

CORTE DI CASSAZIONE – SEZIONI UNITE
20 SETTEMBRE 2017, N. 21850 *

Pres. Canzio, Rel. Travaglino

**Trasporto aereo di cose – Responsabilità del vettore –
Contratto di trasporto – Contratto di *handling***

Nel trasporto aereo di cose le operazioni di handling non vengono poste in essere in ragione di un autonomo contratto di deposito a favore di terzo concluso tra handler/promittente e vettore/stipulante, a beneficio del mittente o del destinatario. Di conseguenza l'operatore di handling si configura quale ausiliario del vettore aereo, in ragione del fatto che l'attività del primo risulta essere accessoria rispetto al contratto di trasporto. Ne deriva che: a) il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all' handler nell'aeroporto di partenza ed ha termine quando l' handler la consegna al destinatario nell'aeroporto di destinazione; b) il vettore è responsabile del fatto colposo dell' handler, in quanto si avvale della sua opera di ausiliario nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ex art. 1228 c.c., e, nello specifico, egli risponde a titolo contrattuale verso il proprietario delle cose anche per la perdita o avaria verificatasi nella fase in cui queste erano sotto la sfera di sorveglianza dell' handler; c) l' handler non risponde a titolo contrattuale nei confronti del mittente o del destinatario perché il fatto dell'ausiliario è imputabile ex contractu al debitore/vettore e non al suo autore materiale/ handler, non essendo questo ultimo parte del rapporto obbligatorio nascente dal contratto di trasporto; d) il fatto dell'ausiliario/handler, in ipotesi di condotta dolosa o colposa, è imputabile al suo autore a titolo di illecito extracontrattuale, di talché l' handler risponde nei confronti del destinatario delle cose ai sensi dell'art. 2043 c.c., in solido con il vettore; e) in quanto ausiliario del vettore aereo, l' handler, pur rispondendo a titolo extracontrattuale, può beneficiare delle limitazioni di responsabilità che gli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal prevedono in favore del vettore aereo e dei suoi dipendenti o incaricati; f) l'applicabilità del diritto uniforme in luogo del diritto comune rappresenta l'implicazione più rilevante del riconoscimento

* Per il testo integrale della sentenza, tratto dal sito ufficiale della Corte di cassazione, v. www.giureta.unipa.it/osservatorio/Cass_21850_2017.pdf.

La sentenza è stata osservata da Valentina Procida, studentessa della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Teramo, con la collaborazione e l'intervento della dott.ssa Giuseppina Rosato, Dottoranda di ricerca in Scienze giuridiche nell'Università di Sassari.

Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente, vol. XVI – 2018 109
Parte II - Osservatorio sul Diritto dei Trasporti
ISSN 1724-7322



all'handler della qualità di ausiliario del vettore aereo, in quanto esclude la possibilità che egli resti esposto, di regola, ad un risarcimento integrale nei confronti del destinatario sulla base di un comportamento meramente colposo; g) la possibilità di un integrale risarcimento non resta, viceversa, esclusa nell'ipotesi prevista dall'art. 30, comma 3 della Convenzione di Montreal in caso di condotta intenzionale o temeraria del solo dipendente o incaricato, il cui coordinamento con il precedente art. 22 impone di ritenere che: 1) il vettore è responsabile sempre e soltanto entro i limiti risarcitori stabiliti dalla Convenzione per il trasporto merci; 2) il dipendente o l'incaricato di cui all'art. 30 può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore, salvo che, nel trasporto merci il danno non derivi da un atto o da una omissione degli stessi commessi con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, dovendosi intendere, con tali disposizioni, sanzionati illimitatamente il dolo e la colpa cd. cosciente dell'ausiliario - fattispecie di colpa da ritenersi un quid pluris, pertanto, della semplice colpa grave della responsabilità aquiliana, volta che, se la colpa cosciente è sempre grave, ex art. 61 c.p., n. 3, non sempre la colpa grave è anche cosciente; 3) in tal caso, l'ausiliario risponderà, secondo il titolo di responsabilità (aquiliana) a lui attribuito, dell'intero danno, da esso detratto quanto eventualmente corrisposto dal vettore entro i limiti della sua responsabilità.

LA DECISIONE:

Nel mese di ottobre del 2004 la Songa S.p.a. ha incaricato la Ferrari S.p.a., nella sua qualità di spedizioniere professionale, al fine di stipulare un contratto di trasporto aereo con l'intento di far recapitare un carico di preziosi alla Cartish S.p.a., in Messico.

IN ragione di ciò lo spedizioniere si è rivolto alla Klm Koninklijke Luchtvaart Maatschappij Nv. - Reali Linee Aeree Olandesi (nel prosieguo: Klm) che ha assunto l'incarico di trasportare il collo, con un volo in partenza dall'aeroporto di Milano Malpensa e destinato a Città del Messico.

Di conseguenza la Ferrari, su indicazione del vettore, ha consegnato il collo contenente i gioielli alla Alha Airport S.p.a., società di *handling* che, avendo ricevuto il collo già sigillato, lo ha custodito per una notte.

Il mattino seguente l'*handler* ha affidato la merce ad una guardia giurata dipendente della società di gestione aeroportuale Sea S.p.a., affinché fosse scortata fino all'aeromobile.

Quando il volo è giunto a Città del Messico gli addetti della Klm hanno accertato che i preziosi erano stati rubati e sostituiti con un mattone.

In seguito a tali accadimenti lo spedizioniere ha risarcito con 150 mila dollari la società mittente, e ha poi ha citato il vettore dinanzi al Tribunale di Milano per ottenere il risarcimento del danno subito.

In apertura del giudizio di primo grado la Klm ha chiesto ed ottenuto la chiamata in causa della società di *handling* Alha Airport S.p.a., cui la Ferrari aveva consegnato i gioielli, nonché della Sea S.p.a., società di gestione aeroportuale di Malpensa, e in ultimo anche la chiamata della Sea Handling S.p.a., un'altra società di *handling* operante nello scalo milanese.

Così facendo lo spedizioniere ha potuto estendere la richiesta di risarcimento anche nei confronti delle altre società citate.

Prima di passare all'analisi delle due pronunce di merito che hanno preceduto la sentenza in esame, sembra opportuno evidenziare sin d'ora che i fatti di causa si collocano nel 2004, l'anno in questo caso assume particolare rilievo in ragione del fatto che la novella legislativa relativa alla parte aeronautica del codice della navigazione è intervenuta solo nel 2005 ad opera del d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e del d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151, che hanno, tra l'altro, modificato significativamente la disciplina del trasporto aereo contenuta negli artt. 941-964 cod. nav.

Detto questo si rileva che il Tribunale di Milano ha accolto la domanda nei confronti della Alha e del gestore aeroportuale Sea, rigettando quella avanzata nei confronti del vettore e dell'altra società di *handling*, affermando che «la Klm non fosse responsabile di quanto accaduto, poiché, al momento della sostituzione della merce, questa non le era stata ancora consegnata, e che la Sea handling fosse a sua volta estranea ai fatti di causa, non avendo in alcun modo preso parte alle operazioni di carico, mentre la Alha e la Sea, entrambe obbligate *ex contractu* alla custodia e alla riconsegna dei preziosi, non avevano offerto la prova liberatoria richiesta dall'art. 1218 c.c.» ossia che l'inadempimento era stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa non imputabile al debitore.

Questa prima decisione è stata confermata dalla Corte d'appello di Milano secondo la quale: la società di *handling* Alha aveva concluso con il vettore un contratto di deposito a favore di terzo, identificabile nello spedizioniere, così assumendo gli obblighi tipici del depositario, tra i quali può certamente farsi rientrare quello di custodire le cose e di consegnarle al vettore nell'interesse del proprietario; il contratto di deposito deve ritenersi autonomo e distinto dal contratto di trasporto, per cui la sua completa esecuzione coincide con la consegna delle cose al vettore, momento questo ultimo in cui inizia l'esecuzione del secondo contratto, quello di trasporto; la perdita della cosa prima della consegna al vettore integra gli estremi dell'inadempimento del contratto di deposito da parte dell'*handler* e non quella dell'inadempimento del contratto di trasporto; l'*handler* non può essere qualificato come ausiliario del vettore, proprio perché la prestazione di custodia inerisce al contratto autonomo di deposito e non può essere intesa come accessoria al contratto di trasporto; il gestore aeroportuale è

anch'esso responsabile della perdita dei preziosi perché la guardia giurata incaricata di scortare il collo fino all'aeromobile era sua dipendente; estranea ai fatti era invece la società Sea Handling non avendo essa partecipato alle operazioni di carico della merce.

Date queste premesse si è chiesto alla Corte di cassazione di chiarire se «nel trasporto aereo di cose, l'attività espletata dalla società di *handling* - nel caso di specie, quella svolta nella fase iniziale del trasporto (allorché l'*handler* riceve la merce dal mittente con l'obbligo di custodirla e di consegnarla al vettore), ma in genere anche quella svolta nella fase finale (allorché l'*handler* riceve la merce dal vettore con l'obbligo di custodirla e consegnarla al destinatario): rientri funzionalmente nella complessiva prestazione dovuta dal vettore in esecuzione del contratto di trasporto; ovvero costituisca oggetto di obbligazioni derivanti in capo all'*handler* da un contratto distinto e autonomo, con conseguente imprevedibilità della qualificazione dell'*handler* come ausiliario del vettore aereo».

La terza sezione civile della Corte di cassazione ha ritenuto di dover rimettere gli atti del procedimento alle sezioni unite in quanto, sebbene «la questione fosse stata più volte esaminata dalla giurisprudenza di legittimità, il cui orientamento appariva consolidato nel senso di affermare l'autonomia della prestazione dell'impresa esercente l'attività di *handling* rispetto al contratto di trasporto - così negandosi all'*handler* la qualifica di "ausiliario" del vettore» detta argomentazione appare «criticabile perché frutto di numerose incongruenze, oltre che in contrasto con l'orientamento prevalente nella giurisprudenza dei Paesi che aderiscono alle Convenzioni internazionali sul trasporto aereo» e «altresì incoerente con il quadro normativo di riferimento, sia nazionale che europeo, evolutosi, nella prospettiva di una evidente "liberalizzazione" dei servizi di *handling*, da una situazione nella quale questi venivano esercitati in condizioni di sostanziale monopolio verso un regime in cui era riconosciuto e garantito il libero accesso al mercato della prestazione di tali servizi».

Inoltre, avendo già evidenziato nel corso di questa annotazione che i fatti di causa si sono svolti nel corso dell'anno precedente la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, è bene riportare la tesi della cassazione su tale ultimo rilievo.

Secondo i giudici di legittimità «la questione sarebbe oggi risolta *de plano* alla luce delle modifiche introdotte al codice della navigazione dal d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e dal d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151, che hanno proceduto alla revisione della sua parte aeronautica (artt. 687 e ss.), modificando significativamente, tra l'altro, la disciplina del trasporto aereo contenuta negli artt. 941-964».

Infatti l'attuale art. 951 cod. nav., prevede che, in materia di trasporto aereo di cose, si applicano le norme contenute nelle convenzioni internazionali ratifi-

cate dall'Italia, anche in relazione a quei trasporti cui esse non si applicherebbero per forza propria.

Inoltre l'art. 952 cod. nav. innova la disciplina della responsabilità del vettore prevedendo che egli «è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto delle cose, a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle» ed il successivo art. 953 cod. nav. chiarisce che detta responsabilità si estende «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».

Sulla scorta di tale impostazione le sezioni unite hanno affermato che «l'esecuzione del contratto di trasporto non cessa, pertanto, con la consegna delle cose dal vettore all'*handler*, ma si estende sino al momento in cui quest'ultimo, in qualità di ausiliario del vettore (è significativo che la norma utilizzi espressamente questo termine), le affida al destinatario, con tutto ciò che ne consegue in ordine al fondamento, alla natura e ai limiti della responsabilità del debitore e dell'ausiliario nei confronti del creditore danneggiato».

Eppure, come poc'anzi anticipato, la disciplina contenuta nella novella legislativa non può essere utilizzata per risolvere il caso di specie, proprio in quanto esso si riferisce ad eventi verificatisi prima dell'entrata in vigore delle sopra richiamate modifiche.

Per questo motivo la Corte ha ritenuto opportuno indugiare sull'analisi del contratto di *handling* affermando che: in ragione della sua struttura «esso rientra nella categoria dei contratti per adesione, in quanto concluso attraverso la sottoscrizione di formulari contenenti condizioni generali uniformi, identificate con l'acronimo SGHA (Standard Ground Handling Agreement), che vengono elaborate dalla IATA (International Air Transport Association)»; in relazione al contenuto «movendo dalla considerazione che nei singoli contratti di assistenza a terra lo schema negoziale uniforme predisposto dalla IATA viene specificato con le integrazioni e le modifiche rese necessarie dal tipo di prestazione di cui il vettore di volta in volta ha bisogno con riferimento al singolo aeromobile o a tutti gli aeromobili attraverso i quali svolge abitualmente il proprio traffico in un certo aeroporto, si ritiene che l'*handling* possa qualificarsi come contratto ad oggetto determinabile»; quanto alla natura giuridica del contratto in esame si è detto che debba «essere classificato sia come contratto misto (in quanto fonte di obbligazioni che hanno per oggetto prestazioni riconducibili a diversi contratti tipici, quali, di volta in volta, l'appalto, il mandato, il deposito, la somministra-

zione) sia come autonomo contratto atipico: la classificazione nell'una o nell'altra categoria assume, peraltro, rilievo meramente teorico, in quanto in entrambi i casi la disciplina dei rapporti obbligatori che ne derivano deve essere ricostruita traendola da quella propria del contratto tipico a cui si riconducono le prestazioni che ne formano oggetto».

A questo punto le sezioni unite, analizzando i precedenti giurisprudenziali che hanno ricostruito l'attività di *handling* in termini di contratto di deposito a favore di terzo, hanno evidenziato sulla circostanza per cui essi «abbiano avuto ad oggetto fattispecie nelle quali l'assistenza richiesta all'*handler* concerneva la fase finale del trasporto (allorché l'*handler* riceve la merce in arrivo dal vettore con l'obbligo di custodirla e consegnarla al destinatario), mentre, nella vicenda che oggi occupa queste sezioni unite, l'assistenza richiesta all'*handler* ha riguardo alla sua fase iniziale (allorché l'*handler* riceve la merce in partenza dal mittente - o dallo spedizioniere - con l'obbligo di custodirla e di consegnarla al vettore)».

In relazione a tale argomentazione è opportuno notare che ove l'assistenza riguardi la fase finale del trasporto la giurisprudenza ha ritenuto che, per effetto della stipulazione intervenuta tra vettore (stipulante) ed *handler* (promittente), il destinatario «acquista il diritto contro il promittente sicché, in caso di perdita o avaria delle cose dopo la presa in carico da parte dell'*handler* e prima della riconsegna all'avente diritto-destinatario, quest'ultimo, nel termine di prescrizione proprio del contratto di deposito, è legittimato ad agire contro l'*handler*, facendo valere la sua responsabilità *ex recepto*, mentre non ha azione nei confronti del vettore».

Cosa ben diversa si verifica ove l'assistenza si riferisca alla fase iniziale del trasporto perché «Nell'ipotesi, quale quella di specie, della consegna all'*handler*, da parte del mittente/spedizioniere, della merce destinata al trasporto aereo, difatti, terzo interessato e beneficiario della stipulazione tra il promittente (l'*handler*) e lo stipulante (il vettore aereo) non è soltanto il mittente spedizioniere, ma anche il destinatario finale del trasporto».

Le sezioni unite hanno fatto trasparire l'esistenza di ulteriori «criticità che emergono dalla ricostruzione dell'*handling* come stipulazione a favore del terzo» per cui: vi sarebbe uno sfasamento temporale nell'individuazione del momento iniziale dell'esecuzione del contratto di trasporto che verrebbe a coincidere con la consegna della merce al vettore e non, come sarebbe più corretto, nell'affidamento dei beni dal mittente all'*handler*; allo stesso modo il contratto di trasporto si concluderebbe con la consegna della merce all'*handler* di destinazione, che provvede alla consegna al destinatario, in evidente contrasto con il dettato normativo, ove l'art. 1687 c.c., prevede che sia il vettore a «mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicate dal contratto».

Ancor più interessante appare la riflessione operata dalle sezioni unite in relazione alle conseguenze derivanti dall'applicazione delle regole funzionali del contratto a favore di terzo, ossia che: «l'*handler* potrebbe opporre al terzo (mittente o destinatario) le eccezioni fondate sul contratto stipulato con il vettore - quale il mancato pagamento del corrispettivo - così che il (mittente o) destinatario della merce potrebbe vedersi legittimamente rifiutare la consegna perché l'*handler* risulta creditore insoddisfatto dello stipulante» e d'altro canto «il vettore potrebbe revocare la stipulazione prima dell'accettazione del terzo (i.e. prima della richiesta di riconsegna), facendo in tal modo perdere al destinatario il relativo interesse alla riconsegna».

Di conseguenza le sezioni unite hanno sostenuto «La non riconducibilità del rapporto di *handling* alla fattispecie della stipulazione a favore di terzo comporta la speculare impossibilità di individuare un autonomo rapporto obbligatorio tra l'*handler* e il (mittente o) destinatario delle cose trasportate. I quali, diversamente da quanto accadrebbe in applicazione del meccanismo di cui all'art. 1411 cod. civ., non acquistano alcun diritto verso l'*handler*, ed alcuna legittimazione diretta ad agire contrattualmente nei suoi confronti in ipotesi di perdita o avaria delle cose nella fase in cui l'*handler* le aveva in custodia. Di converso, poiché uno specifico rapporto obbligatorio "ausiliario" nasce tra l'*handler* e il vettore (il quale si avvale del primo per la prestazione dei servizi di assistenza e per l'adempimento dell'obbligazione di riconsegna delle cose trasportate) e tra il vettore e il (mittente o) destinatario (aventi diritto alla riconsegna delle cose in base al contratto di trasporto), mittente e/o destinatario sono legittimati ad agire nei confronti del vettore secondo la disciplina propria del contratto di trasporto, salva la concorrente facoltà di evocare in giudizio, a titolo extracontrattuale, l'ausiliario responsabile del danno, come espressamente riconosciuto dall'art. 30 della Convenzione di Montreal».

A chiosa di tale argomentazione è bene rilevare che, con l'attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità operata a livello nazionale per il tramite del d. lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, non sarebbe più possibile effettuare una ricostruzione della fattispecie in questione in termini di stipulazione a favore del terzo. Questo perché «se prima l'attività di *handling* era esercitata in regime di sostanziale monopolio in cui il vettore non poteva scegliere a quale soggetto affidarsi, poteva apparire corretto negare la configurazione di ausiliario del vettore in capo al soggetto che fornisce assistenza a terra non potendo il debitore essere chiamato a rispondere del fatto doloso o colposo posto in essere da un soggetto della cui opera egli non ha liberamente scelto di avvalersi».

Alla luce delle considerazioni svolte la Corte di cassazione a sezioni unite ha riconosciuto all'operatore di *handling* la posizione di ausiliario del vettore aereo

e in ragione di ciò afferma i seguenti principi di diritto: «a) Il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all'*handler* nell'aeroporto di partenza - e non quando quest'ultimo la consegna al vettore - ed ha termine quando l'*handler* la consegna al destinatario nell'aeroporto di destinazione - e non quando l'*handler* la riceve allo sbarco dell'aeromobile. b) Il vettore è responsabile del fatto colposo dell'*handler*, in quanto si avvale della sua opera di ausiliario nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ex art. 1228 c.c.: egli risponde a titolo contrattuale verso il proprietario delle cose anche per la perdita o avaria verificatasi nella fase in cui queste erano sotto la sfera di sorveglianza dell'*handler*. c) L'*handler* non risponde a titolo contrattuale nei confronti del mittente o del destinatario: il fatto dell'ausiliario è imputabile *ex contractu* al debitore (vettore) e non al suo autore materiale (*handler*), che non è parte del rapporto obbligatorio nascente dal contratto di trasporto. d) Il fatto dell'ausiliario/*handler*, in ipotesi di condotta dolosa o colposa, è peraltro imputabile al suo autore a titolo di illecito extracontrattuale, di tal che l'*handler* risponde nei confronti del destinatario delle cose ai sensi dell'art. 2043 c.c., in solido con il vettore. e) In quanto ausiliario del vettore aereo, l'*handler*, pur rispondendo a titolo extracontrattuale, può beneficiare delle limitazioni di responsabilità, come espressamente previsto dal combinato disposto degli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal (precedentemente, dagli artt. 22 e 25/A della Convenzione di Varsavia), in favore del vettore aereo e dei suoi dipendenti o incaricati, nonché della disciplina uniforme convenzionale dettata in tema di decadenza dall'azione risarcitoria e di prescrizione del diritto al risarcimento del danno, già contenuta nell'art. 29 della Convenzione di Varsavia e oggi dettata dall'art. 35 della Convenzione di Montreal. f) L'applicabilità del diritto uniforme in luogo del diritto comune rappresenta l'implicazione più rilevante del riconoscimento all'*handler* della qualità di "ausiliario" del vettore aereo, in quanto esclude la possibilità che egli resti esposto, di regola, ad un risarcimento integrale nei confronti del destinatario sulla base di un comportamento meramente colposo. g) La possibilità di un integrale risarcimento non resta, viceversa, esclusa nell'ipotesi prevista dall'art. 30, comma 3 della Convenzione di Montreal (condotta intenzionale o temeraria del solo dipendente o incaricato), il cui coordinamento con il precedente art. 22 impone di ritenere che: 1) il vettore è responsabile sempre e soltanto entro i limiti risarcitori stabiliti dalla Convenzione per il trasporto merci, come emerge dalla lettura coordinata dell'art. 22, commi 1, 2, 3 e 5 - a mente del quale la detta limitazione di responsabilità non trova applicazione (comma 5) soltanto in relazione al trasporto di persone (comma 1) e di bagagli (comma 2) in caso di condotta dolosa o coscientemente colposa del vettore o dei suoi ausiliari (il comma 5, difatti, richia-

ma espressamente soltanto le fattispecie di cui ai comma 1 e 2, nell'escludere tale limitazione). 2) Il dipendente o l'incaricato di cui all'art. 30 "può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore" (comma 1), salvo che, nel trasporto merci, "il danno non derivi da un atto o da una omissione degli stessi commessi con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno" (comma 3), dovendosi intendere, con tali disposizioni, sanzionati illimitatamente il dolo e la colpa cd. cosciente dell'ausiliario - fattispecie di colpa da ritenersi un *quid pluris*, pertanto, della semplice colpa grave della responsabilità aquiliana, volta che, se la colpa cosciente è sempre grave, ex art. 61 c.p., n. 3, non sempre la colpa grave è anche cosciente; 3) In tal caso, l'ausiliario risponderà, secondo il titolo di responsabilità (aquiliana) a lui attribuito, dell'intero danno, da esso detratto quanto eventualmente corrisposto dal vettore entro i limiti della sua responsabilità».

NORMATIVA DI RIFERIMENTO:

Art. 1218 c.c.

«Responsabilità del debitore»

«Il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile».

Art. 1228 c.c.

«Responsabilità per fatto degli ausiliari»

«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. 1411 c.c.

«Contratto a favore di terzi»

«È valida la stipulazione a favore di un terzo, qualora lo stipulante vi abbia interesse. 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. 1687 c.c.

«Riconsegna delle merci»

«Il vettore deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicati dal contratto o, in mancanza, dagli usi. Se la riconsegna non deve eseguirsi presso il destinatario, il vettore deve dargli prontamente avviso dell'arrivo delle cose trasportate. Se dal mittente è stata rilasciata una lettera di vettura, il vettore deve esibirla al destinatario».

Art. 951 cod. nav. (formulazione in vigore fino al 28.05.2006)

«Norme applicabili»

«Il vettore è responsabile della perdita e delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna al destinatario, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili secondo la normale diligenza per evitare la perdita, le avarie o il ritardo.

Il vettore non è responsabile anche quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da colpa lieve di pilotaggio, di condotta o di navigazione; ovvero quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da qualsiasi causa nel corso di un trasporto per terra o per acqua, effettuato fuori degli aerodromi nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo, per il carico, il trasbordo o lo scarico delle merci, salva l'applicazione delle disposizioni che regolano la responsabilità nel trasporto per terra o per acqua».

Art. 951 cod. nav. (formulazione in vigore dal 29.04.2006)

«Norme applicabili»

«Il trasporto aereo di cose, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria.

Si applicano inoltre, per quanto non è disposto dalla presente sezione ed in quanto compatibili, gli articoli da 425 a 437 e da 451 a 456».

Art. 953 cod. nav. (formulazione in vigore fino al 28.05.2006)

«Derogabilità delle norme sulla responsabilità»

«Le disposizioni sulla responsabilità nel trasporto di cose sono derogabili a favore del vettore solo nei trasporti nazionali».

Art. 953 cod. nav. (formulazione in vigore dal 29.04.2006)

«Riconsegna delle cose»

«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».

Art. 18 Convenzione di Montreal

«Danni alla merce»

«1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.

2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti:

- a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce;
- b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati;
- c) un evento bellico o un conflitto armato;
- d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.

3. Il trasporto aereo ai sensi del paragrafo 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore.

4. Il periodo del trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto venga effettuato in esecuzione del contratto di trasporto aereo al fine del carico, della consegna o del trasbordo, si presume, salvo prova contraria, che qualsiasi danno risulti da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo. Se il vettore, senza il consenso del mittente, esegue il trasporto in tutto o in parte con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti, tale trasporto si presume effettuato nel corso del trasporto aereo».

Art. 22 Convenzione di Montreal

«Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci»

«1. Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4150 diritti speciali di prelievo per passeggero.

2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 diritti speciali di

prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

3. Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

4. In caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo di una parte delle merci o di qualsiasi oggetto in esse contenuto, per determinare il limite di responsabilità del vettore si tiene esclusivamente conto del peso totale del collo o dei colli interessati. Tuttavia, allorché la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci, o di un oggetto in esse contenuto, pregiudichi il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo o dalla stessa ricevuta di carico o, qualora tali documenti non siano stati rilasciati, dalla stessa registrazione con altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, ai fini della determinazione del limite di responsabilità si deve altresì tener conto del peso totale di tali altri colli.

5. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni.

6. I limiti previsti dall'articolo 21 e dal presente articolo non ostano alla facoltà del tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi. La disposizione precedente non si applica quando l'ammontare del risarcimento accordato, escluse le spese processuali e gli altri oneri relativi alla controversia, non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva.

Art. 30 Convenzione di Montreal

«Dipendenti, incaricati, risarcimento complessivo»

- «1. Se l'azione di risarcimento è promossa nei confronti di un dipendente o un incaricato del vettore per un danno contemplato nella presente convenzione, tale dipendente o incaricato, 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 presente convenzione.
2. L'ammontare totale del risarcimento pagato dal vettore e dai suoi dipendenti e incaricati non può superare i predetti limiti.
3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano al trasporto di merci qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o da una omissione del dipendente o dell'incaricato commessi o con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno».

Art. 31 Convenzione di Montreal

«Termini per la presentazione dei reclami»

- «1. Il ricevimento senza riserve del bagaglio consegnato o della merce da parte della persona avente diritto alla consegna costituisce, salvo prova contraria, presunzione che gli stessi sono stati consegnati in buono stato e conformemente al titolo di trasporto o alle registrazioni con altri mezzi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 4, paragrafo 2.
2. In caso di danno, la persona avente diritto alla consegna deve, appena constatato il danno, presentare reclamo al vettore immediatamente e comunque entro sette giorni dalla data del ricevimento, in caso di bagaglio consegnato, ed entro quattordici giorni dalla data di ricevimento, in caso di merce. In caso di ritardo, il reclamo deve essere inoltrato entro ventuno giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce sono stati messi a sua disposizione.
3. Il reclamo deve avere forma scritta ed essere presentato o inviato entro i predetti termini.
4. In mancanza di reclamo nei predetti termini, si estinguono le azioni nei confronti del vettore, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo».

BIBLIOGRAFIA MINIMA:

1. M. Basile, *La responsabilità dell'impresa di handling alla luce della novità del codice della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 2009, 526;
2. P. G. Bellan, *Responsabilità degli aeroporti in relazione ai servizi aeroportuali*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1990, 294;
3. C. Bonfantoni, *Sulla vessatorietà della clausola limitativa della responsabilità dell'agente di handling nel trasporto aereo di merci*, in *Dir. prat. av. Civ.*, 1991, 338;
4. A. Bortolotti, *Handling e antitrust*, in *Giur. it.*, 2000, 347;
5. L. Bubbi, *La gestione dei servizi aeroportuali*, in *Conc. Merc.*, 1994, 292;
6. M. Circi, *L'apertura del mercato dei servizi aeroportuali di handling*, in *Giorn. dir. amm.*, 1999, 104;
7. A. Claroni, *Sull'abuso di posizione dominante nell'esercizio di assistenza a terra (handling) aeroportuali*, in *Riv. dir. ind.*, 2001, 409;
8. C. Golda, *Handling aeroportuale: un assetto privatistico definitivo tra giurisprudenza e riforme normative internazionali e nazionali. Dati acquisiti e problemi possibili*, in *Dir. mar.*, 2005, 1294;
9. G. Colangelo, *La concorrenza difficile: i servizi di handling nel settore aeroportuale*, in *Foro it.*, 2000, I, 2803;
10. C. Coletta, *In tema di responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle cose trasportate dal vettore*, in *Dir. trasp.*, 1992, 176;
11. M.M. Comenale Pinto, *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in A. Antonini, F. Morandi, B. Franchi (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 143;
12. M.M. Comenale Pinto, *Organizzazione e responsabilità nei servizi di trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2004, 41;
13. M.M. Comenale Pinto, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. turismo*, 2004, 5;
14. M.M. Comenale Pinto, *La nozione di «servant or agent»*, in L. Tullio (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006, 285;
15. M.M. Comenale Pinto, F. Morandi, L. Masala, *Le gestioni aeroportuali. Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo*, Milano, 2005;
16. M.M. Comenale Pinto, *Organizzazione e responsabilità nei servizi di traffico aereo*, in A. Antonini, B. Franchi (a cura di), *Il Diritto Aeronautico a cent'anni dal primo volo*, Milano, 2005, 97;
17. M. M. Comenale Pinto, *Profili di safety del gestore aeroportuale*, in G. Camarda, M. Cottone, M. Migliarotti (a cura di), *La sicurezza negli ae-*

- roporti. *Problematiche giuridiche ed interdisciplinari*, Milano, 2005;
18. M. Deiana, *Riflessioni sulla proposta di nuova regolamentazione dei servizi di assistenza a terra*, in *Dir. trasp.*, 2014, 31;
 19. G. De Stefani, *Gestore aeroportuale ed handler*, in *Trasporti*, 2005, 7;
 20. G. De Vivo, *Economia aeroportuale e tutela della concorrenza nel trasporto aereo*, in *Trasporti*, 2001, 157;
 21. B. D'Orazio, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido col vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 1997, 154;
 22. A. Facco, *Il contratto di handling*, in R. Tranquilli-Leali, E. G. Rosafio (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano, 2011, 511;
 23. G. Fassina, *Considerazioni sull'handling aeroportuale*, in *Dir. prat. av. Civ.*, 1986, 257;
 24. M. Favaro, *Trasporto aereo: le responsabilità del vettore per le operazioni di «handling» in aeroporto*, in *Comm. Intern.*, 2001, 41;
 25. F. Gaspari, *La proposta di regolamento della Commissione europea sui servizi di assistenza a terra*, in questa *Rivista*, 2012, 129;
 26. S. Giacobbe, *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling per il danno subito dal destinatario*, in *Dir. trasp.*, 1998, 502;
 27. F. Gliotti, *L'operatore di handling è un ausiliario del vettore: anche la Cassazione (finalmente) se ne avvede*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 342;
 28. M. Grigoli, *Note sull'assetto dell'assistenza aeroportuale a terra (c.d. handling)*, in *Trasporti*, 1996, 4;
 29. D. Maffeo, *Liberalizzazione dell'handling, clausola sociale e contrattazione collettiva*, in *Dir. trasp.*, 2007, 383;
 30. F. Mancini, *Sull'inapplicabilità all'impresa di handling delle condizioni generali di trasporto del vettore*, in *Dir. trasp.*, 2002, 588;
 31. G. Mastrandrea, *Handling e protezione sociale: una vicenda non chiusa*, in *Dir. trasp.*, 2007, 367;
 32. M. Musi, *L'assicurazione della responsabilità del gestore aeroportuale e dell'impresa di handling: dettato normativo e prassi assicurativa*, in *Dir. mar.*, 2015, 116;
 33. P. Perrone, *Ancora sulla responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*, in *Dir. trasp.*, 1994, 215;
 34. S. Pianese, *Brevi note alla Direttiva comunitaria sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità*, in *Dir. comunitario*, 1997, 271;
 35. M. Piras, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino, 1999;

36. M. Piras, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005;
37. A. Police, *Liberalizzazione e concorrenza per i servizi di handling aeroportuale*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 255;
38. F.A. Querci, *Imprese aeroportuale e servizio di handling*, in *Studi in onore di Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 951;
39. G. Rinaldi Baccelli, *L'assistenza aeroportuale*, in G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, (a cura di), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Milano, 1996, 211;
40. M. Riguzzi, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali, competenze e responsabilità*, Milano 1996, 15;
41. 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, I, 2849;
42. E.G. Rosafio, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007;
43. C. Rossello, *Ancora sulla 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 nei confronti del gestore del servizio*, in *Dir. mar.*, 1998, 1114;
44. F. Salerno, *Handling aeroportuale e liberalizzazione comunitaria*, in *Studi in onore di Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 1069;
45. R. Sciaudone, *Sulla responsabilità dell'impresa di handling per perdita o avaria della merce trasportata dal vettore aereo*, in *Arch. Civ.*, 1998, 1260;
46. M. Sichetti, *L'accesso al mercato dei servizi di handling e l'art. 16, n. 3, della dir. 96/67/CEE*, in *Dir. trasp.*, 2005, 626;
47. C. Troisi, *La responsabilità contrattuale per fatto altrui*, in P. Stanzone (diretto da), *Trattato della responsabilità civile. Responsabilità contrattuale*, Padova, 2012, 470;
48. L. Tullio, *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir. trasp.*, 2000, 323;
49. S. Valbusa, *Handling aeroportuale e regolamenti C.E.E.*, in *Dir. trasp.*, 1992, 109;
50. A. Varlaro Sinisi, *Handling aeroportuale*, in *Appunti per uno studio dei servizi di assistenza a terra*, Roma, 1976.