dal promittente, qualora venga eseguita, determini un vantaggio puramente economico per il terzo, senza che le parti abbiano voluto attribuire a

Il terzo, dunque, pur non essendo parte dell'accordo negoziale tra depositante e depositario (*handler*) è destinatario degli effetti di un contratto già costituito. La sua adesione vale quale condizione sospensiva dell'attribuzione del diritto a poter ottenere dal depositario la restituzione della merce⁸⁹.

Per quanto concerne la legittimazione passiva, inerente l'azione di risarcimento del danno, specie qualora il terzo abbia aderito al negozio in suo favore, si registra una significativa incertezza in dottrina e giurisprudenza.

Da un lato, infatti, vi è chi sostiene (come fatto dal giudicante nella sentenza esaminata) che pur ricorrendo un contratto di deposito in favore del terzo, la legittimazione passiva sarebbe sia del depositario che del depositante⁹⁰.

Altri, invece, sulla scorta di un diverso orientamento giurisprudenziale, ritengono più rigorosamente che in caso di inadempimento del depositario, dunque nei (frequenti) casi di smarrimento, furto o danneggiamento del bagaglio, unico soggetto passivo dell'azione intentata dal terzo (per ottenere il risarcimento dei danni derivanti dalla mancata esecuzione del contratto), oppure dal depositante (che potrà chiedere il risarcimento del danno patito dal terzo come danno proprio), sia il solo depositario⁹¹.

Ciò in quanto la scissione del contratto di trasporto aereo rispetto a quello di deposito e la conseguente cessazione degli obblighi del vettore con la consegna della merce all'*handler*, farebbero sì che il passeggero non possa più agire nei confronti del vettore.

Dal lato attivo, all'evidenza, l'azione di responsabilità può essere promossa dal terzo e dal vettore⁹².

quest'ultimo il diritto alla prestazione, consentendogli di pretendere egli stesso l'esecuzione...".

⁸⁹In tal senso Cass. 4 febbraio 1998 n. 1136, in *Giurisprudenza del contratto*, a cura di M. DOGLIOTTI, A. FIGONE, D. MORELLO DI GIOVANNI, II, Milano, 2000, 317.

⁹⁰Tra i tanti, si rimanda a: U. MAJELLO, *L'interesse dello stipulante nel contratto a favore di terzi*, Napoli, 1962, 173 ss.; dello stesso autore, *Contratto a favore di terzo*, in *Dig. Civ.*, IV, 246 s.; B. D'ORAZIO, *op. cit.*, 153 ss.; C. BONFANTONI, *op. cit.*, 172 ss.; C. COLETTA, *op. cit.*, 175 ss.

⁹¹In tal senso App. Roma, 20 febbraio 1990, in *Dir. trasp.*, 1992, 175 ss., con nota di C. COLETTA, *op. cit.*; G. pace di Roma, sede di Ostia, 7 febbraio 2002, in *Dir. trasp.* 2002, 587 ss., con nota di F. MANCINI, *op. cit.*; Cass. 9 aprile 1987 n. 3482, in *Dir. trasp.*, 1989, 153 ss.

⁹²In tal senso, Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Giurisprudenza del contratto*, *op. cit.*, 321 ss.; Cass. 22 novembre 1993 n. 11503, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1994, I, 690.

Premesso che nessuno dei due orientamenti appare convincente, per le motivazioni che ci si appresta ad esporre, si ritiene comunque eccessivamente indeterminata, nella sua portata applicativa, la tesi che considera anche il vettore quale possibile soggetto passivo dell'azione; specie se si considera, come correttamente osservato, che la giurisprudenza e la dottrina lasciano insoluti alcuni problemi pratici, quali le modalità di ripartizione della responsabilità tra vettore ed *handler*⁹³.

Ulteriori perplessità sorgono allorchè si consideri che il depositante potrà revocare la statuizione con il depositario sinchè il terzo non dichiara di voler profittare del contratto (art. 1411, comma 2, c.c.), e che il terzo stesso potrà decidere di non volerne profittare, nel qual caso la prestazione rimarrà a beneficio del depositante. Sarà quindi quest'ultimo a dover richiedere al depositario la riconsegna dei bagagli, evidentemente ai fini della successiva consegna al passeggero (art. 1411 comma 3, c.c.).

In merito, si osserva che nella pratica del trasporto aereo di persone e bagagli, quelle appena richiamate sono vicende contrattuali assolutamente non ricorrenti.

Infatti, il contratto di trasporto è onnicomprensivo, in quanto con esso il vettore si obbliga (anche) a trasportare i bagagli e a riconsegnarli, senza che il passeggero sia in alcun modo coinvolto dai rapporti giuridici tra vettore ed *handler*.

Se poi il vettore intenda avvalersi di uno specifico preposto (non gradito al fruitore del servizio) per il trattamento dei bagagli registrati, questa è circostanza che, se nota prima della stipulazione del contratto di trasporto, al più può indurre il passeggero a rivolgersi ad altra compagnia aerea, o ad altro mezzo di trasporto, per raggiungere la sua destinazione.

Come non è pensabile, alla luce della complessità del traffico aereo e delle infrastrutture aeroportuali, che il vettore possa materialmente svolgere tutte le operazioni attinenti alla navigazione aerea, così non è accettabile che qualora si

⁹³Così M. PIRAS, *op. ult. cit.*, 25.

avvalga di operatori terzi possano prodursi, a voler seguire l'orientamento della Cassazione, le seguenti conseguenze:

- in primo luogo, così come stabilito dal comma 2 dell'art. 1411 c.c., il vettore potrebbe revocare le statuizioni contrattuali in essere con l'*handler*. Tuttavia, la sentenza in esame omette di considerare che il vettore, in genere, disciplina i rapporti con l'*handler* a mezzo di appositi contratti di *service*, aventi una durata prestabilita. La suddetta facoltà di revoca, invece, si presta ad essere esercitata solo laddove il rapporto con l'*handler* venga negoziato volta per volta, in relazione a specifiche prestazioni;

- qualora il passeggero decidesse di non aderire alla statuizione intervenuta tra vettore ed *handler* (ai sensi del comma 3 dell'art. 1411 c.c.), il vettore sarebbe costretto a svolgere egli stesso l'assistenza ai bagagli, rendendosi inadempiente rispetto ai contratti di *service* in essere con l'*handler*, se esistenti. Circostanza, quest'ultima, non solo irrealizzabile (ed irreal), ma addirittura impossibile giuridicamente in tutti quegli aeroporti in cui la gestione dei bagagli, per essere gestita a mezzo di infrastrutture centralizzate, viene riservata al gestore aeroportuale, ovvero presso quegli aeroporti nei quali, a causa di problemi di capacità, sicurezza o spazio, il numero degli *handlers* viene limitato sino ad un minimo di due⁹⁴.

Meglio sarebbe stato se la Cassazione avesse aderito all'impostazione adottata in una precedente (sfortunatamente) isolata pronuncia, ove si legge che *“l'obbligo di custodia non nasce solo dal contratto di deposito, ma può avere la sua origine anche in un contratto diverso, del quale esso costituisce accessorio indispensabile per l'adempimento della prestazione (...) Tipico esempio è costituito proprio dal contratto di trasporto di cose, la cui*

⁹⁴Ci si riferisce alle fattispecie disciplinate dal D.lgs. n. 18/99, art. 9 *“Infrastrutture centralizzate”*, e 4, comma 2, *“Accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra”*, ai sensi del quale *“L'E.N.A.C., per motivate ragioni inerenti alla sicurezza, alla capacità o allo spazio disponibile nell'aeroporto, può limitare il numero dei prestatori per le categorie di servizi di assistenza bagagli, assistenza operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta per quanto riguarda il trattamento fisico delle merci e della posta in arrivo, in partenza e in transito, tra l'aerostazione e l'aeromobile. In ogni caso il numero dei prestatori non può essere inferiore a due, per ciascuna delle categorie di servizi sottoposte a limitazione. E' comunque garantita a tutti gli utenti, indipendentemente dalle parti di aeroporto a loro assegnate, l'effettiva scelta tra almeno due prestatori di servizi di assistenza a terra”*.

esecuzione non si esaurisce nell'attività di trasferimento della merce da luogo a luogo, ma comprende altresì l'adempimento delle altre obbligazioni accessorie, necessarie al raggiungimento del fine pratico prefissosi dalle parti, con la conseguenza che sussiste, a carico del vettore - il quale si trova nella detenzione delle cose trasportate - l'obbligo di conservarle e custodirle sino alla loro consegna al destinatario e la relativa responsabilità ex recepto (...) potendo la responsabilità ex recepto derivare anche dall'obbligo accessorio di custodia derivante dal contratto di trasporto”⁹⁵.

Qualificare il contratto tra vettore ed *handler* quale deposito in favore del terzo comporta la necessaria applicazione della relativa disciplina civilistica, che conduce, come visto, a risultati antigiusuridici e assolutamente inconferenti con le effettive modalità di svolgimento del trasporto aereo.

La giurisprudenza analizzata, inoltre, attribuisce una rilevanza decisiva alla circostanza, meramente fattuale, della possibilità materiale per il vettore di custodire i bagagli consegnati, perdendo di vista il fondamento giuridico dell'obbligazione sullo stesso gravante: assumere la responsabilità oggettiva (ciò che vale anche per i danni al passeggero) per ogni sinistro che dovesse accadere (a cose o persone) durante l'arco temporale della sua responsabilità, sul quale non incide l'essersi avvalso o meno di soggetti terzi per l'esecuzione della prestazione.

Diverso sarebbe se si proponesse di applicare alcune norme del codice civile, in via interpretativa, al rapporto negoziale in esame, rispettandone le peculiarità. Se questa fosse l'impostazione adottata, tuttavia, si dovrebbe ammettere l'atipicità del contratto di *handling*, che come tale non sarebbe interamente sussumibile sotto alcun *genus* contrattuale, ma bensì soggetto alla disciplina di un contratto (atipico) nel quale l'obbligazione di custodire (il bagaglio) è contenuta nel più ampio obbligo di effettuare il trasporto⁹⁶.

⁹⁵In tal senso Cass. 19 giugno 1993 n. 6841, in *Dir. trasp.*, 1994, 211 ss., con nota di P. PERRONE, *Ancora sulla responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*.

⁹⁶In tal senso si veda V. BUONOCORE, *Il Trasporto*, in *I contratti d'impresa*, Milano, 1993, 598, e giurisprudenza ivi richiamata.

Inoltre, come correttamente sostenuto da alcuna dottrina, la ricostruzione proposta non sarebbe applicabile a tutte le ipotesi in cui il vettore agisca in autoproduzione, a meno che non si voglia ritenere che stipuli con il mittente (il passeggero proprietario dei bagagli consegnati) due distinti contratti: uno di trasporto, ed uno di deposito⁹⁷.

In realtà, (anche) quando il vettore effettui l'assistenza ai bagagli, il contratto non può che essere unico: quello di trasporto, entro il quale sussumere tutte le prestazioni strumentali all'attività di volo. Ciò in quanto, come correttamente evidenziato da autorevole dottrina, *“il possibile regime di autoproduzione delle operazioni di handling ha una sua giustificazione generale (cioè a parte le eccezioni dettate a esigenze pubblicistiche) proprio per l'inscindibilità funzionale tra la fase del volo e le operazioni anteriori e successive”*⁹⁸.

Non a caso, l'art. 941 del codice della navigazione, nelle modifiche apportate dal D.lgs. 9 maggio 2005, n. 96, dunque dopo l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, dispone l'applicazione dell'art. 953 del medesimo codice al trasporto di bagagli.

L'articolo, come già si è avuto modo di evidenziare, stabilisce che il vettore è responsabile per i danni alla merce (e dunque al bagaglio) verificatisi sino alla materiale riconsegna al passeggero, anche qualora in tale arco temporale la materiale effettuazione dell'assistenza a terra sia stata affidata ad un terzo.

Il contenuto della norma, che non abbisogna di alcun commento, se fosse recepito nel diritto uniforme richiamato dal legislatore comunitario porrebbe fine, oltre che alle incertezze concernenti l'ampiezza spaziale e temporale della responsabilità del vettore, anche alla *querelle* sulla natura giuridica del rapporto con i preposti.

La gerarchia delle fonti, purtroppo, rende tale articolo sostanzialmente lettera morta: resta il principio di diritto, che, in modo abbastanza agevole, senza troppi sforzi interpretativi, appare applicabile anche alle azioni di responsabilità per i danni alle persone.

⁹⁷In tal senso C. COLETTA, *op.cit.*, 176 ss.

⁹⁸In tal senso G. CAMARDA, *op. cit.*, 787.

In tal caso, infatti, come giustamente osservato, “*la cessazione della tutela da parte del vettore coincide con l’ingresso in aerostazione ed il riacquisto delle facoltà di scelta di movimento da parte del passeggero stesso*”⁹⁹.

3.2. Configurabilità di un contratto di appalto di servizi

Altro orientamento, nel contestare decisamente che il rapporto giuridico tra vettore e *handler* configuri un contratto di deposito in favore del terzo, lo qualifica invece come contratto di appalto¹⁰⁰.

Ai sensi dell’art. 1655 c.c. “*L’appalto (2222 ss.) è il contratto col quale una parte assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un’opera (1655 ss.) o di un servizio (1677) verso un corrispettivo in danaro (1657)*”.

Nel caso dell’assistenza a terra si tratterebbe chiaramente di un appalto di servizi che, per avere ad oggetto prestazioni con carattere continuativo e periodico, giusto il richiamo all’art. 1677 c.c. (e da parte di quest’ultimo all’art. 1559 c.c.) contenuto nell’art. 1655 c.c., rende applicabili anche le norme in materia di somministrazione.

Tale impostazione prende atto della circostanza per la quale, almeno in fase prenegoziale, non sussiste alcun rapporto giuridico tra passeggero (destinatario finale della prestazione erogata dal vettore) ed *handler*, che materialmente coopera con il vettore ai fini del corretto adempimento dell’obbligazione principale.

Il vettore, una volta ricevuto l’incarico di trasferire il passeggero e i bagagli da un luogo ad un altro, valuterà se avvalersi o meno di un *handler* per l’esecuzione delle attività strumentali al volo, stipulando con quest’ultimo un (autonomo) contratto di appalto di servizi.

⁹⁹Così G. CAMARDA, *op. cit.*, 788.

¹⁰⁰Così M. RIGUZZI, in *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità. Atti del Convegno di Modena 9 maggio 1996, cit.*, 21 ss.. In senso conforme: M. PIRAS, *Le novità introdotte dalla riforma del codice della navigazione sul regime di responsabilità dell’agente di handling aeroportuale*, in *The aviation & maritime journal*, 2007, n. 2, 1, 6.; S. GIACOBBE, *op. cit.*, 506; G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in *Dir. mar.*, 1991, 74 ss.

Con la precisazione che in taluni casi, come visto, il vettore potrà persino essere obbligato ad avvalersi dei servizi di *handling* erogati in via esclusiva dal gestore aeroportuale.

Secondo la prospettata ricostruzione il passeggero avrà sempre la possibilità di agire in via contrattuale nei confronti del vettore, al fine di farne valere la responsabilità per i danni verificatisi in esecuzione del contratto di trasporto.

Il vettore, a sua volta, potrà agire in rivalsa nei confronti dell'*handler*, sulla base dello stipulato contratto di appalto.

La dottrina appariva più restia circa la possibilità, per il passeggero, di agire direttamente, in via extracontrattuale, nei confronti dell'*handler*¹⁰¹.

Giova precisare che tale posizione era stata formulata in un periodo durante il quale il diritto uniforme era applicabile ai soli trasporti internazionali, e non già, visto il silenzio del codice della navigazione, a quelli nazionali: dunque, in quest'ultimo caso l'unica azione di cui il passeggero poteva avvalersi al fine di far valere la responsabilità dell'*handler*, era quella aquiliana, di cui al codice civile¹⁰².

Le perplessità della dottrina ad ammettere tale tipo di azione, erano dovute in primo luogo alla possibilità, per chi avesse agito in via extracontrattuale, ai sensi degli artt. 2043 ss. c.c., di avvalersi del più ampio termine prescrizione quinquennale, in luogo di quello biennale (decadenziale) introdotto dalla Convenzione di Varsavia del 1929 (art. 29), rimasto inalterato nelle successive modifiche, e confermato anche dalla Convenzione di Montreal (art. 35).

Inoltre, in caso di azione extracontrattuale, i limiti risarcitori di cui al diritto uniforme sarebbero stati disapplicati, contrariamente all'ipotesi in cui si fosse agito (nei soli trasporti internazionali) ai sensi dell'art. 25A del sistema di Varsavia - l'Aja - Montreal (protocolli), ovvero ai sensi del successivo art. 30 della Convenzione di Montreal.

¹⁰¹Così S. Giacobbe, *op. cit.*, 506 s.

¹⁰²La Convenzione di Montreal del 1999, il cui ambito di applicazione è stato esteso ai trasporti nazionali dal Regolamento CE 889/2002, è infatti entrata in vigore in Italia il 28 giugno 2004.

Al di là di tali precisazioni, lo schema giuridico dell'appalto di servizi appare più idoneo, rispetto contratto di deposito in favore di terzo, a descrivere il rapporto giuridico tra *handler* e vettore.

In particolare, in luogo della bipartizione tra operazioni di volo e operazioni di *handling*, si accede ad una dimensione onnicomprensiva della navigazione aerea, che include tutte le attività in cui si concretizza la prestazione erogata dal vettore e che ha l'indubbio vantaggio di essere più aderente al sistema introdotto (*rectius* perfezionato) dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Non a caso tale impostazione presuppone che l'azione di responsabilità possa essere esercitata per qualsiasi evento dannoso, verificatosi dal momento in cui i bagagli sono stati affidati alla custodia del vettore, dopo il *check in*, sino alla riconsegna in aeroporto, nonché dal momento in cui il passeggero ha lasciato l'aerostazione per raggiungere l'aeromobile con il bus-navetta e viceversa.

Inoltre non si presentano gli inconvenienti che invece caratterizzano la tesi del contratto in favore di terzo, allorchè il vettore abbia agito in autoproduzione. Infatti, mentre il ricorso al contratto di deposito, al fine di giustificare tale eventualità, avrebbe necessitato la stipulazione, tra vettore e passeggero, di due contratti (uno di trasporto e uno di deposito), il che pare invero una forzatura giuridica, il tipo contrattuale da ultimo esaminato fa sì che il vettore debba stipulare con il passeggero il solo contratto di trasporto.

3.3. Raffronto con la Convenzione di Montreal del 1999

Dottrina e giurisprudenza hanno seguito impostazioni differenti nell'individuare l'ambito spaziale e temporale della responsabilità del vettore, nell'inquadrare giuridicamente la figura del preposto, nonché nel qualificare il rapporto giuridico tra vettore ed *handler*, giungendo a risultati spesso inconciliabili, se non addirittura inconferenti rispetto alle caratteristiche ontologiche del trasporto aereo.

Con particolare riferimento al trasporto di persone si è preferita la tesi per la quale la responsabilità di vettore ed *handler* non può limitarsi alle operazioni di

volo *tout court*, e quella per la quale preposto del vettore non può essere il solo dipendente.

A monte di tali conclusioni, sta una valutazione della prestazione di trasporto aereo in senso ampio, ricomprendente sia le fasi di volo che quelle di assistenza a terra a persone e bagagli.

L'accoglimento di tali presupposti, come visto, sancisce l'infondatezza di quell'orientamento dottrinale e giurisprudenziale che qualifica il rapporto tra vettore ed *handler* come contratto di deposito in favore del terzo: ciò in quanto considera le attività di *handling* come totalmente distinte rispetto al trasporto e non già strumentali ad esso.

Appare invece maggiormente aderente al sistema introdotto dalla Convenzione di Montreal quell'orientamento che qualifica il rapporto tra vettore ed *handler* come appalto di servizi.

Si vuole ora verificare la fondatezza della conclusioni cui si è giunti, alla luce delle norme della Convenzione di Montreal.

3.3.1. Convenzione di Montreal e contratto di deposito in favore di terzo

Se si ritiene, con specifico riferimento al bagaglio consegnato, che tra vettore ed *handler* ricorra un contratto di deposito in favore del terzo (passeggero), si devono accettare i seguenti presupposti:

- la responsabilità del vettore cessa con la consegna all'*handler* del bagaglio: dunque l'obbligo di custodia del bagaglio a carico del vettore è limitato al periodo in cui ne ha la materiale disponibilità;
- secondo l'orientamento più rigoroso, unico destinatario dell'azione di responsabilità che dovesse essere intentata dal passeggero dovrebbe essere l'*handler*. Secondo l'orientamento più elastico, invece, pur ricorrendo un contratto di deposito, alla responsabilità dell'*handler* si affiancherebbe quella del vettore;

- infine, nell'ipotesi in cui il vettore agisca in autoproduzione, si dovrebbe ammettere l'esistenza di due contratti stipulati con il passeggero: uno di trasporto e uno di deposito.

Verifichiamo la compatibilità di tali assunti con le norme della Convenzione di Montreal.

Che l'ambito spaziale e temporale di responsabilità del vettore debba intendersi in senso ampio, si è già detto in corso di trattazione, e pertanto si rimanda alle considerazioni ivi formulate.

Oltre a ciò, si contesta la fondatezza delle argomentazioni di certa dottrina, la quale ritiene che nel corpo della Convenzione di Montreal possano rinvenirsi delle norme che provino l'esistenza di un contratto di deposito in favore di terzo, così contraddicendo la tesi, qui accolta, dell'unicità del rapporto contrattuale tra vettore e passeggero, e dell'estraneità di quest'ultimo ad ogni rapporto contrattuale con l'*handler*¹⁰³.

La lettera della Convenzione, infatti, non consente di concludere in tal senso, né può ritenersi altrimenti in via interpretativa.

L'attenzione si appunta innanzi tutto sull'art. 12, ai sensi del quale, durante il trasporto *“Il mittente ha il diritto (...) di disporre della merce (...) ritirandola all'aeroporto di partenza o di destinazione (...) purchè l'esercizio di questo diritto non rechi pregiudizio né al vettore, né agli altri mittenti”* (comma 1).

Inoltre *“Se l'esecuzione delle istruzioni del mittente non risulti possibile, il vettore deve prontamente informarne quest'ultimo”* (comma 2).

Il comma 4 dell'articolo specifica che *“Il diritto del mittente cessa al momento in cui comincia quello del destinatario, conformemente all'art. 13”*.

L'art. 13, non diversamente da quanto stabilito nell'art. 12, richiama i soli rapporti tra vettore e destinatario: quest'ultimo, infatti, dovrà chiedere al vettore la riconsegna della merce presso il *“punto di destinazione”*, e dovrà essere avvisato dal vettore dell'arrivo della merce.

E' evidente come l'art. 12 disciplini il diritto del mittente di disporre dei beni, anche dopo che siano arrivati a destino, preoccupandosi di tutelare la sola

¹⁰³In tal senso C. GOLDA, *op. cit.*, 1292 ss.

posizione contrattuale del vettore, o degli altri mittenti. Nessun rilievo è attribuito al possibile affidamento della merce, presso l'aeroporto, alla custodia dell'*handler*.

Pare dunque eccessivamente forzoso sostenere che poiché il mittente ha il diritto di ritirare la merce presso "l'aeroporto" (art. 12, comma 1), ovvero presso il "*punto di destinazione*" (art. 13), e non già presso il vettore, si dovrebbe sostenere l'estraneità del vettore stesso alle operazioni di assistenza alla merce dopo la consegna all'*handler*.

Semplicemente, l'aeroporto è il luogo dove la merce giunge e dove trova naturale compimento, con la riconsegna al soggetto legittimato, la prestazione di trasporto.

Ad analoghe conclusioni conduce l'analisi del successivo art. 15, ai sensi del quale "*Gli art. 12, 13 e 14 lasciano impregiudicati i rapporti tra il mittente e il destinatario, come pure i rapporti reciproci tra terzi i cui diritti derivino dal mittente o dal destinatario*".

La formulazione della norma, seppure non particolarmente chiara, non consente di ritenere che, al fine di dimostrare l'esistenza di un rapporto giuridico tra *handlers* e mittenti della merce (o destinatari), con ciò avvalorando la tesi del contratto di deposito, i "*terzi*" menzionati nell'art. 15 possano essere gli *handlers* incaricati dal vettore dell'assistenza a terra.

Una lettura sistematica dell'articolo in esame, unitamente agli artt. 12, 13 e 14 ivi richiamati, induce piuttosto a ritenere che si disciplini l'ipotesi in cui il mittente abbia mutato il destinatario della merce, rispetto a quello contrattualmente indicato (art. 12, comma 1), ovvero il destinatario abbia ceduto ad un terzo il suo diritto ad ottenere la riconsegna della merce.

Non a caso è imposto al vettore, nell'adempire alle (nuove) condizioni imposte dal mittente, di verificare se il diverso destinatario sia legittimato alla riconsegna dalla lettera di trasporto aereo, una copia della quale è in possesso del vettore stesso (art. 12, comma 3).

Dunque, i diritti trasferiti ai terzi dal mittente e dal destinatario iniziali sembrerebbero essere quelli derivanti dal contratto di trasporto aereo (in

particolare il diritto ad ottenere il risarcimento del danno e la riconsegna della merce).

Si evidenzia, inoltre, che l'impostazione dottrinale più rigorosa, tra quelle che sostengono l'esistenza di un contratto di deposito in favore di terzo, impone che il soggetto attivo (per quanto qui concerne, il passeggero) possa esperire l'azione di responsabilità nei soli confronti dell'*handler*, con esclusione del vettore.

Il che contraddice palesemente la Convenzione di Montreal, la quale esige che il passeggero possa rivolgere le proprie pretese risarcitorie nei confronti del vettore e del preposto (artt. da 17 a 22 e 30).

Nella Convenzione, come visto, non si rinviene alcuna norma che possa ricondurre il rapporto tra vettore ed *handler* al contratto di deposito in favore di terzo, con ciò dimostrandosi (ancora una volta) l'infondatezza di tale orientamento.

3.3.2. Convenzione di Montreal e contratto di appalto di servizi

Il medesimo raffronto sopra svolto, viene ora proposto in riferimento al rapporto giuridico tra vettore ed *handler*, se qualificato alla stregua di un appalto di servizi.

Si è già detto che tale orientamento è sicuramente più lineare rispetto a quello appena analizzato.

Ha inoltre il merito di considerare il rapporto tra passeggero e *handler* in modo onnicomprensivo ed unitario, riferendolo a tutte le prestazioni in cui si articola la navigazione aerea.

Inoltre, riconosce il principio cardine per il quale il passeggero concorda l'intera prestazione con il vettore, senza avere alcun rapporto con l'*handler*. Anche per tale motivo, il vettore risponde di tutti i danni derivati al passeggero o al bagaglio, indipendentemente dal fatto che li abbia causati lui stesso, ovvero l'*handler*.

Non così, evidentemente, ove si richiami l'applicazione del contratto di deposito in favore di terzo, che manifesta l'inconveniente, di non poco conto, di coinvolgere il passeggero nei rapporti contrattuali tra *handler* e vettore, quasi a voler sottolineare la sua consapevolezza di tutti i soggetti coinvolti nell'esecuzione della prestazione richiesta, e della rigida separazione tra le prestazioni cui sono rispettivamente obbligati.

La qualificazione del rapporto tra *handler* e vettore come appalto di servizi, come detto, è stata teorizzata quando ancora la normativa comunitaria (Regolamento CE n. 889/02) non aveva reso obbligatoria l'applicazione della Convenzione di Montreal, estendendone la portata anche ai trasporti nazionali.

La nuova normativa comunitaria fa cadere le preclusioni formulate dalla dottrina, sulle quali ci si è precedentemente soffermati, soprattutto in riferimento al differente termine (rispettivamente di decadenza e di prescrizione) tra azione intentata verso l'*handler* secondo il diritto uniforme, e extracontrattuale proposta secondo il diritto civile, nonché circa l'impossibilità di applicare i limiti risarcitori alle azioni extracontrattuali inerenti i trasporti nazionali.

Pertanto, sia che si agisca verso il vettore, sia che si rivolgano le pretese risarcitorie verso l'*handler*, le condizioni dell'azione saranno quelle poste dal diritto uniforme.

E' evidente che le intervenute modifiche normative hanno reso ancora più solido l'orientamento dottrinale in esame. La figura contrattuale dell'appalto di servizi, infatti, è ormai liberata dal limite intrinseco delle differenze sostanziali tra azione di responsabilità intentata dal passeggero verso l'*handler* relativamente ai trasporti nazionali, e azione inerente i trasporti internazionali, regolata dal diritto uniforme.

3.3.3. Atipicità del rapporto tra vettore ed *handler*

L'analisi degli orientamenti dottrinali e giurisprudenziali di cui sopra, induce a preferire la configurazione del rapporto giuridico tra vettore ed *handler* quale appalto di servizi.

Tuttavia, a tal proposito si formulano una serie di considerazioni.

La Convenzione di Montreal, ormai applicabile ai trasporti nazionali ed alla gran parte di quelli internazionali, regola già alcuni degli aspetti fondamentali del rapporto giuridico tra vettore ed *handler*.

Si pensi ad esempio al combinato disposto dell'art. 30, che disciplina l'azione di responsabilità del passeggero verso l'*handler*, e dell'art. 37, che consente al soggetto responsabilizzato ai sensi della Convenzione di agire in regresso verso qualsiasi altro soggetto, effettivo responsabile del danno.

L'ENAC, inoltre, ai sensi del D.lgs. 250 del 1997 e del D.lgs. n. 18 del 1999, esercita dei poteri di vigilanza concorrenti con il diritto dell'appaltante (vettore) di verificare le modalità di esecuzione dei servizi appaltati (art. 1662 c.c.)¹⁰⁴.

¹⁰⁴In particolare, ai sensi dell'art. 2, D.lgs. n. 250/1997 "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile" (E.N.A.C.): "1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), salvo quanto previsto nel comma 2, esercita le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.) ed in particolare provvede ai seguenti compiti:

- a) regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;
- b) razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;
- c) attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;
- d) rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione;
- e) istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei trasporti e della navigazione;
- f) definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;

Autorevole dottrina, circa l'opportunità di inquadrare il rapporto giuridico tra *handler* e vettore nell'ambito di una specifica tipologia contrattuale, ha sostenuto che l'appalto di servizi "è uno strumento come un altro (si pensi all'autoproduzione) che consente, di volta in volta, l'esecuzione dell'obbligazione del vettore; il destinatario ne rimane giuridicamente estraneo, così come normalmente non v'è, nel concomitante contratto di trasporto, un elemento che permetta un *rattachement* giuridico tra i due rapporti negoziali (...) In altre parole, non ha alcun rilievo il fatto che l'attività di movimentazione a terra della merce (e più in generale le attività di assistenza a terra, comprese quelle in favore di passeggeri e bagagli¹⁰⁵) sia compiuta da impiegati del vettore o da altri (imprenditori, lavoratori autonomi, ecc.) che abbiano stipulato con il vettore un contratto d'appalto di servizi, di prestazione d'opera o d'altra natura".

Ciò che rileva giuridicamente è che unico sia il contratto stipulato dal passeggero con il vettore.

In forza di tale rapporto negoziale sono dovute in favore del passeggero l'attività di trasporto e le attività strumentali. Dei danni causati dall'inadempimento contrattuale, siano essi inerenti alle operazioni di volo *tout court*, ovvero alle attività di *handling*, è responsabile il vettore, con la

g) regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico.

2. Alla Direzione generale dell'aviazione civile, che assume la denominazione di Dipartimento dell'aviazione civile, sono attribuite le funzioni inerenti all'analisi del mercato del trasporto aereo, ai rapporti con le sedi internazionali ed al collegamento con la politica comunitaria, alla valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto, nel settore dell'aviazione civile, all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione e di inchiesta sui sinistri aeronautici, nelle more dell'attuazione della direttiva comunitaria n. 94/56/CE.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottarsi su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono individuati, in relazione alle funzioni attribuite, i beni e le risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative che permangono in capo al Dipartimento dell'aviazione civile".

¹⁰⁵Aggiunta mia.

precisazione che il passeggero potrà anche decidere di agire direttamente verso l'*handler*, al fine di farne valere eventuali responsabilità specifiche.

La non essenzialità della qualificazione giuridica del contratto di *handling* quale contratto tipico, nonché la circostanza per la quale diversi aspetti dell'assetto negoziale sono suscettibili di essere disciplinati da normative distinte, inducono a sostenere l'atipicità del contratto di *handling*¹⁰⁶.

A ciò non osta l'art. 1322, comma 2, c.c., che ammette il contratto atipico (o innominato) purchè diretto “*a realizzare interessi meritevoli di tutela secondo l'ordinamento giuridico*”.

La rilevanza pubblicistica della navigazione aerea, e dunque delle attività strumentali che ne consentono una corretta erogazione, non pare infatti poter essere messa in discussione.

¹⁰⁶Nel senso di una atipicità dei contratti di *handling* si è espresso anche S. ZUNARELLI, *Contratti atipici, impresa di navigazione e impresa di trasporto*, in *Dir. trasp.* 1995, 737 ss.

Capitolo 4

Valutazione critica dell'azione di responsabilità promossa ai sensi della Convenzione di Montreal del 1999

Una volta evidenziate le principali problematiche, dottrinali e giurisprudenziali, concernenti i rapporti giuridici che, a diverso titolo, coinvolgono vettore, *handler* e passeggero, si procede ora con l'analisi delle peculiarità che caratterizzano l'azione di responsabilità, azionata in applicazione della Convenzione di Montreal del 1999.

In tale ambito, come visto in corso di trattazione, si è da più parti prospettata la necessità di adottare quello che potrebbe definirsi come uno “schema bipartito” dell'azione di responsabilità, che consenta di agire nei confronti del vettore secondo i dettami del diritto uniforme, e verso i preposti a sensi del diritto civile, in via extracontrattuale.

Detta impostazione, è stata sino ad ora criticata, in quanto basata su una concezione del rapporto tra vettore ed *handler* eccessivamente rigida, in particolare restringendo l'ambito spaziale e temporale della responsabilità del vettore (limitato alle sole operazioni di volo, a quelle svolte sotto bordo per il carico e lo scarico dei bagagli, nonché all'accesso e all'abbandono dell'aeromobile da parte dei passeggeri tramite scaletta), ed adottando una nozione del rapporto di preposizione limitata all'esistenza di un vincolo di subordinazione rispetto al vettore.

Per tali ragioni, oltre a trattare del sistema di Montreal, si identificheranno le principali differenze con l'azione aquiliana, anche al fine di verificare se conduca o meno a risultati più soddisfacenti in un'ottica di tutela del danneggiato.

Gli aspetti qualificanti l'azione di responsabilità intentata dal passeggero, che verranno presi in considerazione, concernono:

- l'identificazione dei soggetti attivi e passivi dell'azione;
- la ripartizione dell'onere della prova;
- l'applicabilità dei limiti risarcitori;

- i termini, di decadenza o di prescrizione, dell'azione.

Si presuppone l'accoglimento dei seguenti principi, di matrice dottrinale e giurisprudenziale:

- la responsabilità del vettore per i danni ai passeggeri e al bagaglio non consegnato comprende le fasi di volo e il trasporto dall'aerostazione all'aeromobile, e viceversa, a mezzo del bus-navetta. Quella per i danni ai bagagli comincia con l'affidamento del bagaglio alla sua custodia, subito dopo l'effettuazione delle operazioni *check in*, e termina con la riconsegna al passeggero presso l'aerostazione;

- preposti del vettore sono tutti coloro, dipendenti o soggetti terzi, di cui si avvale per lo svolgimento dell'attività di volo e delle attività strumentali (di *handling*);

- il contratto di trasporto tra vettore e passeggero comprende tutte le attività, di volo e di assistenza a terra, dovute dal vettore, che potrà svolgerle direttamente, oppure decidere di affidarne l'esecuzione ad un *handler*, concludendo con questo un apposito contratto (preferibilmente atipico, ovvero, al più, di appalto di servizi).

1. La Convenzione di Montreal del 1999

1.1. Soggetti attivi e passivi dell'azione di responsabilità

L'azione di responsabilità per i danni alla persona o al bagaglio può essere intentata dal passeggero “*a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo*” (art. 20).

Il danneggiato può agire direttamente verso il vettore, in ragione degli obblighi (di carattere ampio) assunti con la stipulazione del contratto di trasporto aereo (artt. da 17 a 22) e nei confronti dei suoi preposti (art. 30¹⁰⁷).

¹⁰⁷Art. 30: 1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

In caso di morte della persona responsabile del sinistro l'azione può essere intentata anche nei confronti dei suoi aventi causa (art. 32¹⁰⁸).

L'art. 37, infine, secondo una traduzione letterale stabilisce che *“Nessuna disposizione della presente convenzione impedisce alla persona responsabile del danno ai sensi della presente convenzione di ricorrere contro qualsiasi altra persona”*¹⁰⁹.

La norma, che evidentemente disciplina l'azione di regresso, così tradotta è piuttosto imprecisa.

Meglio sarebbe stato, in luogo della dizione *“persona responsabile del danno”*, impiegare quella di *“persona responsabilizzata per il danno”*, ovvero *“che abbia risarcito il danno per il cui risarcimento si è agito”*, atteso che appare alquanto improbabile che un soggetto responsabile di un sinistro possa agire contro alcuno per farne valere responsabilità all'evidenza insussistenti.

La dizione *“qualsiasi altra persona”*, inoltre, si sarebbe dovuta specificare meglio, chiarendo che deve trattarsi di *“qualsiasi altra persona la cui condotta abbia effettivamente causato il danno”*.

Si ritiene che l'azione di rivalsa non sia una prerogativa del solo vettore, ma che ne possa beneficiare anche il preposto.

Infatti, la portata, invero generica, dell'art. 37 (*“person (...) against any other person”*), suggerisce di applicare la norma a tutte le fattispecie nelle quali un soggetto sia stato responsabilizzato ai sensi della Convenzione: dunque, anche qualora si tratti di un *handler*.

A conferma di ciò, si osserva che l'art. 30 accorda al preposto, a condizione che provi di avere agito nell'esercizio delle sue funzioni, il diritto di avvalersi delle limitazioni della responsabilità e delle condizioni (non viene specificato

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

¹⁰⁸ Art. 32: In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

¹⁰⁹ Art. 37: Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

quali, quindi, si ritiene, tutte quelle previste dalla Convenzione) invocabili dal vettore.

Sin qui si sono tracciati dei principi di ordine generale, inerenti le lesioni o la morte del passeggero, ed i danni ai bagagli.

Si precisa che, nel caso di morte del passeggero, il testo della Convenzione non è particolarmente chiaro ai fini dell'individuazione della normativa applicabile all'azione di responsabilità che dovesse essere intentata dagli eredi (art. 20).

Da un lato, infatti, l'art. 29, nel disporre che le azioni risarcitorie per i danni a passeggeri, bagaglio e merci, siano esse promosse in base alla Convenzione "o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa", possono essere esercitate unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione stessa, sembrerebbe imporre l'applicazione del diritto uniforme.

1.2. La ripartizione dell'onere della prova

L'onere della prova si articola in modo diverso a seconda della tipologia di azione di responsabilità.

In via generale, tanto per i danni alla persona che per quelli al bagaglio, l'art. 20 stabilisce che il vettore possa esonerarsi da responsabilità (in tutto o in parte), nella misura in cui provi che il danneggiato, o il suo avente causa, ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione.

L'art. 20, inoltre, si applica a tutte le fattispecie dannose disciplinate nella Convenzione, dunque anche ai casi di danni al passeggero di importo non superiore ai 100.000 DSP (art. 21, comma 1), per i quali, come visto, la Convenzione sancisce una responsabilità di tipo oggettivo del vettore¹¹⁰.

¹¹⁰Art. 20: If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was

Più nel dettaglio, si evidenzia che per i danni ai bagagli registrati il vettore si esonera da responsabilità se prova che il danno è dovuto alla natura del bagaglio o a vizio intrinseco dello stesso.

Per quelli non consegnati, invece, deve fornire la prova dell'assenza di colpa, propria o dei suoi preposti (art. 17, comma 2¹¹¹).

Per quanto riguarda i danni al passeggero, se questi sono quantificati in un importo inferiore ai 100.000 DSP, il vettore non può in nessun modo esonerarsi da responsabilità (art. 21, comma 1), fatto salvo quanto stabilito dall'art. 20.

Per gli importi superiori, invece, le cause esonerative della responsabilità del vettore sono indicate nel comma 2 dell'art. 21: il danno non deve essere causato da negligenza, atto illecito o omissione del vettore e dei preposti, oppure deve essere imputabile a negligenza, atto illecito o omissione di terzi¹¹².

La convenzione nulla dice circa l'onere probatorio gravante sul passeggero: tuttavia, in via interpretativa, si ritiene che questi debba provare l'esistenza del

caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

¹¹¹Art. 17: 1. (...) *omissis*

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term «baggage» means both checked baggage and unchecked baggage.

¹¹²Art. 21: 1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

contratto di trasporto, e l'aver subito un danno durante l'arco temporale e spaziale di responsabilità del vettore.

1.3. L'istituto del limite risarcitorio

Il vettore può avvalersi dei limiti risarcitori (anche) per i danni al bagaglio (art. 22¹¹³).

Il passeggero, tuttavia, potrà ottenerne la disapplicazione qualora provi che il danno sia stato causato dal vettore o dai suoi preposti, intenzionalmente, ovvero temerariamente, nella consapevolezza che la condotta avrebbe potuto

¹¹³Art. 22: 1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

causare un danno, e, qualora si tratta di preposti, qualora provi che questi hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni (art. 22, comma 5).

L'adempimento dell'onere probatorio, nel caso di specie, non è agevolato dalla difficoltà di qualificare con precisione il grado di colpevolezza della condotta temeraria, tenuta con l'intenzione di causare un danno. L'espressione sembra identificare una fattispecie intermedia tra la colpa e il dolo, da un lato, e la *wilful misconduct* elaborata dal diritto inglese, dall'altro¹¹⁴.

Più specificatamente, mentre la condotta colposa o dolosa identificherebbe un comportamento, commissivo od omissivo, non conforme alla diligenza richiesta per l'adempimento di una data obbligazione, disinteressandosi dei danni che ad altri potrebbero derivare a causa di tale condotta, la *wilful misconduct* sarebbe caratterizzata da un comportamento intenzionale, connotato dalla previsione delle possibili conseguenze dannose, che tuttavia non sono volute dall'agente.

La condotta colposa e dolosa, dunque, identificherebbe un'ipotesi di conoscibilità in astratto della portata lesiva dell'azione o omissione, mentre la *wilful misconduct* varrebbe a qualificarne la conoscenza in concreto.

Quale che sia l'impostazione adottata, l'elemento della consapevolezza delle possibili conseguenze dannose della condotta, in astratto o in concreto, deve essere provato dal danneggiato¹¹⁵.

Il Tribunale di Busto Arsizio, nel decidere su una controversia in materia di danno alla merce in ambito aeroportuale, ha equiparato la "colpa temeraria" alla fattispecie della "colpa con previsione", identificando come tratto qualificante della condotta l'aver tenuto un comportamento consapevole del possibile verificarsi di un pregiudizio¹¹⁶. Il giudicante, in questo caso, ha

¹¹⁴Per ulteriori approfondimenti sulla nozione di *wilful misconduct*, si rimanda a A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto dei trasporti*, Padova, 1999, 147 ss.

¹¹⁵Così P. DAGNINO, *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929*, nota a Cass. 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. mar.* 1998, 89 s.

¹¹⁶Trib. Busto Arsizio, sez. Gallarate, 22 aprile 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 913 ss., con nota di C. LUNA, *Sulla responsabilità del vettore aereo di merci in rapporto all'operatore di handling ed alla valutazione della colpa temeraria*.

preferito dare rilievo alla conoscibilità astratta del probabile verificarsi del danno.

Infine, si evidenzia che nonostante l'applicazione dei limiti risarcitori, l'autorità giurisdizionale adita potrà riconoscere al passeggero un importo ulteriore, volto a compensare le spese processuali e tutte le altre spese sostenute in ragione della controversia (art. 22, comma 6).

Per quanto concerne le lesioni, o la morte, del passeggero, nonostante la Convenzione abbia sancito l'inapplicabilità dei limiti risarcitori, in dottrina è stato acutamente osservato che tale importo può essere diversamente qualificato a seconda dell'azione che venga intentata dal passeggero.

Se il danneggiato quantifichi il danno subito al di sotto della soglia di 100.000 DSP, l'importo in discussione rappresenterebbe una "obbligazione legale risarcitoria" a carico del vettore, ovvero una limitazione della responsabilità¹¹⁷.

Al contrario, se il passeggero agisce per ottenere un risarcimento superiore, comunque, anche qualora non riesca ad adempiere all'onere probatorio sullo stesso incumbente, avrà diritto ad ottenere un importo liquidato in 100.000 DSP, che assumerebbe la natura giuridica di una indennità, pagata indipendentemente dalla raggiunta certezza della responsabilità del vettore¹¹⁸.

Le conclusioni cui giunge la citata dottrina, seppure in massima parte condivisibili, non convincono laddove si sostiene che, nel caso in cui il passeggero agisca per ottenere il risarcimento del danno entro i 100.000 DSP, il vettore beneficerebbe di una limitazione della responsabilità.

In realtà, nel caso di specie non si assiste ad una limitazione delle fattispecie di danno risarcibili, che più propriamente varrebbero ad identificare una limitazione della responsabilità, ma ad una bipartizione dell'onere probatorio a carico del soggetto passivo, differenziato a seconda del risarcimento richiesto dal danneggiato.

Infatti, se le pretese risarcitorie superano la soglia dei 100.000 DSP, il vettore potrà esonerarsi da responsabilità se dimostri il ricorrere di una delle fattispecie

¹¹⁷Così, A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006, 198.

¹¹⁸In tal senso, A. ZAMPONE, *op. cit.*, 196 ss.

specificate nell'art. 21, comma 2, oppure nell'art. 20; in caso contrario avrà a disposizione il solo articolo 20.

1.4. I termini dell'azione

I danni al bagaglio consegnato devono essere denunciati al vettore, in forma scritta, al momento della ricezione, e comunque non oltre sette giorni dalla riconsegna.

Se non vengono sollevate riserve alla riconsegna, infatti, il bagaglio si presume consegnato in buono stato. Pur trattandosi di una presunzione *iuris tantum*, il passeggero sarà comunque chiamato a fornire la non facile prova dell'esistenza del danneggiamento già alla riconsegna.

In caso di ritardo nella riconsegna, il reclamo deve essere inoltrato al vettore entro 21 giorni dalla data in cui bagaglio sarebbe dovuto essere consegnato.

I suddetti termini (di 7 e 21 giorni) sono previsti a pena di decadenza (art. 31¹¹⁹).

L'azione risarcitoria, in caso di danni ai passeggeri e al bagaglio (chiaramente, se si tratta di bagaglio consegnato, a condizione che i vizi siano stati denunciati entro sette giorni dalla riconsegna), deve essere esercitata entro il termine di due anni, decorrenti dall'arrivo a destino, dal giorno in cui si sarebbe dovuto arrivare, ovvero dal giorno in cui è stato interrotto il trasporto (art. 35¹²⁰).

¹¹⁹Art. 31: 1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

¹²⁰Art. 35: 1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

E' discusso se tale termine biennale sia di prescrizione, o di decadenza.

La terminologia impiegata nella versione ufficiale in lingua inglese della Convenzione, riferisce di "*right to damages*" (diritto al risarcimento), non aiuta a risolvere la questione.

Tuttavia, in dottrina prevale la tendenza a qualificare il termine come decadenziale, anche alla luce dell'applicazione che della normativa uniforme viene fatta negli altri Stati parte della Convenzione¹²¹.

1.5. Altre condizioni dell'azione

L'azione, a scelta dell'attore, può essere promossa presso il tribunale di uno degli Stati parte della Convenzione, del luogo in cui il vettore ha il domicilio, della sede principale dell'attività o dell'impresa che abbia stipulato il contratto di trasporto con il passeggero, del luogo di destinazione (art. 33, comma 1).

In caso di danni al passeggero, l'azione può essere intentata anche presso il tribunale sito nel territorio dello Stato parte, presso il quale il danneggiato abbia la residenza al momento del sinistro, e dal quale e verso il quale il vettore svolga il servizio passeggeri (con aeromobili propri o di altro vettore, in virtù di apposito accordo commerciale), e nel quale il vettore eserciti la propria attività, presso edifici propri o di altro vettore, utilizzati in forza di accordo commerciale (art. 33, comma 2¹²²).

2.The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized of the case.

¹²¹In tal senso, S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 803.

¹²²Art. 33: 1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3.For the purposes of paragraph 2,

Le caratteristiche dell'azione intentata verso i preposti, a condizione che dimostrino di avere agito nell'esercizio delle loro funzioni, sono le medesime di quella intentata verso il vettore (art. 30).

2. Valutazione critica del sistema di Montreal

2.1. Il contemperamento degli interessi di vettore, handler e passeggero

La Convenzione di Montreal sembra attuare un adeguato contemperamento degli interessi economici di passeggero, vettore ed *handler*, senza sbilanciare eccessivamente, dall'uno o dall'altro lato, gli esistenti sinallagmi contrattuali.

Il sistema garantisce infatti sufficientemente la posizione del passeggero, che potrà agire indifferentemente nei confronti del vettore o del preposto, avendo a disposizione termini congrui, con un'equa ripartizione dell'onere probatorio (che addirittura, in talune ipotesi, esclude che il vettore possa fornire la prova liberatoria della responsabilità), nonché presso numerosi tribunali.

Qualche perplessità può sorgere circa la misura dei limiti risarcitori applicabili ai soli casi di danneggiamento dei bagagli: si tratta tuttavia di considerazioni di ordine prettamente economico e commerciale, che affondano le radici in una valutazione dell'esposizione economica delle compagnie aeree rispetto alle richieste risarcitorie, nonché ai rischi causati alla loro posizione di mercato e alla sopravvivenza commerciale. In questa sede si preferisce non addentrarsi in tali discussioni, rimanendo su un piano strettamente giuridico.

Giova peraltro evidenziare che il passeggero potrà comunque ottenere la disapplicazione dei limiti risarcitori, adempiendo agli oneri probatori di cui all'art. 22, comma 5, della Convenzione.

(a) «*commercial agreement*» means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) «*principal and permanent residence*» means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.

Inoltre, al momento della consegna del bagaglio alla custodia del vettore, può:

- effettuare una dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna, che gli dà diritto ad un risarcimento maggiore rispetto a quello previsto in applicazione dei detti limiti, salvo che il vettore dimostri che la somma dichiarata è superiore all'interesse del passeggero alla riconsegna (art. 22 comma 2);
- concordare con il vettore limiti maggiori rispetto a quelli stabiliti nella Convenzione (art. 25¹²³).

Al passeggero sarà dunque sufficiente, entro due anni dal verificarsi del sinistro, agire giudizialmente nei confronti del vettore, ovvero dell'*handler* che venga responsabilizzato, limitandosi a dimostrare l'esistenza del contratto di trasporto ed il verificarsi del danno durante l'ambito spaziale e temporale di responsabilità del vettore.

La natura decadenziale del termine biennale, ad avviso di chi scrive, non pregiudica in modo consistente la posizione del danneggiato, che ha a sua disposizione un arco temporale sufficientemente ampio ai fini dell'esercizio dell'azione di responsabilità, che gli consente anche di definire le pretese risarcitorie, all'occorrenza, in via stragiudiziale.

Per quanto concerne la posizione giuridica e contrattuale di vettore e *handler*, se è vero che tali soggetti, da un lato, patiscono una responsabilità oggettiva per i danni alle persone inferiori ai 100.000 DSP, fatto comunque salvo il disposto dell'art. 20 (che in qualche modo ammette un esonero di responsabilità, anche se a condizione che adempiano ad un difficile onere probatorio, tale per essere concernente la condotta del danneggiato), per quelli superiori potranno comunque fornire la (pur non facile) prova dell'assenza di responsabilità.

Nell'ipotesi di danni al bagaglio, inoltre, vettore ed *handler* potranno esonerarsi da responsabilità adempiendo ai prescritti oneri probatori, ed in ogni caso usufruiranno dell'applicazione dei limiti risarcitori, superabili solo su accordo delle parti, ovvero con l'adempimento, da parte del passeggero, di un

¹²³Art. 25: A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

onere probatorio non certo semplice (prova della loro condotta, intenzionalmente volta a causare un danno, ovvero temeraria e consapevole del possibile verificarsi del danno).

Il vettore, infine, qualora il passeggero intenda ottenere, in caso di danno al bagaglio, un importo superiore all'effettivo interesse alla riconsegna del bagaglio stesso (tramite la dichiarazione di valore), potrà fornire prova di ciò, riconducendo il suo debito risarcitorio nell'ambito dei limiti posti dalla Convenzione.

In tal modo l'interesse del vettore e dell'*handler* a non vedersi eccessivamente pregiudicati dalle pretese risarcitorie che con maggiore frequenza sono azionate dai passeggeri, quelle per danni ai bagagli nelle ipotesi di smarrimento, furto o danneggiamento, viene adeguatamente tutelato.

Più complessa e delicata è la problematica concernente l'inserimento di clausole vessatorie all'interno del contratto di trasporto.

La Convenzione neutralizza tale rischio sancendo la nullità (parziale) delle clausole che escludano la responsabilità del vettore, o eludendo l'applicazione della Convenzione per effetto del richiamo ad altre legislazioni o della modifica delle norme sulla competenza giurisdizionale (art. 49¹²⁴), oppure fissando limiti risarcitori inferiori a quelli stabiliti dalla Convenzione stessa (art. 26¹²⁵).

Inoltre, per i danni a passeggeri e bagagli, come visto, l'art. 29 stabilisce che qualsiasi azione risarcitoria promossa dal passeggero, a qualsiasi titolo, in base alla Convenzione o ad altro contratto o atto illecito, può essere esercitata alle sole condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione stessa, fatta salva la determinazione dei legittimati ad agire e dei loro diritti.

¹²⁴Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

¹²⁵Art. 26: Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

In sostanza, l'articolo sancisce l'inapplicabilità alle azioni risarcitorie intentate dal passeggero secondo il diritto uniforme, e più in generale dagli aventi diritto, di qualsiasi tipologia di norme (evidentemente predisposte unilateralmente dal vettore) che derogano al sistema della Convenzione stessa.

Tali norme, alla luce di un'interpretazione sistematica dell'articolo in esame con il precedente articolo 25, si ritiene siano colpite da nullità.

L'inserimento di clausole con contenuto vessatorio riguarda anche i rapporti intercorrenti tra vettore ed operatori di assistenza a terra, ove si registra la tendenza, da parte delle imprese di *handling*, a sbilanciare l'equilibrio del sinallagma contrattuale che le lega al vettore.

Come detto, infatti, vettore ed *handler* disciplinano i rispettivi rapporti a mezzo di appositi contratti, di durata variabile, che dottrina e giurisprudenza hanno talvolta qualificato come contratti di deposito in favore di terzo, talaltra come appalto di servizi, altra ancora come atipici.

In ogni caso, capita spesso, nell'esaminare i contenuti di tali pattuizioni contrattuali, di riscontrare l'inserimento di clausole che, fatta eccezione per le ipotesi di dolo o colpa grave, esonerano da responsabilità l'*handler*, in modo più o meno ampio, per gli inadempimenti nell'erogazione dei servizi di assistenza a terra.

La legittimità di tali clausole è discutibile, alla luce del diritto uniforme e del diritto civile.

Se si sussume il rapporto tra *handler* e vettore nell'ambito della disciplina codicistica, potrebbero forse aprirsi degli spazi per l'inserimento di clausole esonerative (in talune ipotesi) della responsabilità dell'*handler*, specie per quanto concerne le condotte connotate da colpa semplice.

Tuttavia, come visto, il rapporto giuridico tra *handler* e vettore è caratterizzato dalla convivenza di aspetti che si prestano ad essere disciplinati da normative diverse, sia di diritto positivo che di diritto uniforme, i cui caratteri distintivi mutano nel tempo, in uno con i cambiamenti che interessano le infrastrutture aeroportuali: dunque, pare piuttosto trattarsi di un rapporto giuridico connotato dall'atipicità.

Inoltre, la Convenzione di Montreal, giusto il richiamo del regolamento CE n. 889/2002, ha una portata precettiva presso che generalizzata.

Ciò premesso, si osserva che è quanto meno arduo sostenere che un'azione di rivalsa intentata dal vettore, ovvero dall'*handler* ai sensi dell'art. 37, relativa ai danni causati da condotte disciplinate dalla Convenzione, possa sfuggire all'ambito di applicazione della Convenzione stessa.

Non è infatti giuridicamente ammissibile che uno di tali soggetti, che abbia risarcito il danno subito dal passeggero secondo i dettami del diritto uniforme, possa poi far valere (in rivalsa) la responsabilità dell'effettivo danneggiante avvalendosi di norme differenti: a ciò osta, in particolare, il contenuto precettivo degli artt. 26 e 29, già oggetto di esame, che vale a sancire l'inapplicabilità, in caso di rivalsa, di clausole che esonerano *ab initio* da responsabilità l'*handler*, anche se limitatamente alle condotte non connotate da dolo o colpa grave.

Se invece, in via meramente ipotetica, si accetta l'eventualità che al contratto di *handling*, in talune circostanze, possa essere applicato il diritto civile, si giunge a risultati differenti, a seconda di come lo si qualifica giuridicamente: se lo si considera quale contratto i cui contenuti sono predisposti unilateralmente dall'*handler*, la validità di tale clausola è subordinata alla specifica approvazione scritta da parte del vettore, ai sensi dell'art. 1341, comma 2, c.c.¹²⁶.

Spesso accade, infatti, che sia l'*handler* a predisporre i contratti di *service* che il vettore dovrà sottoscrivere. Situazione, quest'ultima, che pone il vettore in una posizione (pre)negoziale deteriore, specie in quegli aeroporti in cui l'assistenza a terra sia ancora erogata da un solo prestatore, ovvero da un

¹²⁶Art. 1341 c.c.: Le condizioni generali di contratto predisposte da uno dei contraenti sono efficaci nei confronti dell'altro, se al momento della conclusione del contratto questi le ha conosciute o avrebbe dovuto conoscerle usando l'ordinaria diligenza (1370, 1469-bis).

In ogni caso non hanno effetto, se non sono specificamente approvate per iscritto, le condizioni che stabiliscono, a favore di colui che le ha predisposte, limitazioni di responsabilità, (1229), facoltà di recedere dal contratto (1373) o di sospenderne l'esecuzione (1461), ovvero sanciscono a carico dell'altro contraente decadenze (2964 ss.), limitazioni alla facoltà di opporre eccezioni (1462), restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti coi terzi (1379), tacita proroga o rinnovazione del contratto, clausole compromissorie (808 c.p.c.) o deroghe alla competenza dell'autorità giudiziaria (6 c.p.c.).

numero limitato di prestatori: in questi casi è frequente il rischio di doversi imbattere in condizioni negoziali imposte alle compagnie aeree.

Se invece si nega che tale fattispecie negoziale sia assimilabile ad un contratto concluso tramite adesione a “*moduli e formulari*” predisposti dall’*handler*, la clausola sarà valida pur in assenza della specifica approvazione scritta da parte del vettore, purchè concordata tra le parti¹²⁷.

Tale ultimo orientamento non convince.

Come visto, la Convenzione disciplina in modo sufficientemente dettagliato gli aspetti più rilevanti dell’azione di responsabilità, garantendo al soggetto responsabilizzato adeguate tutele (limiti risarcitori, possibilità, in alcuni casi, di provare l’assenza di responsabilità).

Non si vede pertanto perché un’azione che venga intentata dal passeggero nei confronti del vettore, debba essere caratterizzata dall’applicazione di norme e condizioni diverse, rispetto all’azione di rivalsa che il vettore dovesse intentare, per i medesimi fatti, nei confronti dell’*handler*.

Dunque, impregiudicata la possibilità per *handler* e vettore di disciplinare autonomamente i rapporti reciproci, appare preferibile ritenere che gli aspetti concernenti l’azione di responsabilità per danni a passeggeri e bagagli debba restare affidata alla Convenzione.

Tale conclusione è supportata anche dal richiamo alla Convenzione operato dal diritto comunitario, e dal principio della prevalenza rispetto al diritto nazionale.

2.2. Concorso e cumulo tra azione contrattuale ed extracontrattuale

L’azione intentata dal passeggero verso il vettore ai sensi della Convenzione è di tipo contrattuale, quella promossa verso l’*handler* ha una chiara natura extracontrattuale.

¹²⁷Sulla legittimità delle clausole di esonero della responsabilità dell’*handler*, limitatamente ai rapporti con il vettore, si vedano: M. RIGUZZI, *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità. Atti del Convegno di Modena 9 maggio 1996*, a cura di G. SILINGARDI, A. ANTONINI, B. FRANCHI, Milano, 1996, 20 ss.; C. COLETTA, *In tema di responsabilità dell’operatore di handling per la custodia delle cose trasportate dal vettore*, nota a App. Roma 20 febbraio 1990, in *Dir. trasp.*, 1992, 175 ss.

Ci si domanda se il passeggero possa agire verso il vettore, cumulativamente, facendone valere la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale, oppure se le due azioni possano concorrere tra loro, l'una intentata verso il vettore, l'altra nei confronti dell'*handler*.

Per quanto concerne il primo quesito, si deve distinguere a seconda che si tratti di danni alla persona, ovvero al bagaglio.

La Convenzione già specifica, al di là della qualificazione dell'azione verso il vettore, quali siano le voci di danno alla persona risarcibili: lesioni o morte del passeggero ("*death or bodily injury*", art. 17, comma 1).

Si discute se tra tali voci di danno possano ricomprendersi anche il danno biologico, morale, esistenziale, che (unitamente alla lesione all'integrità fisica, già coperta dal diritto uniforme), valgono a qualificare, tipicamente, l'azione aquiliana: la risposta sembra dover essere negativa, in quanto si tratterebbe di patologie non accertabili per via medico-legale¹²⁸.

In ragione di ciò, l'azione extracontrattuale per ottenere il risarcimento di tali ulteriori voci di danno, qualora si ammettesse il cumulo delle azioni, dovrebbe essere disciplinata, in via di principio, dal diritto civile. Il che, come si vedrà in seguito, non pare dare corso ad un sensibile miglioramento della posizione del passeggero, specie se si considera che, per i danni alla persona, la Convenzione elimina già (analogamente al sistema civilistico), l'istituto del limite risarcitorio.

La questione è più rilevante per le azioni inerenti i danni al bagaglio. Infatti, in questo caso i limiti risarcitori tutelano il vettore, ed ammettere il cumulo tra azione contrattuale ed extracontrattuale porrebbe nel nulla l'istituto del limite.

In via di principio, si osserva che la fattispecie del cumulo delle azioni è ammessa dal nostro ordinamento, ogni qualvolta la medesima condotta violi gli obblighi contrattuali assunti e un diritto soggettivo assoluto, quale è, appunto, il diritto di proprietà sul bagaglio consegnato¹²⁹.

¹²⁸Così A. ZAMPONE, *op. cit.*, 202 s.

¹²⁹In tal senso, M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da M. BESSONE, vol. XIV, Torino, 2000, 190 ss., e giurisprudenza ivi richiamata.

La Convenzione, peraltro, all'art. 29 (e, più in generale, all'art. 49), impone l'applicazione (delle condizioni e) dei limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione stessa, ad ogni azione risarcitoria azionata a qualsiasi titolo in base (al diritto uniforme, a un contratto, o) ad atto illecito, o per qualsiasi altra causa.

Il riferimento espresso ai "limiti risarcitori", e soprattutto a "qualsiasi atto illecito", ad avviso di chi scrive costituisce un limite invalicabile per il cumulo dell'azione contrattuale e di quella aquiliana, nonché per la conseguente disapplicazione dei limiti risarcitori.

Per quanto concerne il concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale, si osserva in primo luogo che questo è un concetto sensibilmente diverso rispetto al cumulo, che identifica un istituto più ampio del primo.

Il cumulo, infatti, ricomprende le ipotesi nelle quali ad una responsabilità di natura contrattuale si aggiunge una responsabilità extracontrattuale, derivante dal medesimo episodio storico; il concorso, invece, richiama le fattispecie nelle quali è possibile fondare alternativamente la propria pretesa su un titolo contrattuale o extracontrattuale.

A tal proposito, è incerto se si possa agire contemporaneamente verso il vettore (contrattualmente), e verso l'*handler* (in via extracontrattuale) facendo valere la responsabilità solidale, anche ai sensi dell'art. 2055 c.c., di tali due soggetti¹³⁰.

Alcuna dottrina propende per la soluzione affermativa, rifacendosi ad un orientamento giurisprudenziale consolidato, relativamente alle ipotesi in cui vettore e *handler*, anche se responsabilizzati a diverso titolo, avessero concorso alla realizzazione del medesimo evento lesivo, ancorchè per il tramite di condotte autonome¹³¹.

¹³⁰ Art. 2055: Se il fatto dannoso è imputabile a più persone, tutte sono obbligate in solido (1292) al risarcimento del danno. Colui che ha risarcito il danno ha regresso contro ciascuno degli altri, nella misura determinata dalla gravità della rispettiva colpa e dall'entità delle conseguenze che ne sono derivate (1299). Nel dubbio, le singole colpe si presumono uguali.

¹³¹ In tal senso B. D'ORAZIO, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido col vettore aereo*, nota a Cass. 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. trasp.* 1997,

La tesi non trova tuttavia un completo riscontro nella lettera della Convenzione.

L'art. 30, infatti, non riferisce di un'azione promossa "anche" verso un preposto, ma si esprime in termini ipotetici ("Se l'azione è promossa" nei confronti di un preposto), quasi a voler imporre una scelta al passeggero: o agisce nei confronti del vettore, oppure direttamente nei confronti dell'*handler*. Considerato che la Convenzione disciplina già le tipologie di danno risarcibile, e gli eventuali limiti risarcitori, non consentendo che si deroghi al regime dalla stessa imposto (art. 29, ma anche, in via generale art. 49), appare preferibile ritenere che la responsabilizzazione di vettore o *handler* debba avvenire in via alternativa, posto che entrambe le azioni conducono il passeggero ai medesimi risultati.

2.3. Eventuale responsabilità extracontrattuale dell'handler

Sin qui si è detto del sistema di responsabilità di cui alla Convenzione di Montreal.

Tuttavia, come visto, la giurisprudenza, specie per quanto concerne l'attività di assistenza alle merci, con argomentazioni che possono estendersi anche all'assistenza ai bagagli consegnati e, per certa parte, alle persone, ha spesso sostenuto che nei confronti dell'*handler* si debba agire ai sensi del codice civile, in via extracontrattuale, adottando un'impostazione che non può essere messa in crisi neppure dall'estensione della portata della Convenzione di Montreal, operata dal diritto comunitario.

Infatti, anche ammettendo che il diritto uniforme trovi applicazione tanto per i trasporti internazionali che per quelli nazionali, si pone comunque il problema di stabilire quale sia la normativa applicabile se si dovessero qualificare come preposti del vettore i soli dipendenti, ovvero se si limitasse l'arco spaziale e

158.; A. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.*, 2008, 1.

temporale della responsabilità del vettore, tanto da escluderla per le operazioni svolte direttamente dagli *handlers*.

In tal caso, il passeggero che decidesse di agire direttamente verso l'*handler*, dovrebbe farlo in via aquiliana. Ci si chiede, allora, se un'azione intentata ai sensi degli artt. 2043 ss. c.c., possa condurre a risultati più favorevoli per il passeggero¹³².

Le "aree critiche" si individuano nella ripartizione dell'onere probatorio, nell'applicazione dei limiti risarcitori, nei termini dell'azione.

Un primo vantaggio per il passeggero deriverebbe dalla possibilità di usufruire, ai fini dell'esercizio dell'azione, in luogo del termine di decadenza biennale di cui alla Convenzione, di quello prescrizioneale quinquennale di cui all'art. 2947 c.c.

In realtà, a parere di chi scrive, un termine biennale è già più che sufficiente a garantire al passeggero la possibilità di ottenere il risarcimento del danno.

Un obiettivo vantaggio per il passeggero, peraltro limitatamente alla responsabilità per i danni al bagaglio (sempre nel caso in cui, ipoteticamente, si fosse legittimati ad agire esclusivamente in via extracontrattuale) è dato dall'inapplicabilità all'azione aquiliana dei limiti risarcitori.

Un (debole) riavvicinamento tra diritto uniforme e diritto civile può essere rappresentato dalla possibilità per il passeggero, concessa dalla Convenzione, di concordare con il vettore limiti più alti, ovvero di fare un'apposita dichiarazione di valore: rimedi che, sinceramente, non possono ritenersi equivalenti all'eliminazione dei limiti risarcitori.

L'indiscutibile vantaggio offerto dal codice civile, viene tuttavia ridimensionato dalla disciplina della ripartizione dell'onere probatorio.

¹³²In tal senso, soprattutto in riferimento all'inapplicabilità dei limiti risarcitori all'azione extracontrattuale civilisticamente disciplinata, nonché alla possibilità per il passeggero di avvalersi di un termine prescrizioneale più ampio per intraprendere l'azione di responsabilità, si esprime M. PIRAS, *Le novità introdotte dalla riforma del codice della navigazione sul regime di responsabilità dell'agente di handling aeroportuale*, in *The aviation & maritime journal*, 2007, n. 2, 1, 7.

Abbiamo visto che, secondo il diritto uniforme, al passeggero è sufficiente provare la stipulazione di un contratto di trasporto, nonché il verificarsi del danno entro l'ambito spaziale e temporale di responsabilità del vettore.

Inoltre, mentre per il danno alle persone superiore a 100.000 DSP, nonché per i danni al bagaglio consegnato, l'onere probatorio imposto dalla Convenzione a carico dell'*handler*, al fine di esonerarsi da responsabilità, è sostanzialmente analogo a quello codicistico, per i danni al passeggero di importo inferiore a 100.000 DSP questi non può in alcun modo liberarsi da responsabilità, a meno che non provi che il danno è dipeso (in tutto o in parte) da atto illecito, omissione o negligenza del danneggiato (art. 20).

Al contrario, qualora il passeggero agisca in via aquiliana dovrà fornire (anche) la prova della condotta, colposa o dolosa, dell'*handler*: prova che è particolarmente difficoltosa, specie in considerazione dell'assenza di rapporti contrattuali tra soggetto attivo e passivo dell'azione, che rende ancora più difficile una verifica delle modalità di esecuzione della prestazione da parte dell'*handler*.

L'*handler*, invece, sarà ammesso alla prova contraria in relazione a qualsiasi fattispecie di danno, dunque anche relativamente ai danni ai passeggeri quantificati in meno di 100.000 DSP.

La posizione (probatoria) del passeggero, migliora se, sempre da un punto di vista codicistico, si ritenga ricorrente una fattispecie di responsabilità oggettiva dell'*handler* per l'esercizio di un'attività pericolosa. La pericolosità della prestazione non pare poter essere messa in dubbio, almeno per quanto concerne il trasferimento dei passeggeri dall'aeromobile all'aerostazione¹³³.

¹³³Circa la natura delle attività pericolose, la Cassazione Civile, con sentenza 7 maggio 2007 n. 10300, in *Giust. civ. mass.*, 2007, 5, ha chiarito che “*Costituiscono attività pericolose ai sensi dell'art. 2050 c.c. non solo le attività che tali sono qualificate dalla legge di pubblica sicurezza o da altre leggi speciali, ma anche le diverse attività che comportino la rilevante probabilità del verificarsi del danno, per la loro stessa natura e per le caratteristiche dei mezzi usati, non solo nel caso di danno che sia conseguenza di un'azione, ma anche nell'ipotesi di danno derivato da omissione di cautele che in concreto sarebbe stato necessario adottare in relazione alla natura dell'attività esercitata alla stregua delle norme di comune diligenza e prudenza*”.

In tal caso, l'applicazione dell'art. 2050 c.c.¹³⁴ in luogo dell'art. 2043 c.c., renderebbe più agevole l'adempimento dell'onere probatorio a carico del passeggero, al quale sarà sufficiente provare l'esistenza di un danno ed il nesso causale con la condotta dell'*handler*.

L'*handler* dovrà invece provare di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, con un regime sostanzialmente analogo a quello della Convenzione.

Tuttavia, l'applicabilità dell'art. 2050 c.c., lungi dal poter essere generalizzata, dovrebbe essere valutata caso per caso, a seconda del tipo di attività che si pone in essere. Appare infatti alquanto difficoltoso, ad esempio, qualificare l'assistenza ai bagagli come "attività pericolosa".

In conclusione, la disciplina codicistica comporta per il passeggero l'unico vantaggio certo, concretamente rilevante in relazione alle sole ipotesi di danni al bagaglio, di vedere disapplicati i limiti risarcitori. Tali fattispecie, tuttavia, anche se maggiormente ricorrenti nella pratica, in genere costituiscono fonti di danno che i limiti risarcitori, e le dichiarazioni di valore di cui alla Convenzione di Montreal, consentono comunque di compensare.

Inoltre, a ben vedere, la disciplina del riparto degli oneri probatori è decisamente meno favorevole per il passeggero che agisca in via extracontrattuale, ai sensi dell'art. 2043 c.c., o dell'art. 2050 c.c. Il che determina una minore certezza del ristoro dei pregiudizi subiti, rischiando di compromettere, *ab initio*, gli effetti (positivi) dell'eliminazione dei detti limiti.

Complessivamente, dunque, il sistema posto dal diritto uniforme, anche in relazione all'azione verso l'*handler*, sembrerebbe tutelare maggiormente il passeggero rispetto a quanto stabilito a tal proposito dal codice civile.

¹³⁴ Art. 2050 c.c.: Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno.

BIBLIOGRAFIA

C. ANGELONE

- *Profili giuridici del rapporto concessorio con le società di gestione*, in Aa.Vv., *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000

A. ANTONINI

- *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, pp. 615 ss.

- *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.*, 2008, pp. 1 ss.

M. BADAGLIACCA

- *L'attività dell'interpista nel sistema di Varsavia*, in *Dir. trasp.*, 2002, pp. 235 ss.

T. BALLARINO - S. BUSTI

- *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988

P. G. BELLAN

- *Responsabilità degli aeroporti in relazione ai servizi aeroportuali*, in *Dir. prat. av. civ.*, 2/1990, pp. 309 ss.

M. C. BIANCA

- *Diritto civile, V. La responsabilità*, Milano 2001

C. BONFANTONI

- *Ancora sulla responsabilità dell'impresa aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 1991, pp. 256 ss.

V. BUONOCORE,

- *Il Trasporto*, in *I contratti d'impresa*, Milano, 1993

S. BUSTI

- *La nuova disciplina comunitaria dei servizi aerei*, in *Trasp.*, 1993, pp. 71 ss.

- *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001

G. CAMARDA

- *Il regime giuridico delle infrastrutture aeronautiche*, Palermo, 1972

- *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, pp. 763 ss.

S. M. CARBONE - S. MUNARI

- *L'attuazione nell'ordinamento italiano della direttiva sul libero accesso al mercato dei servizi aeroportuali*, in *Aa.Vv., La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000

M. CASANOVA

- *I controlli pubblici nella privatizzazione aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1998, n. 1, pp. 38 ss.

M. CIRCI

- *L'apertura al mercato dei servizi aeroportuali di handling*, in *Giornale dir. amm.*, n. 11/1999, pp. 1040 ss.

M. CLARICH

- *I poteri dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nei confronti delle imprese aeroportuali e dei vettori aerei*, in *Il nuovo ruolo dell'aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, Milano, 1995

C. COLETTA

- *In tema di responsabilità dell'operatore di handling per le cose trasportate*, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 175 ss.

M. COMENALE PINTO

- *La nozione di preposto nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, pp. 371 ss.

P. DAGNINO

- *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929*, in *Dir. mar.*, 1998, pp. 80 ss.

M. DOGLIOTTI, A. FIGONE, D. MORELLO DI GIOVANNI

- *Giurisprudenza del contratto*, Milano, 2000

D. DOMINICI

- *La gestione aeroportuale nel sistema del trasporto aereo*, Milano, 1982

B. D'ORAZIO

- *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido con il vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 1997, pp. 154 ss.

A. FACCO

- *Questioni controverse in tema di responsabilità delle imprese di gestione aeroportuale*, in *Resp. civ. e prev.*, 2006, pp. 1627 ss.

E. FANARA

- *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976

G. FASSINA

- *L'impresa aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1981, pp. 1 ss.
- *I servizi di assistenza aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1983, pp. 13 ss.
- *Considerazioni sull'handling aeroportuale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1986, pp. 257 ss.

B. FRANCHI

- *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.*, 2000, pp. 445 ss.
- *Il nuovo regime di responsabilità dei vettori aerei comunitari*, in *Resp. civ. e prev.*, 1998, pp. 1244 ss.

G. B. FERRI

- *La responsabilità del vettore verso il passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006

D. GAETA

- *Il regime giuridico degli aerodromi*, in *Trasp.*, 2/1974, pp. 58 ss.
- voce *Demanio aeronautico*, in *Enc. dir.*, 1964, XII, pp. 84 ss.

S. GIACOBBE

- *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling per il danno subito dal destinatario* in *Dir. trasp.*, 1998, pp. 502 ss.

A. GIARDINA

- *La nuova disciplina comunitaria del trasporto aereo: problemi e prospettive*, in *Riv. dir. internaz.*, 1988, pp. 802 ss.
- *La disciplina comunitaria del trasporto aereo*, in *Dir. comm. int.*, 1988, pp. 304 ss.

P. GIRARDI

- *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo in Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. trasp.*, 1993, pp. 39 ss.

P. GIRARDI - C. COLETTA

- *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. trasp.*, 1996, pp. 73 ss.

M. GIUSTI

- *Per un inquadramento giuridico dei "diritti" aeroportuali e di handling*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, II, pp. 87 ss.
- *Prestazioni di handling e tariffe corrispettive*, in *Trasp.*, n. 10/1976, pp. 92 ss.

C. GOLDA

- *Verso la deregulation anche nei servizi aeroportuali*, in *Dir. mar.*, 1993, pp. 1003 ss.

- *Handling aeroportuale: un assetto privatistico definitivo tra giurisprudenza e riforme normative internazionali e nazionali. Dati acquisiti e problemi possibili*, in *Dir. mar.*, 2005, pp. 1291 ss.

P. GONELLI - G. MIRABELLI

- *Trasporto (dir. priv.), Trasporto (contratto di)*, in *Enc. dir.*, XLIV, 1992, pp. 1154 ss.

M. GRIGOLI

- *Liberalizzazione e sicurezza nel trasporto aereo comunitario*, in *Trasp.*, 1993, pp. 3 ss.

- *Note sull'assetto dell'assistenza aeroportuale a terra*, in *Trasp.*, 1996, pp. 41 ss.

- *Sulla responsabilità del vettore aereo internazionale per la perdita della merce depositata presso un'impresa esercente handling*, in *Giust. civ.*, 1998, pp. 416 ss.

F. JACCHERI

- *Per un inquadramento giuridico dei "diritti aeroportuali" di handling*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, II, pp. 86 ss.

L. A. LANZALONE

- *L'orientamento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel settore dei servizi aeroportuali: analisi di due leading cases*, in *Dir. mar.*, 1995, pp. 467 ss.

F. LOMANNO

- *Aeroporti statali e privati e servizi aeroportuali*, in *Dir. aeron.*, 1964, pp. 388 ss.

C. LUNA

- *Sulla responsabilità del vettore aereo di merci in rapporto all'operatore di handling ed alla valutazione della colpa temeraria*, in *Dir. trasp.*, 2004, pp. 917 ss.

U. MAJELLO

- *L'interesse dello stipulante nel contratto a favore di terzi*, Napoli, 1962

- *Contratto a favore di terzo*, in *Dig. civ.*, IV, pp. 246 ss.

C. MALINCONICO

- *Tutela della concorrenza in relazione ai servizi offerti dal concessionario aeroportuale*, in *Il nuovo ruolo dell'aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, Milano, 1995

F. MANCINI

- *Perdita del bagaglio consegnato al vettore aereo ed equità*, in *Dir. trasp.* 2002, pp. 588 ss.

P. MASI

- *Trasporto aereo e concorrenza*, in *Dir. trasp.*, 1994, pp. 1 ss.

G. MASTRANDREA

- *La gestione aeroportuale nella riforma dell'aviazione civile*, in Aa.Vv., *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, Torino, 2002

- *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006

- *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994

A. MASUTTI

- *Il diritto aeronautico*, Torino, 2004

A. MAZZILLI

- *La gestione delle infrastrutture essenziali nei mercati regolamentati*, in *Servizi pubblici e appalti*, 2004, pp. 331 ss.

F. MUNARI

- *Le segnalazioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in materia di gestione aeroportuale e di tariffe aeree*, in *Dir. comm. int.*, 1994, pp. 757 ss.

G. ORSONI

- *Problemi giuridico-operativi derivanti dalla trasformazione dell'ordinamento aeroportuale italiano*, in *Il nuovo ruolo dell'aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, Milano, 1995

A. PALAZZO

- *Contratto a favore di terzo e per persona da nominare*, in *Riv. dir. civ.*, 1991, pp. 17 ss.

M. PANDOLFELLI

- *Per una valutazione della politica comunitaria del trasporto aereo*, in *Struttura di mercato e regolamentazione del trasporto aereo*, a cura di F. Padoa Schioppa Kostoris, Bologna, 1995

P. PERRONE

- *In tema di consegna coattiva delle merci all'impresa aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 1993, pp. 905 ss.

M. PIRAS

- *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005
- *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino 1999
- *Le novità introdotte dalla riforma del codice della navigazione sul regime di responsabilità dell'agente di handling aeroportuale*, in *The aviation & maritime journal*, 2007, n. 2, 1, 6

F. A. QUERCI

- *Impresa aeroportuale e servizi di handling*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio*, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995
- *Profili critici in tema di aerodromi statali e privati*, in *Giur. it.*, parte I, sez. II, 1965, pp. 3 ss.
- *L'azienda aeroportuale e di assistenza al volo e la loro responsabilità civile*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1990, pp. 267 ss.

G. RIGHETTI

- *Trasporto e deposito*, in *Dir. mar.*, 1991, pp. 66 ss.

M. RIGUZZI

- *Considerazioni sull'impresa aeroportuale*, in *Trasp.*, 1979, pp. 42 ss.
- *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984
- *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità. Atti del Convegno di Modena, 9 maggio 1996*, a cura di G. SILINGARDI, A. ANTONINI, B. FRANCHI, Milano, 1996
- *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006
- *Il contratto di trasporto stradale*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da M. BESSONE, vol. XIV, Torino, 2000

G. RINALDI BACCELLI

- *Per un inquadramento sistematico dell'assistenza aeroportuale*, in *Studi di diritto aeronautico*, Milano, 1977;
- *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo nella Comunità economica europea*, in *Trasp.*, 1993, pp. 35 ss.
- *La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa*, in *Trasp.*, 1987, pp. 116 ss.
- *Concorrenza e liberalizzazione nel trasporto aereo: profili giuridici*, in *Trasp.*, 1993, pp. 17 ss.
- *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobili*, Padova, 1987

G. ROMANELLI

- *I problemi di una disciplina comunitaria dei servizi aerei*, in *I servizi aerei e la CEE, Atti del Convegno di Roma del 27 novembre del 1985*, Padova, 1987

- *Il vigente sistema normativo aeroportuale italiano nel rapporto con la disciplina antitrust*, in *Il nuovo ruolo dell'aeroporto. Atti del Convegno di Venezia, 14-15 ottobre 1994*, Milano, 1995

- *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959

G. ROMANELLI - M. RIGUZZI

- *Aerodromo*, in *Nuovo dig. comm.*, I, 1987, pp. 22 ss.

G. ROMANELLI - G. SILINGARDI

- *Trasporto (terrestre)*, in *Enc. giur.*, XXXI, 1994, pp. 9 ss.

E. G. ROSAFIO

- *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di preposto*, in *Giust. civ.*, 2002, pp. 2849 ss.

C. ROSSELLO

- *Ancora sull'autonomia dei servizi di handling aeroportuale rispetto al trasporto aereo: inapplicabilità della Convenzione di Varsavia e legittimazione concorrente del destinatario della merce e del vettore aereo depositante nei confronti del gestore del servizio*, in *Dir. mar.*, 1998, pp. 1113 ss.

F. SALERNO

- *L'affidamento in concessione dei servizi aeroportuali nel generale processo di privatizzazione degli aeroporti italiani*, in *Dir. trasp.*, 2003, pp. 515 ss.

D. SANTINI

- *Brevissime note in materia di responsabilità per fatto degli ausiliari e c.d. obblighi di protezione – Condizioni di applicabilità dell'art. 1228 c.c.*, in *Dir. mar.*, 1996, pp. 400 ss.

O. T. SCOZZAFAVA

- *Contratto a favore di terzo*, in *Enc. giur.*, IX, 1988, pp. 6 ss.

G. SILINGARDI

- *Trasporto aereo e deregulation nella prospettiva comunitaria*, in *Studi econ. dir.*, 1989, pp. 594 ss.

G. SILINGARDI - F. MORANDI

- *La vendita di pacchetti turistici*, Torino, 1998

F. SINISCALCHI

- *Un'ipotesi di responsabilità diretta dell'impresa esercente i servizi di handling*, in *Corr. Giur.*, 1991, pp. 185 ss.

G. SIRIANNI, *Gli aeroporti*, in *Trattato di diritto amministrativo. Diritto amministrativo speciale*, Tomo III, Milano, 2003

G. TESAURO

- *Diritto Comunitario*, Padova, 2008

S. VALBUSA

- *Handling aeroportuale e regolamenti C.E.E.*, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 113 ss.;

A. VARLARO VINISI

- *Handling aeroportuale. Appunti per uno studio dei servizi di assistenza a terra*, Roma, 1976

A. ZAMPONE

- *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006

- *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999

S. ZUNARELLI

- *Servizi aerei*, in *Enc. Dir.*, XLII, 1990, pp. 385 ss.

- *Contratti atipici, impresa di navigazione e impresa di trasporto*, in *Dir. trasp.* 1995, pp. 737 ss.