

**LA RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ DI HANDLING
E DEL VETTORE PER LA CUSTODIA DEI BAGAGLI**

Stefania Panzeri *

Giudice di pace di Milano, 27 luglio 2011

Il codice della navigazione prevede che il vettore, in virtù del contratto di trasporto, sia responsabile delle cose consegnategli fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano state affidate ad un operatore di assistenza a terra.

Analogamente, responsabilità incombe sul vettore anche in presenza di un trasporto aereo disciplinato dall'art. 17 della Convenzione di Montreal, conseguentemente difetta di legittimazione passiva la società di handling unica convenuta in giudizio a titolo di responsabilità contrattuale.

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Il dibattito giurisprudenziale e dottrinale sulla responsabilità per i danni alle cose trasportate durante le operazioni di assistenza a terra – 3. L'ipotesi del concorso di responsabilità tra vettore e *handler*,

1. – Con atto di citazione regolarmente notificato, la signora F.C. conveniva in giudizio SEA Handling S.p.A. chiedendo il risarcimento dei danni derivati dalla perdita di un bagaglio imbarcato sul volo Alitalia, Caracas-Milano, del 14 agosto 2007.

La convenuta si costituiva in giudizio eccependo la propria carenza di legittimazione passiva ed indicando, quale responsabile dell'accaduto, il vettore Alitalia.

Il giudice, pur accertando *ultra petita* la sussistenza della responsabilità contrattuale in capo al vettore, accoglieva l'eccezione di carenza di legittimazione passiva sollevata dalla convenuta e rigettava la domanda attorea.

* Dottore di ricerca, Università degli Studi di Milano-Bicocca.



2. – La sentenza che si annota ripropone la *vexata quaestio* della responsabilità per i danni provocati durante le operazioni di assistenza a terra riguardanti l'imbarco e lo sbarco delle cose trasportate e la loro riconsegna al destinatario. L'individuazione del soggetto chiamato a rispondere dei danni presuppone un'imputazione di responsabilità nei confronti del vettore o, alternativamente, dell'*handler*, oppure di una responsabilità di entrambi, in concorso.

A seconda degli orientamenti e delle teorie seguite, sono state evocate diverse figure contrattuali a supporto delle varie tesi che, sinteticamente, si richiamano ¹.

¹ Per una disamina approfondita delle problematiche in materia, A. Facco, *Il contratto di handling*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, a cura di E.G. Rosafio, R. Tranquilli Leali, Milano, 2012, 511ss; D. Di Bona, *La giurisprudenza in materia di trasporto aereo di cose*, in questa *Rivista*, VIII, 2010, 11; S. Vernizzi, *Il trasporto aereo di bagaglio: ulteriori profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, n. 12, 2009, 2620ss. Per una sintetica panoramica sull'argomento, M. Piras, *Assistenza aeroportuale – handling*, in *Dizionari del diritto privato*, promossi da N. Irti, *Diritto della Navigazione*, a cura di, M. Deiana, Milano, 2010, 53ss; G. Camarda, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, in questa *Rivista*, VIII, 2010; M. Cottone, *la limitazione risarcitoria nel trasporto di cose*, in questa *Rivista*, VIII, 2010; Basile, *La responsabilità dell'impresa di handling alla luce della novella del codice della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 2008, 526; Rinaldi Baccelli, *L'exploitant de l'assistance aéroportuaire comme préposé du transporteur aérien*, in *Annals of air and space law, Montreal 1990*, Vol. XV, 27. Attualmente, è in discussione una proposta di revisione della normativa comunitaria in materia aeroportuale e, in particolare, con riguardo alla disciplina dei servizi di assistenza a terra, dell'allocatione degli *slot* e del rumore aeroportuale. In merito alla nuova regolamentazione dei servizi di *handling*, la bozza di Regolamento – contenuta in una Proposta di Regolamento «COM (2011) 824 DEF», relativo ai servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione e che abroga la Direttiva 96/67/CE, prevede l'introduzione di novità rilevanti, volte ad incidere significativamente sugli assetti attuali. Sul punto, M. Deiana, *Riflessioni sulla proposta di nuova regolamentazione dei servizi di assistenza a terra*, in *Dir. trasp.*, 2014, 31 s.; M. Di Giugno, *Ad una maggiore liberalizzazione corrisponde un miglioramento della qualità dei servizi prestati?*, in *Dir. trasp.*, 2014, 43 s.; B. García Álvarez, *La incidencia de la previsión de la normas de la calidad en la responsabilidad del operador de handling y del gestor aeroportuario*, *Dir. trasp.*, 2014, 57 s.; M. José Morillas Jarillo, *El contrato de asistencia en tierra en aeropuertos en la propuesta modificada de regolamento europeo y en la última versión del Standard Ground Handling Agreement de IATA, de Abril de 2013*, in *Dir. trasp.*, 2014, 73 s.; C. Rojo Álvarez-Manzaneda, *La validez de las cláusulas limitativas de responsabilidad en el contrato de handling*, in *Dir. trasp.*, 2014, 89 s.; A. F. Galacho Abolafio, *Límites a la subcontratación y prohibición de la subcontratación en cascada en la nueva regulación de los servicios de asistencia en tierra para los aeropuertos del espacio económico europeo: menos flexibilidad, mayor seguridad y capacidad*, in *Dir. trasp.*, 2014, 47 s.

Com'è noto, dopo un primo orientamento, da parte della giurisprudenza² consistente nell'individuazione del vettore quale soggetto responsabile per la perdita, l'avaria o il ritardo delle cose trasportate, in seguito (e per lungo tempo) è prevalsa la tesi della responsabilità dell'operatore di *handling*³.

La ricostruzione di cui alla prima tesi citata, si fonda sulla riconduzione dei servizi di assistenza a terra entro la sfera del contratto di trasporto e sulla qualificazione di tali servizi come accessori al trasporto stesso. Considerando l'operatore di assistenza a terra un ausiliario del trasporto, il vettore rimane infatti responsabile dell'esecuzione dell'obbligazione di custodia del carico, sia durante il trasporto restrittivamente considerato (vale a dire il trasferimento da un luogo ad un altro), sia durante le operazioni di *handling*. Di conseguenza, in base a tale schema, la responsabilità vettoriale si fonda, oltre che sulle obbligazioni tipiche del contratto di trasporto, anche sulle obbligazioni accessorie compiute a terra dagli ausiliari secondo lo schema dell'art.1228 c.c.

Il secondo orientamento, mutuato anche da alcune decisioni nel settore del trasporto marittimo⁴ (ed, in particolare, da un'interpretazione del primo e del secondo comma dell'art. 454 c. nav., fatto oggetto di specifico richiamo dal vecchio testo dell'art. 955 c. nav.), si è affermato negli anni '90, ad opera della Suprema Corte⁵ ed stato più volte avallato dalla successiva giurisprudenza, tanto da ritenersi ormai largamente consolidato, anche se non sono mancate sentenze di segno opposto⁶. Tale orientamento muove dall'assunto che tra il vettore e l'impresa aeroportuale intercorra un contratto di deposito in favore di terzi, secondo lo schema dell'art. 1411 ss. c.c.⁷. La

² Cfr. Cass., 23 febbraio 1980, n. 1380, in *Dir. Aereo*, 1983, 138.

³ Cfr., con riferimento all'inquadramento della consegna delle cose all'operatore di *handling* nell'ambito del contratto a favore di terzo, Cass., sez. III, 22 giugno 2007, n. 14593, in *Dir. trasp.*, 2009, 169 ss., con nota di E. Amadeo, *Responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*.

⁴ Per tutti, Cass., 3 dicembre 2003, n. 18476, in *Dir. mar.*, 2005, 1301.

⁵ Cass. 11 settembre 1990, n. 9357, in *Arch. Giur circolaz.*, 1991, 118 e in *Dir. prat. av. civ.*, 1991, 172.

⁶ Cass. 19 giugno 1993, n. 6841, in *Dir. mar.*, 1993, 1037.

⁷ Le motivazioni che hanno indotto la giurisprudenza prevalente ad aderire a quest'ultima ricostruzione sono state varie e, principalmente, incentrate su alcune considerazioni: in primo luogo, la necessità di sminuire la responsabilità del vettore è stata motivata dalla circostanza che, soprattutto in passato, quando il processo di liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra non era

supposta triangolazione del rapporto, secondo l'inquadramento proposto, prevede che il vettore si liberi dall'obbligo di custodia nel momento in cui affida le cose all'*handler*, sul quale verrebbero pertanto trasferiti sia l'obbligo di custodia, sia l'obbligo di restituzione nei confronti dell'avente diritto. In base a questa teoria, l'operatore aeroportuale agisce in qualità di *independent contractor* e non come ausiliario a terra del vettore. Aderendo a tale impostazione, l'avente diritto alla riconsegna del bagaglio trasportato non potrebbe esercitare azione diretta nei confronti del vettore, ma solo nei confronti dell'*handler*.

A quest'ultimo filone aveva aderito la parte attrice nel processo relativo alla sentenza che si annota, nella quale il solo convenuto era, appunto, l'operatore dei servizi a terra, ritenuto unico responsabile dei danni. L'elemento di novità, rispetto al succitato e copioso indirizzo giurisprudenziale, è, nel caso di specie, costituito dalla decisione del giudice di non aderirvi, individuando invece nel vettore la responsabilità per la perdita del bagaglio. In ciò, pur raggiungendo un risultato finale condivisibile, la sentenza desta tuttavia qualche perplessità, soprattutto per quanto riguarda il percorso di ricostruzione della responsabilità vettoriale con riguardo alla fattispecie; ricostruzione che sembra fondata sulla sola indagine, approssimativa, del dato normativo. Peraltro una ricostruzione più approfondita non sarebbe stata necessaria dato che il *thema decidendi* si è esaurito nell'accertamento della pregiudiziale relativa alla legittimazione passiva.

Quanto alla dottrina, il quesito sul ruolo dell'*handler* in relazione alla custodia delle cose affidategli dal vettore e, soprattutto, sulla delimitazione temporale del contratto di trasporto (e quindi sull'individuazione del momento in cui il vettore si possa ritenere liberato dall'obbligazione della custo-

ancora stato avviato, il vettore non poteva scegliere liberamente l'*handler* e pertanto, non essendo possibile stabilire un vero e proprio rapporto di preposizione, non appariva ragionevole imputare al vettore la responsabilità per operazioni compiute da terzi al di fuori della sua sfera di ingerenza (in realtà potrebbe obiettarsi, a riguardo, che la scelta "obbligata" del contraente – attuale ancora oggi per i casi in cui nell'aeroporto vi è un unico *handler* – non eliminerebbe di per sé il carattere contrattuale del rapporto di preposizione). In concreto, se è vero che l'adesione allo schema contrattuale del deposito in favore di terzi comporterebbe, per l'avente diritto alla consegna del bagaglio, il vantaggio di non incorrere nelle limitazioni di responsabilità previste per il vettore e nelle decadenze previste dal regime convenzionale internazionale, al contempo eliminerebbe il vantaggio di convenire in giudizio il vettore a titolo di responsabilità contrattuale estesa sino al momento della consegna all'avente diritto.

dia del carico) è stato frequentemente affrontato. Più volte è stata criticata l'impostazione seguita dalla prevalente giurisprudenza, affermandosi la responsabilità in capo al vettore fino al momento effettivo della consegna della *res* al destinatario⁸. Le critiche si sono concentrate anche sulla mancanza di affinità tra le due fattispecie disciplinate dall'art. 454 c. nav. ed utilizzate a fondamento della teoria del deposito a favore di terzo⁹, nonché sulla inapplicabilità dell'art. 454 c. nav. nell'ambito del trasporto aereo¹⁰.

In conclusione, sulla base di quanto sinteticamente premesso, si ritiene (e fatte salve le ulteriori considerazioni che seguono) si possa aderire alla tesi che, analogamente a quanto ormai espressamente previsto per il trasporto aereo nazionale (cfr. art. 953 c.nav. come novellato), anche nel trasporto internazionale il vettore è responsabile delle cose consegnategli (merci o bagagli) sino al momento della riconsegna al destinatario, anche se essa avviene tramite *handler*.

Tornando alla sentenza in commento, avrebbe comunque potuto costituire un ausilio ermeneutico indiretto anche l'operato del legislatore di riforma, il quale, recependo le critiche formulate dalla dottrina, ha in un'ottica improntata ad esigenze di uniformità, affrontato e risolto positivamente il problema della qualificazione del rapporto tra vettore e *handler* e, conseguentemente, dell'attribuzione della responsabilità.

⁸ S. Busti, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 438, A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 213.

⁹ E. Rosafio, *Il trasporto aereo di cose, Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 356.

¹⁰ G. Camarda, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, 788. Ulteriori difetti ascrivibili alla teoria del deposito a favore di terzi sono inoltre stati individuati nel fatto che tale disciplina, essendo regolamentata in modo difforme da Stato a Stato (oltre che in modo difforme rispetto alla normativa internazionale) varia in relazione al foro, con conseguente difficoltà per il creditore di conoscere in anticipo il regime normativo applicabile. Qualora, poi, l'attività di *handling* sia svolta dal vettore in regime di autoproduzione, a quale regime bisognerebbe assoggettarla? trasporto o deposito? Ulteriori svantaggi sarebbero inoltre legati, ad esempio, al fatto che l'elusione della normativa internazionale (effettuata attraverso il ricorso alla costruzione del contratto di deposito al fine di evitare le limitazioni di responsabilità a favore del vettore) non si tradurrebbe in un gran ristoro per il destinatario delle cose, la cui posizione potrebbe invece risultare aggravata dalla presenza, in alcuni schemi contrattuali, di clausole di limitazione della responsabilità previste a favore dell'*handler* e circoscriventi la propria responsabilità ai soli casi di dolo e colpa grave: così, A. Facco, *cit.*, 526 s. Lo stesso A. ha inoltre evidenziato come la teoria del deposito sia assolutamente insoddisfacente ed inidonea disciplinare le multiformenti attività fornite dagli operatori dei servizi di assistenza a terra.

Con la novellazione della parte aeronautica del codice della navigazione¹¹, è stata infatti realizzata l'esigenza di armonizzazione della normativa nazionale con i nuovi assetti, giuridici ed organizzativi previsti a livello comunitario ed internazionale¹². Così, da un lato, con l'introduzione del «nuovo» art. 953 c. nav. è stata espressamente prevista un'ipotesi di responsabilità del vettore aereo per le cose consegnategli per il trasporto fino al momento della loro riconsegna «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 un altro ausiliario».

Peraltro, il semplice richiamo della normativa internazionale in vigore (nella specie, la Convenzione di Montreal 1999), direttamente applicabile trattandosi di trasporto internazionale, permette di ricondurre con certezza al vettore la responsabilità per la perdita delle cose consegnategli.

In definitiva, sembra ormai incontrovertibile che il momento traslativo della responsabilità vettoriale debba fondarsi sul dato normativo specifico previsto dalla Convenzione di Montreal, oltre che dalla normativa del codice della navigazione. Da entrambi i testi si evince infatti chiaramente come il limite temporale della responsabilità del vettore debba essere inteso secondo un'accezione ampia di trasporto, non limitato al solo trasferimento delle cose da un luogo ad un altro, ma – come peraltro è stato evidenziato da autorevole dottrina – protratto durante tutto l'*iter* della prestazione del trasporto¹³.

La sentenza in questione è una delle prime pronunce¹⁴ nelle quali viene applicato il nuovo regime. Vi è da aggiungere che i richiami al codice della navigazione appaiono pertinenti solo nella misura in cui essi costituiscano

¹¹ Com'è noto, la parte aeronautica del codice della navigazione è stata oggetto di riforma mediante il d.lgs. 9 maggio 2005 n. 96 ed il successivo d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151.

¹² La scelta di ricorrere alla tecnica del c.d. rinvio dinamico (consistente, com'è noto, nell'applicazione automatica delle norme richiamate e, nella specie, della Convenzione di Montreal 1999) è parsa particolarmente felice vista la forte caratterizzazione internazionale del settore aeronautico, il quale, per la soluzione dei vari problemi che possono interessarlo, necessariamente ha bisogno di soluzioni il più possibile uniformi. Sull'argomento, M. Cottone, *Brevi considerazioni sul rinvio «dinamico» del codice della navigazione alle norme internazionali sul trasporto aereo*, in questa *Rivista*, VI, 2008.

¹³ G. Righetti, *Trasporto e deposito*, in *Dir. mar.*, 1991, 69.

¹⁴ Cfr. anche Giudice di pace di Civitavecchia, sez. Fiumicino, 31 agosto 2007, in *Dir. trasp.*, 2008, 525ss., con nota di M. Basile.

ulteriore ausilio ermeneutico della normativa direttamente applicabile o rientrino nella normativa nazionale di integrazione.

3. – Ulteriori, brevi considerazioni, potrebbero essere fatte a proposito della ipotesi in cui sia ravvisabile una responsabilità concorrente e a diverso titolo tra vettore e *handler*: In tal caso ci si chiede se l'avente diritto alla riconsegna possa essere titolare di una doppia azione: contrattuale, nei confronti del vettore ed extra-contrattuale (*ex art.* 2043 e 2049 c.c.), nei confronti dell'*handler*. Aderendo all'ipotesi affermativa e tenendo conto che il regime di Montreal riguarda sia la responsabilità contrattuale che la responsabilità extracontrattuale, l'*handler*, quale *agent* del vettore, godrebbe delle limitazioni di responsabilità di cui all'art. 30 della convenzione stessa¹⁵.

Con riguardo, invece alla possibilità che il vettore, unico convenuto in giudizio dai passeggeri-danneggiati per il risarcimento dei danni da distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli, possa esercitare un'azione di rivalsa nei confronti dell'*handler*, non sembrano sussistere dubbi in merito. L'azione dovrà, in tal caso, fondarsi sulla presenza del nesso causale tra l'evento dannoso e l'eventuale comportamento illecito degli addetti della società di servizi, previa riconduzione del rapporto al paradigma di cui all'art. 1228 c.c. e salvi gli effetti del concorso del fatto colposo del creditore nella produzione del danno, secondo la regola dell'art. 1227 c.c.

¹⁵ Secondo tale norma (art. 30.1) – e salva l'ipotesi (contemplata nel paragrafo 3) in cui venga dimostrato che il danno deriva da un atto o da una omissione del dipendente o del preposto del vettore, commesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno – se l'azione di risarcimento è promossa nei confronti di un dipendente o di un incaricato del vettore per un danno contemplato dalla convenzione, tale dipendente o preposto, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore stesso in virtù della convenzione.