



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE

DOTTORATO DI RICERCA IN

Diritto ed economia dei sistemi produttivi, dei trasporti e della logistica
Ciclo XXVII

TESI DI DOTTORATO DI RICERCA

I SERVIZI DI HANDLING AEROPORTUALE:
NATURA GIURIDICA E REPOSABILITÀ
NEL TRASPORTO AEREO DI MERCI

Dottoranda:

Dott.ssa Elisabetta Sacchi

Relatore:

Chiar.ma Prof.ssa Chiara Tincani

ANNO ACCADEMICO 2013/2014

INDICE:

I SERVIZI DI HANDLING AEROPORTUALE: NATURA GIURIDICA E RESPONSABILITA' NEL TRASPORTO AEREO DI MERCI

Capitolo Primo

DEFINIZIONE – NOZIONE DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA:

1. Nozione	3
2. Attività ricomprese nell' <i>handling</i>	13
3. Il processo di liberalizzazione e conseguenze sull'impresa aeroportuale ed i servizi di <i>handling</i>	19

Capitolo Secondo

NATURA GIURIDICA DELLE PRESTAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA:

1. La prestazione di assistenza a terra nel contratto di trasporto	29
2. Contratto di <i>handling</i> e struttura del rapporto negoziale fra operatore aeroportuale e vettore aereo	35
3. La natura imprenditoriale delle attività di <i>handling</i>	42
4. Natura giuridica del contratto di imbarco e sbarco e delle operazioni di scaricazione e riconsegna	47

Capitolo Terzo

LA RESPONSABILITA' DELL'IMPRESA DI HANDLING:

1. Responsabilità dell'operatore di <i>handling</i>	56
2. Obblighi e responsabilità dell'operatore di <i>handling</i> in qualità di ausiliario del trasporto	67
3. La riconsegna del carico nel trasporto aereo e la natura dell'intervento dell'operatore di assistenza nella restituzione delle cose trasportate.	76
4. L'assistenza a terra e il contratto a favore del terzo.....	88
5. L'assistenza a terra e la delegazione di pagamento	99
<i>Bibliografia</i>	106

CAPITOLO PRIMO

DEFINIZIONE – NOZIONE DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

SOMMARIO: 1. Nozione; 2. Attività ricomprese nell'*Handling*; 3. Il processo di liberalizzazione e conseguenze sull'impresa aeroportuale ed i servizi di *handling*.

1. Nozione

I servizi di assistenza a terra aeroportuale o di c.d. *Handling*, sono costituiti dalle attività complementari, accessorie o strumentali alla prestazione di trasporto aereo, svolte in ambito aeroportuale¹. Fanno parte di tali servizi, le operazioni svolte in aeroporto indispensabili per l'impiego degli aeromobili, la gestione dei flussi passeggeri e merci espandendosi fino ad includere ogni operazione svolta in aeroporto, necessaria alla partenza,

¹ Si veda, R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, Milano 1999, 87, secondo il quale: “Tali servizi, secondo l'elenco posto dall'allegato A del d.lgs. 13 gennaio 1999, n.18 (il quale ha dato attuazione nel nostro ordinamento alla direttiva comunitaria 96/67/CE), vengono raggruppati in undici categorie”.

all'atterraggio e stazionamento dell'aeromobile, ed una particolareggiata elencazione di queste attività, raggruppate a seconda che siano dirette al mezzo aereo, alle persone o alle cose è fornita anche grazie al ricorso alla prassi dei rapporti tra vettori e operatori aeroportuali².

Tuttavia, è noto come la materia relativa alla gestione dei servizi di handling sia stata da sempre connotata da una notevole difficoltà interpretativa, stante il fatto che, almeno fino alla seconda metà degli anni '90 è mancata in Italia una disposizione normativa che ne determinasse il significato, e, soltanto nel 1999, con il d.lgs. del 13 gennaio, n.18, il legislatore è intervenuto in materia di servizi di *handling*, recependo la direttiva comunitaria n. 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dei Paesi membri³.

L'assistenza aeroportuale pertanto, consistendo in un'attività tipica ed essenziale dell'impresa aeroportuale, vista la sua importanza,

² Si Veda M. PIRAS, *l'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino 1999, 1 ss., secondo il quale: "Si tratta, in linea generale, di prestazioni di natura tecnica rese al mezzo aereo durante la sosta a terra e di svariati servizi che sono approntati nella struttura aeroportuale per le esigenze che scaturiscono dalla esecuzione di un contratto di trasporto di persone o cose. La dottrina, non senza aver lamentato l'assenza di una determinazione legislativa, ha tentato di specificare il dettaglio dell'assistenza a terra, ma, nell'attendere questo compito, ha scontato spesso la complessità e la mutevolezza dei continui avanzamenti tecnologici nel settore dell'aviazione civile".

³ Si veda ZUNARELLI, *Lezioni di diritto della navigazione*, Bologna 2001, 17.

presenta varie problematiche che si manifestano nell'intento di darne un'esaustiva nozione, soprattutto perché l'*handling* è caratterizzato da varie zone di interferenza tra la sfera delle attività proprie del gestore aeroportuale e quella delle attività proprie dell'utente-vettore aereo. Pertanto, difficilmente si potrebbe inquadrare l'assistenza aeroportuale sotto un profilo privatistico, perché pur nascendo la prestazione di *handling* da un rapporto contrattuale che non riguarda i pubblici poteri, il contenuto dei servizi espletati dal gestore aeroportuale risale ad un atto amministrativo.⁴

Sull'argomento si è espressa la dottrina maggioritaria⁵, in particolare per quanto riguarda la qualificazione dell'assistenza aeroportuale, nell'ambito dei pubblici poteri. La giurisprudenza⁶,

⁴ In tal senso, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Padova 1984, 47, secondo il quale: “in sostanza, assunto come necessario punto di passaggio un inquadramento dell'assistenza aeroportuale nell'ambito dei pubblici servizi (è sufficiente rilevare al proposito quel penetrante controllo statale che consiste nell'intervento della pubblica autorità nella determinazione delle tariffe), è nei rapporti fra stato e gestore che è dato rinvenire l'esatta nozione e gli esatti limiti dell'assistenza aeroportuale e quindi il contenuto dei servizi che devono venire esercitati dall'impresa aeroportuale”.

⁵ Vedi, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit. 49, secondo il quale: “E' quindi sulla base del rapporto P.A.-gestore che può utilmente individuarsi il contenuto dell'attività del gestore aeroportuale, i suoi poteri ed i limiti imposti allo stesso dalla Pubblica Amministrazione”.

⁶ Si veda, A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni casi e materiali*, Torino, 2000, 115, secondo il quale “Le autorità comunitarie non hanno avuto dubbi in merito alla circostanza che le attività svolte negli aeroporti, e finalizzate ad offrire assistenza agli aeromobili, si possano qualificare come vere e proprie attività di impresa, assoggettabili, per tali ragioni, alle norme in tema di concorrenza sancite dal Trattato CE. Tale è la conclusione cui perviene la Corte

comunque, riconosce e rispetta l'autonomia aziendale e sottolinea che l'aeroporto pur svolgendo un servizio di preminente interesse pubblico, deve considerarsi comunque come un'impresa.⁷ Ove, invero, l'assistenza aeroportuale venga considerata un servizio pubblico l'esercizio dell'assistenza aeroportuale implica l'esclusiva da parte del gestore in tutti gli aeroporti aperti al traffico aereo, nei casi in cui lo Stato voglia regolare in tal senso la materia tramite legge o atto amministrativo. In sostanza, pertanto, il campo più idoneo per una esatta qualificazione ed individuazione del contenuto dei servizi di assistenza prestati dal gestore aeroportuale pare essere, in ultima analisi, il terreno pubblicistico”.⁸

Posto che, per servizio pubblico, si deve intendere ogni attività economica che sia indirizzata alla realizzazione dell'interesse collettivo e sia vincolata dalla legge a un penetrante regime

di giustizia (con sentenza del 24 ottobre 2002, causa C-82/01, in *Racc.*, 2003) in occasione della decisione emessa nei confronti dell' *Aéroports de Paris* (ADP), ente pubblico incaricato ai sensi del *code de l' aviation civil* francese, di organizzare, gestire e sviluppare l' insieme delle installazioni aeroportualicivili situate nella regione parigina quali gli aeroporti di *Orly*, e di *Roissy-Charles-de-Gaulle*”.

⁷ Cfr. M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit., 47, secondo il quale: “la giurisprudenza ha invero affermato il principio che il gestore aeroportuale, quale imprenditore, ha il diritto di organizzare in piena libertà, i servizi che egli svolge nell'ambito della propria impresa e che offre agli utenti-vettori i quali possono solo pretendere la rigorosa osservanza delle tariffe aeroportuali autorizzate, ma non possono pretendere di esercitare in proprio tali servizi aeroportuali perchè ciò costituirebbe una indebita immissione dell'utente nella gestione delle attrezzature ed impianti dell'aeroporto”.

pubblicistico che si sostanzia in atti di programmazione, indirizzo, coordinamento e controllo, e, pertanto, in applicazione di tali principi, che pongono in rilievo gli elementi dell'economicità e la finalità sociale, si è “accertato che il gestore aeroportuale, offrendo ai vettori il complesso delle utilità che essi devono ricavare dall'aeroporto, esercita un'attività economica in forma imprenditoriale. Si è poi evidenziato che l'amministrazione coordina ed indirizza l'attività verso la realizzazione della finalità sociale attraverso una serie di provvedimenti di natura concessoria, autorizzatoria e convenzionale con cui si esplica la funzione di programmazione e di controllo”.⁹

La ricerca di un'esauritiva nozione delle prestazioni di *handling* si è resa necessaria dal momento in cui esse hanno acquisito un'autonoma consistenza dal punto di vista economico. Da ciò sono conseguite accese tensioni fra gli operatori tradizionali del trasporto, le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree. La problematica che spicca maggiormente è quella concernente i rapporti fra vettore, operatore aeroportuale e destinatario nel trasporto di cose, ed al centro della questione, per quanto riguarda l'*handling* di merci, si pone allora la necessità di individuare lo strumento attraverso il quale viene eseguita la riconsegna della

⁸ Vedi M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit, 49.

⁹ In tal senso, L. TULLIO, *Liberalizzazione dell' handling e servizio pubblico*, in Dir. Trasp. II-2000, 327.

cosa. Risulterà, pertanto, necessario, oltre agli elementi strutturali della *traditio*, verificare se la prestazione di riconsegna possa essere rivolta al terzo secondo lo schema previsto dall'art. 1411 del cod. civ., e se la qualificazione delle operazioni di assistenza a terra possa essere riconducibile alla figura del deposito o meno.¹⁰

Al fine di questa analisi, pertanto, il quesito necessario da porsi concerne la corretta individuazione del momento in cui possa dirsi eseguito il contratto di trasporto anche al fine di inquadrare correttamente il ruolo che *l'handler* assume in relazione alla custodia delle merci affidategli dal vettore.

Alcuni autori¹¹ ritengono che tale momento debba collocarsi nell'atto della riconsegna delle merci trasportate al destinatario e che *l'handler* operi come un soggetto preposto al vettore, come incaricato di eseguire per conto di quest'ultimo operazioni a carattere strumentale rispetto alla principale prestazione del trasporto e, di conseguenza, il rapporto fra il vettore e *l'handler* sarebbe costituito dalla funzionalizzazione dell'attività del dipendente e del terzo ausiliario rispetto all'obbligazione gravante sul vettore.

¹⁰ Cfr. M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo*, Torino 1999, 7,8.

¹¹ Si veda, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit. 149 ss.

Nonostante la giurisprudenza sull'argomento ¹² sia di pareri contrastanti, secondo alcune pronunce ¹³, invece, l'*handler* non custodirebbe le merci per conto e nell'interesse del vettore, ma in forza di un autonomo contratto di deposito a favore del terzo destinatario, che si perfeziona tra il vettore e l'operatore aeroportuale all'atto di consegna dei beni.¹⁴

In genere, i maggiori problemi interpretativi riguardano proprio il trasporto di cose, in quanto, durante le operazioni di custodia o immagazzinaggio si può verificare avaria o perdita delle merci. Sulla base di un'interpretazione che si basa sulla presunta esistenza di un contratto di deposito a favore del terzo, il vettore stipulerebbe un contratto di deposito con la società aeroportuale a favore del destinatario delle merci, e quest'ultimo potrebbe agire direttamente nei confronti della società, non elidendo la responsabilità a carico del vettore in virtù del contratto di

¹² Cfr. Cass. 11 settembre 1990 n. 9357 ; Cass. 14 luglio 1992 n. 8531; Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810; Cass. 26 novembre 2003 n. 18074

¹³ Si veda, Cass., sez. III, 22 giugno 2007 N. 14593 in *Dir. Trasp. I-2009*, 169, con nota di E. AMADEO, secondo la quale “In tema di trasporto aereo di merci, con la consegna, da parte del vettore, delle cose trasportate all'impresa esercente il servizio di *handling* aeroportuale, si configura un contratto di deposito a favore del terzo, che ha per oggetto la custodia e il deposito delle merci sbarcate ai fini della conservazione e della restituzione al destinatario ad un suo incaricato e tale obbligo, di custodia e deposito, non cessa con la messa a disposizione della merce, ma solo con la consegna materiale della stessa all' avente diritto, con conseguente insufficienza, a tal fine, della trasmissione al medesimo del titolo rappresentativo o di lettera di trasporto.

¹⁴ Così, Cass. 22 giugno 2007 n. 14593, in *Dir, Trasp. I-2009*, 172, con nota di AMADEO.

trasporto. Tale interpretazione, però, oltre a contrastare con la normativa del codice civile, alla luce dell'art. 18 della Convenzione di Montreal ¹⁵, la responsabilità del vettore non risulta circoscritta solo nello spazio temporale comprendente il periodo di volo in senso stretto, estendendosi anche quando l'evento dannoso si sia verificato nel corso di servizi preparatori o strumentali al trasporto, eseguiti da agenti terzi per suo conto, configurandosi così l'agente di *handling* come preposto del vettore.¹⁶

¹⁵ La Convenzione di Montreal è la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale. L'Art. 18 di tale convenzione così dispone: “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”.

¹⁶ In tal senso, Cass. 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. Trasp. I-1997*, 155, con nota di D'ORAZIO.

In senso contrario alla tendenza della giurisprudenza maggioritaria ¹⁷, secondo un'altra sentenza di Cassazione ¹⁸, il contratto di trasporto comprenderebbe, oltre all'attività di trasferimento della merce, anche quelle attività funzionali ed accessorie alla prestazione principale, che vanno dall'obbligo di custodia della merce sino alla riconsegna, considerandosi l'attività dell'*handler*, come preposto al vettore. Di conseguenza il soggetto che aveva conferito l'incarico di provvedere al deposito della merce, viene definito come spedizioniere-vettore, e l'azione del destinatario, nel caso di mancata consegna della merce, soggetta alla disciplina del contratto di trasporto e non di deposito.¹⁹

In relazione al nuovo art. 953 c.nav. introdotto con la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione si sono susseguiti vari conflitti giurisprudenziali. Il legislatore ha esteso

¹⁷ La pronuncia capostipite è stata Cass. 11 settembre 1990 n. 9357, a cui sono seguite Cass. 14 luglio 1992 n. 8531, Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810; Cass. 26 novembre 2003 n. 18074. V.: Dir. Trasp. I-2009, con nota di E.AMADEO, 173, “La giurisprudenza prevalente ha, tuttavia finora ritenuto che l'operatore di assistenza a terra non possa essere considerato un preposto, portando a proprio sostegno le seguenti argomentazioni. Viene innanzitutto fatta valere l'assenza di una possibilità di scelta effettiva del preposto (stante il regime di monopolio legale entro il quale la maggior parte delle imprese di *handling* ha, sino a pochi anni or sono, reso i propri servizi) ed ancor prima l'assenza di una libertà ed autonomia di decisione, in capo al preteso preponente (il vettore aereo), circa l'opportunità o meno di depositare presso un'impresa aeroportuale la merce trasportata”.

¹⁸ Si veda, Cass. 19 giugno n. 6841, in *Dir. Trasp. I-1994*, 216, con nota di P. PERRONE.

¹⁹ In tal senso, Cass. 19 giugno n. 6841, in *Dir. Trasp. I-1994*, 216, con nota di P. PERRONE.

la responsabilità del vettore anche alle fasi di lavorazione ed affidamento dei bagagli all'*handler*, riconoscendo così validità alla tesi, secondo la quale l'impresa di *handling* assume la veste di ausiliario del vettore, del cui operato quest'ultimo è chiamato a rispondere secondo l'art. 1228 c.c. e, comunque, l'operatore di *handling* potrà sempre essere chiamato a rispondere in via extracontrattuale nei confronti del legittimato alla riconsegna. Pertanto, la *ratio* del novellato art. 953 c.nav., tramite la scelta di non deresponsabilizzare il vettore anche per i danni verificatisi durante quelle fasi del trasporto in cui le cose non sono più nella sua materiale disponibilità, risponde all'esigenza di tutelare e garantire il superiore interesse dell'utente finale, garantito dalla previsione che il vettore risponde del fatto dei suoi ausiliari. L'impostazione normativa risulta dunque non affine alla teoria caldeggiata dalla giurisprudenza maggioritaria²⁰, secondo la quale, l'affidamento del bagaglio all'operatore di *handling*, con l'obbligo per quest'ultimo di custodirlo e riconsegnarlo al destinatario, determinerebbe l'insorgere di un contratto di deposito a favore del terzo con facoltà per il terzo-danneggiato di agire

²⁰ Vedi Cass. Civ. 11 settembre 1990 n. 9357, Cass. Civ. 14 luglio 1992 n. 8531, Cass. Civ. 9 ottobre 1997 n. 9810, Cass. Civ. 26 novembre 2003 n. 18074, Suprema Corte 9 ottobre 1997 n. 9810.

direttamente per il risarcimento del danno nei confronti del depositario.²¹

2. Le Attività ricomprese nell'*Handling*

I servizi di assistenza a terra o di c.d. *Handling*, secondo l'elenco posto dall'allegato A del d.lgs. 13 gennaio 1999 n.18,²² sono raggruppati in undici categorie: 1) l'assistenza amministrativa a terra e la supervisione; 2) l'assistenza passeggeri (controllo dei biglietti e dei documenti di viaggio, registrazione dei bagagli e trasporto degli stessi fino ai sistemi di smistamento; 3) l'assistenza bagagli (smistamento degli stessi, loro caricamento e scaricamento); 4) l'assistenza merci e posta (movimentazione fisica delle merci e della corrispondenza, trattamento dei relativi documenti, formalità doganali); 5) l'assistenza alle operazioni in pista (guida dell'aereo all'arrivo ed alla partenza, assistenza al parcheggio dell'aereo, caricamento e scaricamento dell'aereo, trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri tra l'aereo e l'aerostazione, trasporto dei bagagli tra l'aeromobile e

²¹ Vedi G di P di Civitavecchia, sez. Fiumicino 31 agosto 2007, in *Dir. Trasp. II-2008*, 529, con nota di BASILE.

²² D.lgs. 13 gennaio 1999 n.18 il quale ha dato attuazione nel nostro ordinamento alla direttiva 96/67/CE, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

l'aerostazione); 6) l'assistenza pulizia e servizi di scalo (pulizia esterna ed interna dell'aereo, sbrinamento dell'aereo, climatizzazione e riscaldamento della cabina); 7) l'assistenza carburante e olio (rifornimento di carburante e olio); 8) l'assistenza manutenzione dell'aereo; 9) l'assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi (preparazione del volo, assistenza in volo); 10) l'assistenza trasporto a terra (organizzazione ed effettuazione del trasporto dei passeggeri, dell'equipaggio, dei bagagli, delle merci e della posta tra diverse aerostazioni dello stesso aeroporto, escluso il trasporto tra l'aeromobile e qualsiasi altro punto all'interno del perimetro dello stesso aeroporto); 11) l'assistenza ristorazione (*catering*).²³

L'attività di *handling*, pertanto, è costituita dall'insieme di servizi prestati in aeroporto all'aeromobile ed al suo carico che ricomprendono le diverse operazioni di diretta assistenza tecnica ed operativa al velivolo durante la sosta a terra e tutte quelle altre operazioni che interessano la gestione del traffico di persone e di cose generato dall'attività di trasporto nell'ambito dello scalo. L'*handling* si configura, pertanto, come un'attività che si inserisce tra l'esercizio dell'aeromobile e la gestione dell'infrastruttura di terra intesa quest'ultima in termini di costruzione, manutenzione

²³ Si veda, R.LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, cit., 88. Vedasi anche, G. PESCATORE – L. TULLIO, *Codice delle leggi sulla*

ed esercizio dell'aerostazione, delle piste, delle piazzole di sosta, delle aviorimesse, degli altri manufatti presenti sul sedime dell'aeroporto, risiedendo la sua peculiarità nei caratteri di complementarietà e contiguità rispetto all'esercizio dell'infrastruttura ed al traffico degli aeromobili.²⁴

Sull'individuazione oggettiva delle attività costituenti l'*handling* aeroportuale, in passato, vista la mancanza di una nozione univoca e precisa da parte della legge, come da parte delle competenti organizzazioni internazionali, e dagli esercenti aeroportuali, si è espressa la giurisprudenza²⁵ nel corso degli anni.

Un'importante pronuncia²⁶ distingue tra “i servizi che, per ben stretta connessione con le operazioni necessarie ad assicurare gli indispensabili presupposti tecnici fondamentali dell'aeronavigazione (l'approdo, la sosta e la partenza),

navigazione, Milano, 2004, 406 ss., e, G. DE STEFANI, *Diritto aereo*, Roma 2002, 89 ss.

²⁴ Cfr., PIETRO GIRARDI e CARLO COLETTA, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. Trasp. I-1996*, 79.

²⁵ Pronunce di rilievo in tal senso sono indubbiamente la Sentenza della Corte d' appello di Roma del 30 luglio 1965 e la sentenza della Corte di cassazione del 6 dicembre 1966 n. 2861.

²⁶ Si veda, VALBUSA, *Handling aeroportuali e regolamenti CEE*, in *Dir. Trasp. I-1992*, 119. “La Corte d' appello di Roma del 1965 avvertiva che “alla radice dell' attuale sistema, suscettibile senz' alcun dubbio di ulteriori e sempre più effettuabili adeguamenti ad una situazione ove si scontrano molteplici interessi, sta, in sintesi, (...) guardando più in fondo, l' esogenza immanente di

concernono l'assistenza agli aerei nei loro spostamenti negli aeroporti (servizi aeroportuali antincendi, di soccorso, di assistenza al volo, di pulizia delle piste e di rullaggio) e che non riguardano la diversa sfera dell'*handling* e, quest'ultima sfera di servizi, la quale attiene, precipuamente (poi specificato, non esclusivamente) all'assistenza a terra dei passeggeri, dei bagagli e delle merci. Anche una successiva pronuncia²⁷ sembra aver adottato un'accezione piuttosto restrittiva di *handling*.²⁸

Da questa analisi, si può facilmente desumere una netta distinzione tra due gruppi di attività. Il primo, infatti, riguarda, le attività di assoluta competenza di determinati organi statali o di

una continua rettificazione del sempre possibile equilibrio tra il vantaggio del gestore, in situazione predominante, e la soggezione dell'utente”.

²⁷ Cfr. S. VALBUSA, *Handling aeroportuali e regolamenti CEE*, in *Dir. Trasp.* I-1992, 119. “la Cassazione puntualizzava nel 1966 che “qualora dall'esercizio del pubblico servizio venga ostacolata o impedita un'attività che rientri nella libera iniziativa di un soggetto, l'interesse corrispondente può essere fatto valere con il ricorso alla pubblica amministrazione, nelle forme e nei casi previsti, perchè attraverso la tutela del pubblico interesse sia dato soddisfacimento anche all'interesse del soggetto privato”.

²⁸ Vedi, SANDRO VALBUSA, *Handling aeroportuale e regolamenti C.E.E.*, in *Dir. Trasp.* I-1992, 112. “Da un lato, infatti, ha evidenziato “l'obbligo del gestore dell'aeroporto di contrattare con i vettori aerei che desiderino farvi far scalo ai propri apparecchi, e di permettere che i relativi aeromobili possano approdarvi, sostare e decollare, e che la compagnia aerea possa effettuarvi, ove lo creda, con proprio personale o sotto controllo di esso, le operazioni di pulizia esterna ed interna degli aeromobili medesimi in una col relativo controllo tecnico, contro il diritto di percepire il mero corrispettivo (tassa) previsto dagli art. 704 e 709 c.nav.”. Dall'altro lato, ha esaminato la distinta fattispecie obiettiva in cui “l'impresa esercente l'aeroporto privato aperto al traffico preferisce approntare ed offrire, l'espletamento di tutti gli altri servizi a terra,

esclusiva pertinenza del gestore aeroportuale, come l'assistenza al volo, la pubblica sicurezza, la dogana, i servizi di antincendio, il soccorso, la sorveglianza dell'area, la manutenzione delle piste di decollo, di atterraggio ecc.; ed il secondo riguardante le attività che vengono svolte dal gestore aeroportuale, come per esempio la pulizia e sbrinamento, l'hangaraggio e la manutenzione. Nelle sentenze in oggetto, non sembra però riconosciuto il diritto del vettore aereo di svolgere in proprio le altre diverse attività che integrano il vero e proprio *handling*.

Successivamente, è stata effettuata una distinzione più dettagliata fra le attribuzioni del gestore aeroportuale e del vettore aereo e la tendenza dominante è quella di assegnarne la grande maggioranza di attività al gestore aeroportuale, in quanto ritenuto più capace ad effettuarli nell'ottica di un interesse pubblico.²⁹

Le operazioni di assistenza terra sono costituite dai “servizi di imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci, la pulizia e la manutenzione degli aeromobili ed in sintesi tutte quelle operazioni necessarie ed accessorie alla partenza, all'atterraggio ed alla sosta dell'aeromobile”.

Nell'ambito dei pubblici poteri, il contenuto dell'attività svolta dal gestore aeroportuale può essere individuato sulla base del

cosiddetti di *handling* di cui il vettore aereo potrà usufruire contro pagamento delle relative tariffe autorizzate”.

rapporto che quest'ultimo ha con la Pubblica amministrazione, la quale detta varie limitazioni.³⁰ Il carattere pubblicistico di tali servizi, rinvenibile, dunque, nella scelta del concessionario da parte dello Stato e nella regolamentazione delle modalità di esercizio e svolgimento dei servizi a terra, nella approvazione delle tariffe, nella formulazione dei programmi e nella predisposizione dei controlli per disciplinarli, non fa comunque venir meno il fatto che “tali prestazioni nascono da un rapporto contrattuale e che, pertanto, i relativi diritti siano riconducibili al novero dei corrispettivi di diritto privato.”³¹

Il nodo problematico rappresentato dalle attività di *handling* è dato dal fatto che esse, pur non riguardando direttamente le strutture aeroportuali essenziali nella funzione stessa dell'aeroporto, sono strumentali e complementari e l'*handling* possiede i caratteri propri del servizio pubblico, in quanto: “- il suo esercizio risponde a un interesse pubblico nella collettività; - si tratta di un'attività di pertinenza dello Stato, titolare del bene aerodromo, poi data in concessione al gestore aeroportuale con atto legislativo o amministrativo; - e' un'attività economica (di fornitura di servizi), ma disciplinata da norme di diritto pubblico e da atti normativi. Conseguentemente, pertanto, non ha alcuna

²⁹ In tal senso, SANDRO VALBUSA, *Handling aeroportuale e regolamenti C.E.E.*, in Dir. Trasp. I-1992, 113.

³⁰ In tal senso, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit., 44.

rilevanza il fatto che l'attività sia svolta dal gestore, come soggetto privato, anziché dallo Stato o da un ente pubblico, rispondendo l'*handling* a un interesse pubblico della collettività.³²

3. Il Processo di Liberalizzazione e conseguenze sull'impresa aeroportuale ed i servizi di *handling*

Il d.lgs. 13 gennaio 1999, n.18 attuativo dei principi comunitari della concorrenza e del libero mercato nel settore dei servizi di assistenza a terra, ha recepito nel nostro ordinamento i principi contenuti nella Direttiva n. 96/67/CE che sancisce la fine della gestione monopolistica delle attività di *handling* da parte degli enti aeroportuali, consentendo ai vettori di esercitare il servizio in autoproduzione ed aprendo il settore agli operatori indipendenti nelle aerostazioni con maggior volume di traffico.³³

Il processo di liberalizzazione è stato attuato per tappe progressive parecchio lunghe, parallele sostanzialmente a quelle nelle quali il nostro Paese ha proceduto alla privatizzazione delle attività

³¹ Si veda, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit., 99.

³² Cfr. A. ANTONINI, *Il reato di interruzione di pubblico servizio nell'attività aeronautica: concezione tradizionale e nuovi orizzonti interpretativi*, in *Dir.Trasp.* III-1998, 655.

³³ V.: L. TULLIO, *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 49.

economiche riconducibili alla titolarità dello Stato o degli enti pubblici, e il d.lgs. 13 gennaio 1999, n.18, di recepimento della direttiva comunitaria 96/67³⁴ ha profondamente modificato l'assetto storico dell'impresa aeroportuale. Esso, infatti, ha introdotto, nel settore di assistenza a terra, prima tradizionalmente riservato in via esclusiva al gestore aeroportuale, regole di mercato e di libera concorrenza, affidando all' ENAC la funzione di regolazione del sistema e di vigilanza rispetto alla corretta attuazione della normativa che consente a prestatori terzi l'effettuazione di una o più categorie di servizi, ed ai vettori l'autoassistenza o *selfhandling*.³⁵

Successivamente alla riforma, l'assistenza a terra all'aeromobile, ai passeggeri e alle cose trasportate non risulta più riservata esclusivamente all'impresa concessionaria dell'aeroporto potendo essere esercitata liberamente su un mercato deregolamentato, nonostante le varie eccezioni e deroghe che si ritrovano nella direttiva 96/67/CE³⁶. Infatti, la politica liberalizzatrice non è stata

³⁴ Cfr. S.M. CARBONE – F. MUNARI, *La liberalizzazione dell' attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000, 21 ss.

³⁵ Così, M.RIGUZZI, *Il Nuovo Diritto Aeronautico, in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, 110.

³⁶ Vedi, A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2000, 127, secondo la quale: “La direttiva n. 96/677CE, ha contemplato un processo di graduale introduzione dei principi di concorrenza negli aeroporti comunitari aperti al traffico commerciale basato sulle seguenti linee guida: a) ambito di applicazione dei principi di apertura al mercato limitato ad aeroporti che presentano determinate caratteristiche di *volume di traffico*; b) introduzione di una disciplina

applicata integralmente nei “settori protetti”, e sia l'autoproduzione, che l'ingresso degli operatori indipendenti sono assoggettati ad una serie di deroghe.³⁷

Di conseguenza è lecito chiedersi se il processo di liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra abbia comportato una vera e propria trasformazione degli aeroporti italiani e delle loro società di gestione. Da un lato, si è assistito ad un processo demopolizzante del gestore aeroportuale e, dall'altro, si riscontra il permanere della centralità dello stesso gestore, avviato verso una gestione totale che riguarda l'intero sistema aeroportuale.³⁸

Il nuovo ruolo degli enti gestori sarà sempre più valorizzato e, ad essi saranno conferite, oltre che funzioni di coordinamento dell'aeroporto, e saranno anche ritenuti garanti dell'operatività degli aeroporti e del complesso delle attività che in esso svolgono per l'ottenimento dei massimi livelli di efficienza, continuità e sicurezza, con competenze e responsabilità di rilievo.³⁹

transitoria per garantire una gradualità nell'apertura del mercato alla concorrenza; c) limitazioni alla completa liberalizzazione a seconda dell'incidenza del servizio sulla disponibilità di spazio e capacità dell'aeroporto e in ragione delle modalità di fornitura dei servizi stessi; d) principio dell'*unbundling*; e) previsione di deroghe alla liberalizzazione”.

³⁷ Vedi L. TULLIO, *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 50.

³⁸ Si veda M. RIGUZZI, *Il Nuovo Diritto Aeronautico, in ricordo di Gabriele Silingardi*, cit., 112.

³⁹ V.: M. M. COMENALE PINTO, F. MORANDI, e L. MASALA, *Le Gestioni aeroportuali, Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo*, 2005, 127.

Dunque, risulta opportuno analizzare se tale processo di liberalizzazione abbia messo in crisi il carattere sociale di pubblico servizio dell'attività di *handling*, in quanto l'abolizione delle posizioni monopolistiche dei gestori aeroportuali ha messo profondamente in crisi la qualificazione tradizionale. Posto l'inquadramento della gestione aeroportuale come pubblico servizio, come attività economica diretta a fini sociali e soggetta dalla legge a programmi e controlli indirizzati e coordinati dalla pubblica amministrazione⁴⁰, anche l'assistenza a terra, assorbita nel complesso delle attività della gestione aeroportuale, viene ricondotta a tale categoria. Tale stretta relazione viene messa in dubbio dalle disposizioni del d.lg. 18/1999 che, prevedendo la possibilità per i vettori aerei di operare in autoproduzione e consentendo l'ingresso sul mercato dell'assistenza a terra di operatori indipendenti, sottrae alle imprese di gestione l'attività di *handling*. Pertanto, appare necessario valutare se anche dopo la liberalizzazione, l'attività di *handling* possa identificarsi come pubblico servizio o meno. Per quanto riguarda la natura di imprenditore privato come incaricato di pubblico servizio, non è un ostacolo, in quanto vi è stato l'abbandono della tesi nominalistica che ravvisava il pubblico servizio solo in quelle attività economiche assunte dallo Stato o da altri enti pubblici.

⁴⁰ Si veda, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit., 37.

Per quanto riguarda l'elemento rappresentato dalla finalità sociale, questo risulta sussistente, in quanto nel decreto vi sono numerose disposizioni mirate a garantire la continuità, l'adeguatezza, e il rispetto del principio di non discriminazione nella fornitura del servizio agli utenti. Passando, poi, alla verifica della sussistenza degli altri requisiti di un pubblico servizio in senso oggettivo, come i programmi e i controlli indirizzati e coordinati dalla pubblica amministrazione, si nota la loro assenza, ed indizio prezioso di questa mancanza di controllo è rappresentato, ad esempio, dalla libera determinazione delle tariffe.⁴¹ Si è passati, pertanto, da un sistema nel quale lo Stato realizzava la finalità sociale regolando in maniera minuziosa l'accesso al mercato e l'attività del soggetto incaricato, programmandola e sottoponendola a controlli attraverso lo strumento concessorio, ad una nuova modalità dove l'accesso è libero e l'attività è considerata solo col riferimento preventivo alla capacità professionale, tecnica e finanziaria dell'imprenditore, come è avvenuto per i servizi di trasporto comunitario. Vi è un cambiamento del ruolo dello Stato, che si prefigge come obiettivo la realizzazione di un sistema concorrenziale temperato dai

⁴¹ Vedi L. TULLIO, *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir.Trasp.* II-2000, 327 ss.

correttivi imposti dalla finalità sociale connesso all'esercizio della navigazione aerea.⁴²

Il processo di liberalizzazione ha avuto una notevole incidenza, su un altro punto molto importante che è rappresentato dalla assunzione coattiva del personale. La Commissione europea ha, infatti, assunto una posizione molto critica in particolar modo riguardo gli artt. 13 e 14 del d.lgs. 18/1999 che impongono al nuovo entrante nel servizio di assistenza a terra di assumere il personale dell'impresa aeroportuale venutosi a trovare in esubero in conseguenza di tale ingresso sul mercato alle stesse condizioni contrattuali godute nel corso del precedente rapporto. Pertanto, tale obbligo, il cui controllo sull'adempimento viene demandato all'ENAC, secondo l' orientamento della Commissione, costituisce un ostacolo all'ingresso del mercato dei servizi di assistenza a terra e all'instaurarsi di un regime concorrenziale.⁴³

⁴² V.: L. TULLIO, *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 58, secondo il quale: "E' importante sottolineare che lo Stato non abdica ai compiti propri di perseguimento dei fini pubblici abbandonando il settore all'iniziativa dei privati. L'interesse generale si consegue comunque dalla competizione tra le imprese. In altri termini, la qualità e l'efficienza del servizio sembrano realizzabili attraverso il sistema concorrenziale, che sostituisce il sistema monopolistico".

⁴³ Si veda,, M. RIGUZZI, *Il nuovo diritto aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, cit., 115, secondo il quale: "E' sin troppo evidente che una siffatta norma che tende palesemente ad ingessare la organizzazione imprenditoriale ed aziendale dell'impresa nuova entrante, imponendogli tutta una serie di oneri impropri, non può che costituire un evidente ostacolo ad un mercato effettivamente concorrenziale".

Il problema si pone, dunque, al momento del subentro di nuovi operatori nel mercato dei servizi di assistenza a terra, talvolta, prestati dalle società di gestione aeroportuale, e dal momento che tali servizi oggi possono essere forniti oltre che dagli enti di gestione aeroportuale, dagli stessi vettori in autoproduzione e da imprese operanti in regime di libera concorrenza, la questione che potrebbe, dunque, emergere attiene al passaggio dell'attività di *handling* da un soggetto ad un altro. A fronte dell'art. 18 della dir. 96/67/CE, che si limita a consentire agli Stati membri le misure necessarie per garantire la tutela dei diritti dei lavoratori, il nostro legislatore ha introdotto l'art. 14 del d.lg 18/1999 il quale prevede il passaggio del preesistente gestore al soggetto che gli subentra in occasione di un trasferimento di attività concernente una o più categorie di servizi di assistenza a terra. La Corte di giustizia ha cercato in più occasioni di definire quando sussista il trasferimento di impresa, affermando che, al fine di stabilire se sussista quest'ultimo, è necessaria una valutazione. Occorre valutare, se sia presente da parte dell'entità economica, intesa come complesso organizzato di persone e di elementi che consentono l'esercizio di un'attività economica finalizzata al perseguimento di un'obiettivo, la conservazione della propria identità. Affinché vi sia sussistenza di "trasferimento di impresa", è necessario che vi sia la cessione di tutti i fattori significativi

materiali ed immateriali che la compongono. Diversamente, con la locuzione “trasferimento di un' attività”, si intende solo la disposizione di ciò che costituisce il prodotto della propria iniziativa economica, ed il passaggio di un'attività imprenditoriale da un soggetto ad un altro che deve avvenire sulla base di un titolo contrattuale. Dunque, l'ingresso di un operatore di *handling* che presti servizi uguali a quelli offerti da altro operatore non presuppone alcun legame contrattuale fra i due soggetti, e non sussiste neanche trasferimento di azienda, in quanto il solo passaggio da un soggetto ad un altro nei servizi di assistenza a terra non comporta il passaggio del personale utilizzato dal precedente gestore. Analizzando pertanto l'art. 14 del d.lgs. 18/1999 non si riscontra la reale volontà di realizzare un'effettiva liberalizzazione in quanto non incentivante di un sistema di libera concorrenza fra operatori di *handling*.⁴⁴

Concludendo questo lungo processo di liberalizzazione, si possono una serie di limiti raccogliere al momento sia effetti positivi che negativi e si possono intravedere all'effettiva liberalizzazione dei servizi aeroportuali. Un primo effetto negativo è rappresentato dal fatto che dopo l'11 settembre 2001 lo scenario del trasporto aereo era notevolmente cambiato, in quanto la repentina diminuzione del traffico aveva fatto perdere

⁴⁴ Cfr. C. giust. CEE 9 dicembre 2004 (C-460/02), in *Dir. Trasp. I-2005*,

importanza al tema dei limiti allo sviluppo relativi alla capacità aeroportuale. Altro limite è che ogni aeroporto gode del monopolio del bacino di traffico, e deriva da ciò la necessità di una regolamentazione economica, problema difficile da affrontare da parte dei governi per le implicazioni politiche e di sovranità nazionale spesso in contrasto con normative e politiche comunitarie. Infatti, proprio anche per queste ragioni il processo di privatizzazione degli aeroporti è necessariamente più lento rispetto ad altri processi avviati nel settore dei trasporti.

Altro limite allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e tema che avanza sempre con maggiore forza è quello ambientale, in quanto le città si sono sviluppate talvolta a ridosso degli aeroporti, senza nessuna attenzione ai problema di rumore e di inquinamento atmosferico.

Gli effetti positivi che si sono raccolti da questo processo di liberalizzazione sono molti ed il primo è dato dal fatto che la presenza di più operatori nei servizi di *handling* ha prodotto il superamento di tutti quegli effetti distorsivi della concorrenza, come per esempio quelli riscontrati dall'Autorità antitrust a

186 ss., con nota di G.MANCUSO.

seguito dell'applicazione da parte delle società di gestione di tariffe differenziate per identici servizi.⁴⁵

Secondo la politica comunitaria, la realizzazione di un mercato unico è imperniato principalmente sulla libera circolazione dei servizi, mentre lo strumento più idoneo a perseguire l'interesse generale del cittadino è rappresentato dalla concorrenza. Pertanto la *ratio* comunitaria è quella di liberalizzare ed assoggettare al sistema privato interi settori pubblici, fatte salve le inevitabili esigenze pubblicistiche legate alla funzione dello Stato. Così la liberalizzazione dell'*handling* ha seguito tale percorso; infatti al principio di liberalizzazione vi sono numerose eccezioni.⁴⁶

⁴⁵ V.: M. M. COMENALE PINTO, F. MORANDI e L. MASALA, *Le Gestioni aeroportuali, Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo*, Milano, 2005, 125 ss.

⁴⁶ Si veda, L. TULLIO, *La liberalizzazione dell' handling e servizio pubblico*, Dir.Trasp. II-2000, 334, secondo il quale: “ Ancor meno convincente appare la scelta del legislatore di escludere dalla liberalizzazione gli aeroporti minori. Tuttavia si può ipotizzare che il servizio di *handling* nelle realtà di piccole e medie dimensioni, pur restando ancorato alla normativa e alla configurazione nazionale del servizio pubblico, dovrà comunque ritenersi soggetto alle regole che lo limitano sia a livello comunitario che nazionale, tra le quali la disciplina *antitrust*, potendosi così raggiungere per via giudiziaria a risultati di protezione dell' utenza tendenzialmente analoghi a quelli raggiunti col d.lg. 18/1999.”

CAPITOLO SECONDO

NATURA GIURIDICA DELLE PRESTAZIONI DI ASSISTENZA A TERRA:

SOMMARIO: 1. La prestazione di assistenza a terra nel contratto di trasporto; 2. Contratto di handling e struttura del rapporto negoziale tra operatore aeroportuale e vettore aereo; 3. La natura imprenditoriale delle attività di handling; 4. Natura giuridica del contratto di imbarco e sbarco e delle operazioni di scaricazione e riconsegna eseguite dall' impresa aeroportuale.

1. La prestazione di assistenza a terra nel contratto di trasporto

Un' elencazione particolareggiata delle attività di *handling* è stata fornita, nel corso degli anni, soprattutto grazie al ricorso ad indicazioni tratte dalla prassi dei rapporti che intercorrono tra vettori ed operatori aeroportuali, in quanto la vastità e la variabilità delle situazioni che si sono evidenziate hanno aperto la strada ad una nozione diretta ad estendere la portata di tali attività, che include ogni operazione svolta nell'aeroporto necessaria alla

partenza, atterraggio e stazionamento dell'aeromobile. Tuttavia, però oggettivamente è facile riscontrare che le operazioni di assistenza a terra si caratterizzano per il fatto di essere strettamente connesse e funzionali all'esercizio dell'aeromobile ed al trasporto aereo di essere svolte all'interno della struttura aeroportuale. Le accresciute esigenze del traffico aereo e la necessità di un razionale sfruttamento delle infrastrutture destinate al trasporto hanno comportato una notevole evoluzione, in particolar modo nelle modalità di gestione degli aeroporti e la rilevanza economica che il fenomeno ha assunto è stata accompagnata da accesi conflitti tra i vari nuovi soggetti che hanno fatto irruzione tra i tradizionali operatori che caratterizzavano il trasporto.⁴⁷

Il sistema del trasporto aereo si è sviluppato parallelamente alla progressiva trasformazione delle strutture aeroportuali, che da aree adibite esclusivamente all'atterraggio e all'involo degli aeromobili sono divenute apparati per la produzione di servizi su scala industriale caratterizzati dal quotidiano confronto dei vari soggetti, portatori di variegati interessi e dei vari operatori che,

⁴⁷ In tal senso M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili privatistici*, Torino, 1999, 2 ss.

invece cooperano affinché il trasferimento dei passeggeri e dei bagagli avvenga in sicurezza.⁴⁸

Di conseguenza, è necessario puntualizzare che il contratto di trasporto prevede alcune prestazioni, accessorie rispetto all'obbligazione di trasferimento di persone e cose da un luogo a un altro che devono svolgersi necessariamente nell'aeroporto.

Infatti, l'operatore di *handling* normalmente gestisce, tutta l'attività di assistenza a terra necessaria al vettore, come ad esempio l'imbarco e lo sbarco, relativamente a passeggeri e merci, o altre tipologie di servizi relativamente alla manutenzione dell'aeromobile. Le maggiori problematiche interpretative si riscontrano, però, prevalentemente in relazione al trasporto di cose, dove l'agente aeroportuale esegue soprattutto operazioni di movimentazione, immagazzinaggio e custodia.⁴⁹ La questione da analizzare riguarda in particolar modo la posizione giuridica dell'operatore di *handling* rispetto a quella del destinatario delle merci ed è necessario individuare il mezzo attraverso il quale viene eseguita la *traditio* della cosa, soprattutto rispetto ai casi in

⁴⁸ Si veda, L. ANCIS, *Convegno "Aeroporti e responsabilità" Cagliari, 24-25 ottobre 2003*, in *Dir Trasp.*, I-2004, 250, secondo il quale: "Molti sono stati gli interventi del legislatore sulla materia, altri vengono continuamente auspicati. I recenti tragici avvenimenti hanno, inoltre, reso non più differibile una più chiara definizione dei compiti, degli obblighi e delle responsabilità degli operatori aeroportuali, onde evitare quelle sovrapposizioni di competenze e quelle incertezze che da sempre angustiano il nostro sistema aeroportuale".

⁴⁹ Si veda, Cass., sez. III, 19 gennaio 1996 N. 418, in *Dir. Trasp.*, I-1997, 155 ss., con nota di D' ORAZIO.

cui è presente l'intermediazione di un soggetto terzo. In sostanza, occorre chiedersi che ruolo assuma l'*handler* relativamente alla custodia delle merci affidategli dal vettore, ed in quale momento possa essere eseguito il contratto di trasporto. E' necessario, pertanto, verificare se una prestazione di riconsegna possa essere rivolta al terzo attraverso la figura del contratto a favore di terzi secondo l'art. 1411 c.c. o tramite la fattispecie del deposito. La varietà delle operazioni di assistenza a terra induce a ritenere troppo ristretta la figura del deposito, che individuerrebbe una prestazione restitutoria caratterizzata da una matrice contrattuale, e che privilegia l'aspetto dei rapporti tra esecutore del trasporto ed operatore aeroportuale⁵⁰.

Secondo l'Art. 18, della Convenzione di Varsavia⁵¹, ora modificato dalla Convenzione di Montreal, si può anche sottolineare un'ampia configurazione dell'ambito temporale del trasporto, in quanto la responsabilità del vettore si estende anche alla fase in cui le merci o i bagagli si trovano sotto la custodia del vettore nell'aerodromo, a bordo di un aeromobile o in qualsiasi altro luogo in caso di atterraggio fuori dall'aerodromo. Il vettore, pertanto, risulta responsabile nei confronti dell'avente diritto alle

⁵⁰ Si veda, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili privatistici*, cit., 8.

⁵¹ Conv. Di Varsavia, per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel testo modificato dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955.

merci anche qualora l'evento dannoso si sia verificato nel corso di operazioni e servizi strumentali e preparatori al trasporto, eseguiti in virtù di un contratto di *handling*, anche da parte di terzi agenti. E' indubbio, dunque, che tutte quelle operazioni strumentali e preparatorie al volo, pur costituendo un obbligo accessorio alla principale prestazione del trasporto di trasferimento delle merci e bagagli da un luogo ad un altro, sono necessarie per la completa esecuzione del trasporto ed il conseguimento del risultato finale.⁵² Secondo la giurisprudenza prevalente⁵³, invece, l'*handler* custodirebbe le merci in forza di un autonomo contratto di deposito a favore del terzo destinatario.⁵⁴

⁵² In tal senso, Cass., sez. III, 19 gennaio 1996 N. 418, in *Dir. Trasp.*, I-1997, 157., con nota di D' ORAZIO, secondo la quale: "L' agente di *handling*, in altre parole, si configura come preposto del vettore in quanto, indipendentemente dall' esistenza o meno di un rapporto di subordinazione tra le parti, è incaricato di eseguire, per conto ed in nome di quest' ultimo, delle operazioni non aventi carattere autonomo rispetto alla principale prestazione del trasporto".

⁵³ Si veda, R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, cit. 96, secondo il quale: " Il servizio di *handling* viene in tal modo considerato non quale accessorio del trasporto, ma da esso indipendente e non soggetto al regime di responsabilità proprio di quest' ultimo contratto, anche secondo quanto previsto dalle Convenzioni internazionali sul punto. Si ricordano a tal proposito le decisioni: Cass. Civ. 11 settembre 1990 n. 9357, Cass. Civ. 14 luglio 1992 n. 8531, Cass. Civ. 9 ottobre 1997 n. 9810, Cass. Civ. 26 novembre 2003 n. 18074 e più recente Cass. Civ. 22 giugno 2007 n. 14593; nella giurisprudenza di merito, Corte d' Appello di Roma 20 febbraio 1990, Corte d' Appello di Milano 23 luglio 1999, Tribunale di Roma 29 dicembre 1997, Tribunale di Venezia 17 ottobre 2005".

⁵⁴ In tal senso Cass., sez. III, 22 giugno 2007 n. 14593, in *Dir. Trasp.*, I-2009, 173 ss., con nota di AMADEO.

E', comunque, facilmente desumibile che la funzionalità tra le prestazioni del contratto di trasporto e le attività di *handling* si fondi su un supporto di diritto positivo ricavabile dal codice della navigazione, in quanto il vettore è considerato responsabile per i danni subiti dal carico dal momento in cui lo riceve a quando lo riconsegna o, comunque, le cose si trovano sotto la sua vigilanza durante tutta la prestazione di trasporto. La legge, quindi, conferma il rapporto di accessorietà e strumentalità dell'attività di assistenza a terra aeroportuale.⁵⁵

Anche la prassi contrattuale e l' autonomia privata, oltre al diritto positivo e alla legge, hanno definito i servizi, le operazioni di *handling* aeroportuale attingendo gli elementi principali dal contenuto del contratto di trasporto. La prassi contrattuale, infatti, nel descrivere i compiti dell'operatore aeroportuale, fa principalmente perno sulle fasi della presa in consegna del carico e quella della sua riconsegna al destinatario accompagnate dal dovere di cura e conservazione⁵⁶.

⁵⁵ In tal senso, M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili privatistici*, cit., 14 ss..

⁵⁶ Vedi, M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili privatistici*, cit., 15, secondo il quale: "I documenti elaborati dall' associazione dei vettori aerei in funzione di modelli contrattuali *standard* elencano nell' assistenza merci, oltre alle attività di documentazione e cura delle operazioni doganali, la movimentazione in aerostazione, la presa in consegna e la riconsegna del carico e la relativa custodia di esso. Nell' assistenza bagagli le operazioni di movimentazione in aeroporto comprendono, insieme alle attività di registrazione

2. Contratto di handling e struttura del rapporto negoziale tra operatore aeroportuale e vettore aereo

In una prospettiva di ampia portata, l'assistenza a terra consiste in una serie di servizi prestati all'aeromobile in funzione dell'esecuzione della prestazione di trasporto di persone e cose, poiché essa è ricompresa in quelle che sono le attività di impresa del vettore, il quale, oltre a predisporre i propri mezzi e il proprio personale per adempiere a tutte le esigenze del velivolo, compie tutte le operazioni ausiliarie all'esecuzione del trasporto.

Attualmente l'aeroporto può definirsi un complesso organismo dove si producono vari servizi differenti fra loro, fra i quali alcuni sono essenziali allo svolgimento dell'attività aeronautica, altri sono complementari alla prestazione contrattuale assunta dal vettore nei confronti del passeggero e dell'interessato al carico, mentre altri sono privi di ogni relazione tecnico-funzionale con il trasporto vero e proprio.⁵⁷ Dunque, le fonti dalle quali

e custodia, la consegna, la riconsegna e il consolidamento delle cose al seguito del passeggero nelle apposite strutture di carico”.

⁵⁷ Si veda, M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, Cagliari 2005, 138, secondo il quale: “I primi consistono in attività più propriamente strumentali al traffico aereo e alla sicurezza, e per la maggior parte rientrano tra le funzioni della pubblica amministrazione. Tra i secondi si annoverano attività commerciali, come i ristoranti e i negozi, che rendono più confortevole il soggiorno del passeggero in aeroporto, ma trovano con il trasporto aereo solo un collegamento occasionale. Solo gli ultimi costituiscono il

scaturiscono le obbligazioni dell'operatore di assistenza a terra sono conseguenti ed interne al rapporto contrattuale che lo lega al vettore, determinando la responsabilità per l' adempimento per gli eventuali danni causati al vettore in esecuzione del contratto e la responsabilità aquiliana nei confronti dei terzi per i danni arrecati nell' esercizio della propria attività.⁵⁸

Inoltre, è necessario sottolineare, che, nonostante il carattere marcatamente pubblicistico dei servizi di assistenza a terra che si rinviene principalmente nella regolamentazione delle modalità di esercizio e nella scelta del concessionario da parte dello Stato, nell'approvazione delle tariffe e nella formulazione dei programmi e predisposizione dei controlli per disciplinare i servizi stessi, non si è mai dubitato il fatto che tali prestazioni nascano da un rapporto contrattuale.⁵⁹

Nella prassi del trasporto aereo, i rapporti fra il vettore e l' operatore aeroportuale di assistenza a terra sono regolati tramite uno schema contrattuale predisposto dalla IATA⁶⁰ la quale raccoglie tutte le varie attività comprese nell'*handling*.

nucleo dell' assistenza a terra, che si caratterizza per il fatto di essere eseguita all' interno della struttura aeroportuale e di essere strettamente connessa e funzionale alle necessità che scaturiscono dall' esecuzione del contratto di trasporto aereo”.

⁵⁸ Si veda, M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 138.

⁵⁹ In tal senso M. RIGUZZI, *L' impresa aeroportuale*, cit. 99.

⁶⁰ L' *International Air Transport Association*, è un organizzazione internazionale di Compagnie aeree con sede a Montreal, nella provincia del Quebec in Canada. Questa associazione, unisce ed integra le varie reti di servizi

L'operatore di *handling* utilizza i formulari elaborati dalla IATA, in relazione alle specifiche esigenze e, regola i rapporti con gli utenti, secondo lo schema di un contratto per adesione sulla base delle regole previste dall'art. 1341 c.c.

Dopo la liberalizzazione dei servizi aeroportuali, principalmente nei maggiori aeroporti e per l'affievolirsi delle posizioni monopolistiche degli operatori, le condizioni contrattuali sono state modificate in senso più favorevole ai vettori aerei. Infatti, le clausole vessatorie, le quali contemplan principalmente obblighi di esclusiva, il divieto di autoproduzione in costanza di rapporto, la facoltà di sospensione del servizio e deroghe alla competenza dell'autorità giudiziaria devono essere specificatamente approvate per iscritto, in particolar modo per tutelare il vettore, il quale, in questa fase di attività, viene ad assumere una posizione di maggiore debolezza.⁶¹

I maggiori problemi interpretativi si pongono certamente in termini più complessi quando si riconduce la natura del vincolo tra utente ed operatore di *handling* al contratto di deposito, e, se questa tesi è condivisibile, si denota la tendenza a ricomprendere nello schema contrattuale anche le operazioni di scarico e quelle connesse a questo. Ricondurre, pertanto, il vincolo negoziale

delle compagnie associate, permettendo, ad esempio di poter controllare i prezzi e le le disponibilità dei voli delle compagnie stesse anche da parte dei viaggiatori.

relativo all'attività di *handling* ad un contratto di deposito, risulta, pertanto, rischioso anche perché quest'ultimo verrebbe snaturato, vista l'eterogeneità delle attività succitate. L'attività di assistenza a terra potrebbe, quindi, essere annoverata all'interno di uno schema contrattuale non tipizzato e connesso alla *locatio operis*.⁶²

Sarebbe anche auspicabile parlare di un appalto di servizi per la gestione delle merci o del bagaglio accompagnato eventualmente da un mandato alla riconsegna delle merci.⁶³

Il contratto di *handling* potrebbe essere interpretato come una formula descrittiva dei singoli negozi giuridici ricompresi nell'assistenza a terra, in quanto esso non rappresenta una figura unitaria e socialmente tipica.

Le prestazioni richieste all'operatore, infatti, si esplicano nell'esecuzione di prestazioni riconducibili al contratto di appalto,

⁶¹ Cfr. M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 142 ss.

⁶² Vedi, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili privatistici*, cit., 83 ss.

⁶³ Vedi, L. ANCIS, *Convegno "Aeroporti e Responsabilità"*, Cagliari, 24-25 ottobre 2003, in *Dir. Trasp.* I-2004, 252, secondo il quale, "Il professor Piras ha, infine, segnalato una recente decisione della Corte di cassazione a proposito della responsabilità dell'operatore di *handling* per danni subiti dal passeggero in occasione del trasferimento dalla aerostazione all'aeromobile. Per la suprema Corte si tratta di responsabilità extracontrattuale perchè, da un lato il fornitore del servizio non ha alcun rapporto diretto né con il vettore né con il passeggero, dall'altro il trasferimento dei passeggeri fin sotto il bordo dell'aeromobile non integrerebbe operazione di imbarco".

in maggior misura, al contratto di somministrazione, al mandato, ed al contratto di deposito.⁶⁴

Se si analizza il rapporto intercorrente tra gestore aeroportuale e vettore aereo, la responsabilità che sussiste a capo del gestore conseguirà automaticamente dall'inquadramento giuridico riconducibile alle previsioni contrattuali e, visto il contenuto dell'assistenza aeroportuale, questa potrebbe essere facilmente ricondotta ad un contratto di appalto o ad un nuovo tipo negoziale atipico, entro i limiti previsti dall'art. 1322 c.c., con l'applicazione, in caso di inadempimento dell'impresa, delle norme relative in materia di appalto e della somministrazione.⁶⁵

Si potrebbe ricondurre l'assistenza a terra ad un contratto innominato, capace di rispondere ad emergenti esigenze economiche, anche se è molto improbabile tale applicazione.

In *primis*, per il fatto che vi è un collegamento funzionale tra le operazioni di *handling* e l'esercizio dell'aeromobile in funzione del trasporto di persone e cose, ed una relazione di contratti di natura funzionale, ed in secondo luogo, perché vi è la crescente tendenza a collocare le situazioni emergenti in fattispecie tipiche. Si potrebbe, poi, ritenere che la fonte degli autonomi elementi negoziali sia rappresentata da un contratto misto, ma anche in tal

⁶⁴ V.: M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 140.

⁶⁵ Vedi, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit. 136 ss.

caso si dovrebbe applicare lo schema giuridico di un contratto tipico, secondo le teorie della prevalenza o della combinazione.⁶⁶

Secondo altri autori ⁶⁷, il comportamento posto in essere dal gestore aeroportuale che esercita l'*handling* potrebbe concretarsi in un' offerta al pubblico prevista dall'art. 1336 c.c.

Partendo dal presupposto caratterizzato dall'effettiva adozione, nel corso di questi ultimi anni, da parte del gestore di regolamenti che rientrano nell'ambito delle condizioni previste dall'art. 1341 c.c., viene automatico interrogarsi, se tali condizioni generali possano costituire un' offerta al pubblico, capace di determinare la formazione del consenso e la conclusione del contratto, nel momento stesso in cui il vettore dichiara di accettare la proposta. Il vincolo è caratterizzato da una regolamentazione unilaterale del rapporto fra le parti e, se si analizzano le condizioni generali, si nota che le imprese prevedono ipotesi di esonero dalla responsabilità per i danni verificatisi in conseguenza a inadempimenti dell'operatore aeroportuale. Pertanto, vista la posizione di debolezza del vettore, tali clausole, oltre ad essere

⁶⁶ V.: M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 140.ss.

⁶⁷ Cfr. M. RIGUZZI, *L' Impresa aeroportuale*, il quale analizza se le condizioni generali di contratto del gestore aeroportuale che esercita l' *handling*, costituiscono un' offerta al pubblico e, pertanto, valgano come proposta ai sensi dell' art. 1336 c.c.

approvate per iscritto, dovranno essere vagliate alla luce dell' art. 1229 c.c.⁶⁸

Sarà necessario verificare il contenuto dei regolamenti previsti dall'art. 1341 cod. civ, poiché già a partire dalla fase dell'atterraggio dell'aeromobile si instaurerà un rapporto contrattuale che trova la sua fonte principale nelle condizioni generali predisposte dal gestore aeroportuale.⁶⁹

Qualificare la posizione assunta dal gestore aeroportuale come un' offerta al pubblico, prevista dall'art. 1336 c.c., però, non tiene conto della situazione dei moderni traffici di linea, la quale necessita di una programmazione negoziale dell'assistenza a terra, visto il numero dei voli e la loro scansione nell'arco di periodi di tempo predeterminati. Pertanto, presumendo che vettori ed operatori abbiano interesse a stipulare un accordo avente per oggetto il servizio di *handling* nel suo complesso, è possibile facilmente collocare la prestazione di assistenza a terra in un vero e proprio contratto di *handling*.

La configurazione giuridica applicabile a tale contratto potrebbe essere riconducibile a quella dei contratti preparatori, a quella del contratto quadro, o ancor meglio, sarebbe preferibile una classificazione tra i contratti ad oggetto determinabile, il cui

⁶⁸ V.: M. PIRAS, *L' Assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 86 ss.

⁶⁹ Vedi, M. RIGUZZI, *L' Impresa aeroportuale*, cit. 139 ss.

contenuto, di volta in volta, si specifica in base alla richiesta delle singole prestazioni di assistenza a terra, da parte del vettore.⁷⁰

3. La natura imprenditoriale delle attività di *Handling*

Il d.lgs. 13 gennaio 1999, n°18, che introduce nel nostro ordinamento i principi della Direttiva n. 96/67/CE, sancisce la fine della gestione monopolistica delle attività di assistenza a terra da parte degli enti aeroportuali, con la conseguente apertura del settore agli operatori indipendenti e consentendo ai vettori di esercitare il servizio in autoproduzione, nonostante la politica liberalizzatrice dei settori protetti non sia stata applicata integralmente.

I servizi di *handling*, pertanto, all'esito della riforma aeroportuale, pertanto, non sono più riservati esclusivamente all'impresa concessionaria dell'aeroporto, ma possono essere esercitati senza vincoli su un mercato deregolamentato, conformemente alla sua natura di attività imprenditoriale.⁷¹

⁷⁰ Vedi, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 87 ss.

⁷¹ V.: L. TULLIO, *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, Torino 2002, 49 ss.

Partendo dal presupposto che l'aeroporto è configurabile come un'azienda caratterizzata da aspetti di tipo privatistico che costituiscono l'attività aeroportuale, gli elementi rilevanti meritevoli di un'analisi riguarderanno il contenuto e la natura giuridica imprenditoriale di tutte le attività che vengono svolte all'interno dell'aeroporto, fra le quali rientrano anche le attività di *handling*, riguardanti l'aeromobile, i passeggeri, i bagagli e le merci.⁷²

Da tali premesse, gli interrogativi che possono sorgere, riguarderanno, quindi, l'inquadramento giuridico-teorico dell'attività, che antecedentemente alla riforma liberalizzatrice, era riconducibile nell'ambito del pubblico servizio. Per servizio pubblico deve intendersi, tra l'altro, ogni attività economica, vincolata dalla legge ad un incisivo controllo pubblicistico, indirizzata alla realizzazione degli interessi della collettività, ed anche l'attività del privato, se con questi requisiti può essere qualificata come pubblico servizio.⁷³

Le attività di *handling*, dunque, nascono da un rapporto contrattuale, nonostante possiedano un marcato carattere di tipo pubblicistico, desumibile dalla regolamentazione delle modalità di esercizio e nello svolgimento che si sostanzia nella scelta del

⁷² V.: M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit. 98 ss.

⁷³ In tal senso, L. TULLIO, *continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit. 50 ss.

concessionario da parte dello Stato, nella approvazione delle tariffe e, soprattutto, nella formulazione dei programmi e dei controlli per la disciplina delle stesse attività⁷⁴.

Se si considera che l'oggetto della gestione è costituito dall'intero aeroporto e non da un singolo servizio e da un gruppo di servizi come potrebbe essere l'*handling*, si constata che l'utente non mira solamente al conseguimento dell'uso del bene, ma anche a ottenere una prestazione costituita da tutte quelle attività offerte dal servizio pubblico aeroportuale. Di conseguenza, si potrebbe, quindi, dimostrare la sussistenza di una visione unitaria dell'aspetto imprenditoriale-gestionale aeroportuale, che non consente discriminazioni relativamente alla natura dei rapporti intercorrenti fra l'utente e l'impresa aeroportuale in relazione all'uso dell'aeroporto. La gestione di un aeroporto di traffico aereo costituisce, infatti, un'attività di tipo imprenditoriale ed i rapporti tra l'utente ed il gestore sono dotati di uno spiccato carattere negoziale e privatistico.⁷⁵

Lo schema privatistico sembrerebbe il più idoneo a qualificare i rapporti fra utenti e gestore aeroportuale, e, di conseguenza anche la natura giuridica dell'uso dell'aeroporto per atterraggio, stazionamento dell'aeromobile e per le operazioni sussidiarie di

⁷⁴ Cfr., M. RIGUZZI, *L'Impresa aeroportuale*, cit. 99ss.

⁷⁵ Vedi, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit. 101 ss.

movimento di passeggeri, bagagli, e merci, potrebbe essere concepibile in chiave negoziale.⁷⁶

Per quanto riguarda le attività di *handling*, le opinioni sono discordanti. Se si sostiene, infatti, che il gestore aeroportuale organizzi ed offra ai vettori, senza vincoli ed in piena libertà, i servizi, in veste di imprenditore, senza ingerenze altrui, ne deriva che l' aeroporto pur perseguendo un interesse pubblico, svolge un'attività imprenditoriale. Mentre se l'attività di *handling* viene inquadrata come un servizio pubblico in regime di sostituzione, si avrebbe una gestione esclusiva da parte del gestore aeroportuale, il cui contenuto si baserebbe sul rapporto intercorrente tra la pubblica amministrazione ed il gestore stesso. L'area pubblicistica, pertanto, potrebbe essere la più idonea per inquadrare il contenuto dei servizi di assistenza a terra aeroportuale, soprattutto, per il fatto che l'attività del gestore trova la propria fonte negli atti della Pubblica Amministrazione.⁷⁷

Le attività di *handling* aeroportuale, invece, secondo le autorità comunitarie⁷⁸, sono qualificabili come vere e proprie attività di

⁷⁶ V.: BALLARINO – BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1998, 476 ss.

⁷⁷ In tal senso, M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit. 48 ss.

⁷⁸ Vedi, A.MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*. Torino, 2000, 115, secondo la quale “ Tale è la conclusione cui perviene la Corte di giustizia (con sentenza del 24 ottobre 2002, causa C-82/01, in *Racc.*, 2003) in occasione della decisione emessa nei confronti dell' *Aéroports de Paris* (ADP), ente pubblico incaricato, ai sensi del *code de l' aviation civil* francese, di organizzare, gestire e sviluppare l' insieme delle installazioni aeroportuali civili

impresa, soggette alle norme in tema di concorrenza sancite dal Trattato CE⁷⁹. E' stato, infatti, sostenuto che, nonostante un ente disponga di pubblici poteri per l'esplicazione di alcune delle proprie attività, questo può, comunque, essere qualificato come un' impresa.⁸⁰

In conclusione, è opportuno sottolineare che il d.lg 18/1999⁸¹ ha modificato concretamente la tradizionale impostazione, e l'ENAC⁸², nell'esercitare le funzioni attribuitegli dal decreto legislativo di soggetto istituzionalmente preposto all'attuazione dei poteri di controllo, vigilanza, amministrazione, nonché organo garante del processo di liberalizzazione, ha fornito attraverso la sua normativa

situate nella regione parigina quali gli aeroporti di *Orly*, e di *Roissy -Charles-de-Gaulle*. In tale controversia l' ente gestore (ADP)aveva invocato la propria natura di ente pubblico titolare dell' esercizio di prerogative tipiche dei pubblici poteri. L' attività ad esso conferita, per tali ragioni, non poteva costituire attività di impresa ai sensi dell' art. 86 del Trattato. L' ADP, a supporto della propria posizione, rilevava, inoltre, che non sono imprese le persone giuridiche pubbliche le cui attività dipendono dall' esercizio di pubblici poteri loro spettanti”.

⁷⁹ A partire dal 1958, in seguito all' entrata in vigore del Trattato di Roma che ha istituito la comunità europea, l' Unione europea si è dotata di una normativa comune a tutela della concorrenza.

⁸⁰ Vedi, A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*, cit. 116, secondo cui:

⁸¹ Il D.lg. 18/1999, ha dato attuazione alla direttiva 96/67 in materia di libero accesso al mercato di servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità.

⁸² L' ENAC, è l' Ente nazionale per l' Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell' aviazione civile in Italia, è stato istituito il 25 luglio 1997, con Decreto Legislativo n. 250/97. L' Enac si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell' aviazione civile, del controllo e vigilanza sull' applicazione delle norme

⁸³ una serie di indicazioni operative, affinché la liberalizzazione abbia un impatto positivo sul sistema aeroportuale ⁸⁴ .

4. Natura giuridica del contratto di imbarco e sbarco e delle operazioni di scaricazione e di riconsegna

L'operatore di *handling* si configura come quel soggetto che si occupa e gestisce tutte le attività che sono necessarie al vettore ed, in particolare, le operazioni di imbarco e sbarco per quanto riguarda i passeggeri e le merci. Le maggiori questioni interpretative che possono emergere sono quelle riguardanti la movimentazione, l'immagazzinaggio e la custodia delle merci, soprattutto, nel caso in cui durante il corso di queste operazioni si verifichi l' avaria o la perdita delle merci.⁸⁵

Le attività che costituiscono l'assistenza a terra sono molto variegate ed, in particolar modo, ai fini di poter descrivere il

adottate, della disciplina degli aspetti amministrativi-economici del sistema del trasporto aereo.

⁸³ Circolare EAL01 del 10 giugno 1999; circolare APT02 del 28 luglio 1999; regolamento per il rilascio del “certificato di prestatore di servizi aeroportuali di assistenza a terra” del 8 novembre 2006 e s.m.i.; circolare APT02A del 25 gennaio 2007.

⁸⁴ In tal senso, M. DI GIUGNO, *Atti del VI congresso di diritto aeronautico. La nuova legislazione europea sugli aeroporti*. Dir. Trasp.I-2014, 44.

meccanismo attraverso il quale avviene la riconsegna delle merci in aeroporto, è opportuno individuare lo schema negoziale applicabile alle operazioni di *handling*.

Ricondurre tali attività ad un contratto di deposito, non appare per nulla convincente. In *primis*, vista l' ampiezza e l'eterogeneità di tali operazioni; in secondo luogo, per il fatto che uno schema contrattuale di deposito non sembra idoneo a definire le operazioni che attengono alla carica, scarica e riconsegna del carico interessato, ed in terzo luogo, perché è stata abbandonata la prospettiva che si basa sulla ricostruzione unitaria delle diverse fasi del trattamento del carico.⁸⁶

Non è pertanto possibile ricondurre tutte le eterogenee operazioni di *handling* in un contratto di deposito, anche se ciò non esclude che le parti possano pattuire fra i comportamenti dovuti dall'operatore aeroportuale anche quelli che delineano una figura riconducibile ad un deposito di merci.

Tra l'altro, ai fini di una analisi relativa all'applicazione del negozio giuridico applicabile all'*handling*, è necessario premettere che, rispetto al passato, vi è stato un radicale mutamento di prospettiva, che si sostanzia fondamentalmente nell'abbandono

⁸⁵ In tal senso, Cass. Sez. III, 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. Trasp.* I-97, 155, con nota di B. D'ORAZIO.

⁸⁶ V. M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 153.

della ricostruzione unitaria delle diverse fasi del trattamento del carico.

La fase autonoma e finalizzata che riguarda la conservazione e la restituzione delle cose trasportate, infatti, è solo eventuale e, pertanto, lo schema negoziale del deposito, nonostante ricomprenda nella sua causa le operazioni di carico, scarico della merce e riconsegna al destinatario non è, comunque, in grado di assorbire all'interno della sua causa tutta l'attività di assistenza nel suo complesso.

E' doveroso constatare, dunque, che la causa del contratto di deposito non ha un ruolo di preminenza nel complesso di una più ampia fattispecie.⁸⁷ Dunque, al fine di poter analizzare in modo esaustivo la natura giuridica delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci è opportuno premettere, che queste ultime, in taluni casi, sono precedute e seguite da un'attività autonoma di custodia delle cose, mentre, nella maggior parte delle volte, la prestazione si sostanzia esclusivamente nell'imbarco e nello sbarco delle merci.⁸⁸

⁸⁷ In tal senso, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili Privatistici*. Cit. 92 ss.

⁸⁸ V.: M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili Privatistici*. Cit. 89 ss, secondo il quale: "E' stata così nettamente distinta la posizione dell'impresa che effettua le predette operazioni senza prendere in consegna la merce, da quella in cui viene eseguita una ulteriore prestazione che consiste ne deposito del carico".

Nell'ipotesi in cui l'impresa non prenda in consegna la merce, si potrebbe configurare un contratto di fornitura di servizi, caratterizzato da uno schema negoziale riconducibile a quello dell'appalto, in quanto l'impresa esegue le prestazioni in oggetto con propri mezzi ed organizzazione, sopportando conseguentemente il rischio.

Nell'altro caso, l'impresa deve custodire il carico allo scopo di riconsegnarlo, si configurerebbe un contratto di deposito, stipulato al fine di salvaguardare la merce in oggetto. Esso è autonomo, caratterizzato da una propria causa, anche se viene stipulato contestualmente all'appalto. Pertanto, i due contratti non potrebbero dirsi legati da un rapporto che si sostanzia nella strumentalità dell'appalto rispetto al deposito. Le operazioni di sbarco, infatti, non sono inquadrabili nello schema negoziale di un contratto di deposito, in quanto quest'ultimo è caratterizzato dall'obbligazione principale di custodire la cosa in oggetto e non dalla sua restituzione.⁸⁹ Ravvisare, pertanto, un collegamento negoziale fra il contratto di deposito e quello di appalto sembrerebbe azzardato.

⁸⁹ V.: M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili Privatistici*, cit. 91, secondo il quale: "In caso contrario, se davvero la prestazione del servizio dell'impresa portuale precludesse a un negozio avente ad oggetto una attività finalizzata alla riconsegna, si dovrebbe ammettere l'esistenza non di un contratto di deposito ma di un altro contratto nel quale l'obbligazione principale sarebbe quella di consegnare e non già quella di custodire".

Per l' art. 1177 cod. civ.⁹⁰, prevede che l' obbligazione che si sostanzia nella custodia non trovi la sua fonte esclusivamente in una tipologia negoziale di deposito, ma ha origine ogniqualvolta un soggetto deve consegnare una determinata cosa. Inoltre, un contratto di appalto non deve per forza sempre precedere quello di deposito del carico.

Nelle attività di assistenza a terra, la prestazione caratterizzata dalla custodia è necessariamente accessoria e strumentale alla riconsegna, diversamente dai casi normali in cui l'obbligazione di restituzione è strumentale rispetto alla custodia. Di conseguenza, se si accogliesse l' interpretazione che afferma che la custodia rappresenta un elemento causale del deposito e contestualmente oggetto della prestazione del depositario, la conseguenza, sarebbe quella di sottrarre il deposito stipulato all'interno dell'assistenza aeroportuale dall'area del contratto nominato.⁹¹

La tesi, secondo cui il vettore stipulerebbe un contratto di deposito con la società aeroportuale a favore del destinatario delle merci, che si configura come un contratto di deposito a

⁹⁰ L' Art. 1177 c.c. Sancisce, che “ L' obbligazione di consegnare , una cosa determinata include quella di custodirla fino alla consegna”. Secondo tale articolo del nostro codice civile, l' obbligo di custodia, che si concreta nel mantenere la cosa nello stato in cui si trovava quando è sorta l' obbligazione, evitando azioni o fatti esterni che possano determinarne perdita o deterioramento, ha carattere accessorio e strumentale rispetto a quello di consegna.

⁹¹ V. M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili Privatistici*, cit. 93 ss.

favore del terzo, non sembra esente da critiche e pareri contrastanti. Innanzitutto, è stata ritenuta contrastante con la normativa del codice civile civile, secondo cui nel contratto a favore del terzo non vi è alcuna azione del beneficiario nei confronti dello stipulante per gli obblighi assunti dal promittente ed inoltre l' inquadramento contrasterebbe con la normativa internazionale,⁹² secondo la quale, le operazioni di caricazione, scaricazione e custodia delle merci rientrano nell'ambito del contratto di trasporto. Pertanto, le operazioni di movimentazione e di custodia di merci e bagagli, non vengono considerate come oggetto di un autonomo e separato contratto di deposito, ma connesse al trasporto, riconducibili, pertanto, ad un contratto di trasporto.⁹³

Nel trasporto marittimo, in origine, si riteneva che le operazioni di imbarco e sbarco costituissero forme di trasporto, terrestre o marittimo a seconda che il carico venisse manipolato a terra o scaricato su chiatte che ne curassero il trasferimento in banchina. Pertanto, si delineava un contratto di trasporto con la relativa responsabilità per l'impresa di sbarco ed in alcuni casi, il trasporto

⁹² Vedi Cass. Sez. III, 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. Trasp.* I-97, 155 ss., con nota di B. D'ORAZIO, secondo cui: "Infatti, dalla lettura dell' art. 18 Convenzione di Varsavia, si evince chiaramente una più ampia configurazione dell' ambito temporale del trasporto.

⁹³ In tal senso, Cass. Sez. III, 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. Trasp.* I-97, 155 ss., con nota di B. D'ORAZIO.

svolto dall'impresa veniva combinato con l'impresa del vettore per dare luogo alle figure del trasporto cumulativo o del subtrasporto.⁹⁴

Fa riferimento alla figura del subtrasporto anche autorevole giurisprudenza⁹⁵ la quale, però, potrebbe essere contraddittoria, in quanto sussume le operazioni di custodia dopo lo sbarco e la restituzione del carico in un unico negozio giuridico unitario. Tale interpretazione, però, è facilmente criticabile, in quanto gli spostamenti delle cose, dall'aeromobile ai locali dell'operatore aeroportuale, sono attività strumentali ed accessorie alla principale attività di scaricazione e riconsegna del carico, in quanto non possono caratterizzare l'oggetto di un distinto ed autonomo contratto di *handling*.⁹⁶

Parte della dottrina⁹⁷ riconduce le attività di *handling*, per quanto riguarda le cose trasportate, allo schema negoziale di un appalto, con la conseguente applicazione della relativa regolamentazione prevista dal codice civile. Inoltre, nel caso in cui l'appalto avesse ad oggetto prestazioni continuative o periodiche di servizi,

⁹⁴ V.: M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili Privatistici*, cit. 88.

⁹⁵ Vedi, Cass. 8 aprile 1987, la quale ha per oggetto il trasferimento della merce dall'aeromobile al magazzino, collegato ad un contratto di deposito.

⁹⁶ V. M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 91 ss.

⁹⁷ V. M. RIGUZZI, *L'Impresa aeroportuale*, cit. 137 ss.

saranno applicate le norme relative al contratto di somministrazione, come previsto dall'art. 1677 cod. civ..

Come già detto, si potrebbe discutere sulla riconducibilità delle attività di assistenza a terra ad un contratto di appalto di servizi al quale, se, espressamente previsto dalle parti, potrebbe aggiungersi un contratto di deposito.

La tesi che riconduce l'*handling* ad un contratto di appalto di servizi non sembra esaustiva. Il contratto di appalto, visto che è diretto esclusivamente allo svolgimento di attività materiali, non sarebbe in grado di determinare l'effetto della riconsegna. La natura della riconsegna, infatti, è riconducibile ad un vero e proprio atto giuridico, configurandosi come un comportamento capace di produrre i suoi effetti giuridici nella fase terminale della prestazione di trasporto.⁹⁸

Dunque, è possibile constatare, in primo luogo che sarebbe insufficiente inquadrare le operazioni di assistenza alle merci, in particolare, quelle che riguardano la carica, scarica, e riconsegna del carico, all'interno di un contratto di deposito, in quanto rappresenterebbe solo una fase eventuale, non prevalente di una più ampia fattispecie.

In secondo luogo, il contratto di appalto non è idoneo a giustificare l'atto giuridico di riconsegna, in quanto diretto

esclusivamente e limitatamente allo svolgimento di attività materiali, sembra opportuno citare anche la figura contrattuale del mandato.

In conclusione, pertanto, le attività di assistenza a terra, fra le quali quelle di imbarco e sbarco, di caricazione e riconsegna, saranno disciplinate dalla figura contrattuale dell'appalto e da quella del mandato che regoleranno una parte, un segmento delle operazioni che contengono. Lo schema negoziale che si identifica con il mandato ⁹⁹, regolerà l'operazione che si sostanzia nell'incarico conferito all'impresa aeroportuale di eseguire la riconsegna delle cose scaricate dall'aeromobile, mentre per quanto riguarda l'obbligo di custodia, non risulterà applicabile nessuna norma sul deposito, se non nell'ipotesi di lacune dell'ordinamento giuridico, in via analogica. ¹⁰⁰

⁹⁸ In tal senso, M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 154 ss.

⁹⁹ Secondo l' art. 1703 c.c., “Il mandato è il contratto col quale una parte si obbliga a compiere uno o più atti giuridici per conto dell' altra”. Il mandato è un contratto, con cui il mandatario si obbliga a compiere uno o più atti giuridici per conto del mandante. Esso è consensuale, ad effetti obbligatori e, normalmente oneroso.

¹⁰⁰ In tal senso, M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 96.

CAPITOLO TERZO

LA RESPONSABILITA' DELL' IMPRESA DI *HANDLING*

SOMMARIO: 1. Responsabilità dell'operatore di *handling*; 2. Obblighi e responsabilità dell'operatore di *handling* in qualità di ausiliario del trasporto; 3. La riconsegna del carico nel trasporto aereo e la natura dell'intervento dell'operatore di assistenza nella restituzione delle cose trasportate; 4. L'assistenza a terra e il contratto a favore del terzo; 5. L'assistenza a terra e la delegazione di pagamento

1. Responsabilità dell'operatore di *handling*

In tema di responsabilità, nel trasporto aereo di cose, l'*handling* assume un ruolo primario, nel momento in cui, giunto a destinazione l'aeromobile, avviene la scaricazione delle merci e la conseguente riconsegna ai soggetti aventi diritto al carico tramite l'impresa di assistenza a terra, ovvero, nel caso di sbarco d'amministrazione obbligatorio, per regolamento od ordine imposto dall'autorità aeroportuale nell'interesse pubblico per un

maggior ordine ed una maggiore speditezza delle operazioni aeroportuali.¹⁰¹

Fra le varie attività svolte dall'operatore di assistenza a terra, si verificano costantemente molteplici problematiche afferenti alla responsabilità, soprattutto per quanto concerne il trattamento delle merci e dei bagagli del passeggero.

Anche se, nel trasporto aereo di cose, il quadro normativo riguardante le operazioni di carica e scarica delle merci si potrebbe dire definito dalla normativa inserita nella parte marittima del codice della navigazione, resta, comunque, controverso il sostanziale e concreto significato di tali disposizioni, nella loro applicabilità sulle obbligazioni del vettore aereo. In tale materia, infatti, vi sono numerose interpretazioni e tesi interpretative che hanno accompagnato la vicenda dello sbarco delle merci in regime di amministrazione.

Per poter trattare la tematica inerente alla responsabilità dell'impresa di assistenza a terra, sembra doveroso ribadire ed approfondire le principali correnti giurisprudenziali che si sono susseguite sino alla riforma aeroportuale, operata con il d.lgs. 151/2006. A seguito di tale riforma è stato riscritto l' art. 953 cod. nav., che prevede la responsabilità del vettore delle cose consegnategli per il trasporto sino al momento della riconsegna al

¹⁰¹ V.: R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, cit. 95 ss.

destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario.

Secondo l'orientamento giurisprudenziale maggioritario¹⁰², l'operatore di assistenza a terra sarebbe direttamente responsabile verso il destinatario o il passeggero per perdita o avaria delle cose trasportate; si tratterebbe di un tipo di responsabilità che non dipende dal contratto di trasporto. Questa interpretazione giurisprudenziale si baserebbe sulla convinzione che il rapporto negoziale intercorrente fra l'operatore di *handling* e il vettore, con ad oggetto la custodia e la riconsegna del carico, sarebbe qualificato come un contratto di deposito a favore del terzo, trovandosi così l'operatore esposto ad un' azione contrattuale per

¹⁰² Vedi in tal senso, Cass. Civ. 11 settembre 1990 n. 9357, Cass. Civ. 14 luglio 1992 n. 8531, Cass. Civ. 9 ottobre 1997 n. 9810, Cass. Civ. 26 novembre 2003 n. 18074 e più di recente Cass. Civ. 22 giugno 2007 n. 14593; nella giurisprudenza di merito, Corte d' Appello di Roma 20 febbraio 1990, Corte d' Appello di Milano 23 luglio 1999, Tribunale di Roma 29 dicembre 1997, Tribunale di Venezia 17 ottobre 2005.V.: R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, cit. 96, secondo il quale: “Tra queste merita un cenno più in particolare la sentenza della Suprema Corte 9 ottobre 1997 n. 9810, secondo la quale, posto che nel contratto a favore del terzo l' inadempimento del promittente (qui l' impresa di *handling*) arreca pregiudizio anche allo stipulante (ossia, il vettore aereo), atteso l' interesse che egli deve avere alla stipulazione in base all' art. 1411 cod. civ., pure quest' ultimo può agire, in concorso alternativo con il terzo destinatario della merce, nei confronti del soggetto *handler* per chiedere il risarcimento, come danno proprio, del danno patito dal terzo, per la mancata esecuzione del contratto da parte del soggetto promittente, pertanto, tale sentenza ha riconosciuto una concorrente legittimazione ad agire del vettore, assieme al terzo rimasto danneggiato dal fatto dell' impresa di *handling*, ed a prescindere dalla circostanza che il vettore abbia già risarcito il destinatario per i fatti in questione”.

l'inadempimento dell'obbligo di custodire i beni affidatagli e di restituirli integri.

Sempre secondo tale tesi, il servizio di assistenza a terra sarebbe considerato indipendente del contratto di trasporto e non soggetto al regime di responsabilità di quest'ultimo contratto.¹⁰³

Le tesi portate avanti dalla giurisprudenza prevalente succitata, hanno, dunque, ritenuto, che l'operatore di assistenza a terra non possa essere considerato un preposto del vettore.

Pertanto, l'operatore di *handling* non custodirebbe le merci per conto e nell'interesse del vettore, bensì in forza di un autonomo contratto di deposito a favore del terzo destinatario, che si ritiene perfezionato all'atto della consegna della cosa da parte del vettore all'operatore aeroportuale.¹⁰⁴

Secondo una recente pronuncia¹⁰⁵, che si inserisce perfettamente in questo filone giurisprudenziale, l'operatore aeroportuale sarebbe responsabile, *ex contractu*, nei confronti del destinatario per l'avaria delle merci affidategli in custodia dal vettore,

¹⁰³ Vedi, R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, cit. 96.

¹⁰⁴ In tal senso, Cass. 22 giugno 2007, n. 14593, 174, in Dir. trasp. I-2009, con nota di E. AMADEO.

¹⁰⁵ Vedi Cass. 22 giugno 2007, n. 14593, secondo la quale, in tema di trasporto aereo di merci, con la consegna, da parte del vettore, delle cose trasportate all'impresa esercente il servizio di *handling* aeroportuale, si configura un contratto di deposito a favore terzo, che ha per oggetto la custodia e il deposito delle merci sbarcate ai fini della conservazione e della restituzione al destinatario o ad un suo incaricato. Tale obbligo cessa solo con la consegna

all'autonomo rapporto contrattuale di deposito a favore di terzo, intercorrente tra vettore e operatore qualificato, non verrà applicata, la Convenzione di Montreal, la quale regola solo i contratti di trasporto, e, non anche quello di deposito.

Tale orientamento interpretativo sembrerebbe sorretto dall'intento di tutelare maggiormente i soggetti danneggiati in occasione dell'esecuzione del trasporto aereo, poiché si offrirebbe loro un ristoro integrale. Comunque, non sembra essere favorevole all'operatore di *handling*, ma non comporta vantaggi particolari neanche nei confronti del destinatario della merce, in quanto, secondo quanto previsto dall'art. 1411 c.c. non potrebbe agire né contro il vettore, né contro lo stipulante, ma solo nei confronti del promittente. Se invece, l'azione del destinatario viene assoggettata alla disciplina propria del contratto di trasporto, e non di quello di deposito, potrebbe essere rivolta in via contrattuale nei confronti del vettore e, in via extracontrattuale, nei confronti dei suoi preposti, i quali sono tenuti a rispettare il principio del *neminem ledere*.¹⁰⁶

materiale della merce all' avente diritto, con conseguente insufficienza, a tal fine della trasmissione del titolo rappresentativo o della lettera di trasporto.

¹⁰⁶ V.: Cass. 22 giugno 2007, n. 14593, 175, in Dir. trasp. I-2009, con nota di E. AMADEO, secondo la quale: “In linea con l' indirizzo giurisprudenziale sopra esposto e richiamando pedissequamente le pronunce che l' hanno preceduta, anche la sentenza che si annota ha ritenuto applicabile al caso su cui ha statuito, in luogo della disciplina internazionale sul contratto di trasporto aereo, la normativa domestica comune sul contratto di deposito. A nulla è valso il tentativo dell' *handler* di liberarsi della propria responsabilità, invocando quella

Di opposto parere alle tesi espresse dalla giurisprudenza maggioritaria, succitata, giova analizzare il contenuto di un'importante pronuncia della giurisprudenza¹⁰⁷, la quale, ha analizzato le problematiche e questioni inerenti i rapporti intercorrenti tra la prestazione di trasporto e le prestazioni correlate, soffermandosi sul tipo di funzione che assume l'obbligazione di custodia, in particolar modo, quando quest'ultima serva al raggiungimento della finalità ultima programmata dalle parti. L'obbligo di custodia del carico rappresenterebbe, dunque, all'interno del contratto del trasporto,

di un altro soggetto, segnatamente lo spedizioniere, incaricato dal destinatario al ritiro della merce, il quale aveva omesso di provvedervi tempestivamente o di dar, in via subordinata, istruzioni all'operatore sulla conservazione”.

¹⁰⁷ Vedi Cass. 19 giugno 1993, n. 6841, in M. PIRAS, *L' Assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili Privatistici*, cit. 42 ss., la quale dispone: “ 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 dal contratto di trasporto di cose, la cui 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 riconsegna al destinatario e la relativa responsabilità ex recepto. Appare allora evidente che non è sufficiente, come ha fatto la Corte di merito, affermare che, con la ricezione della merce la Odino Valperga era diventata responsabile ex recepto, per trarne le conseguenza dell' esistenza di un autonomo rapporto di deposito, potendo la responsabilità ex recepto derivare anche dall' obbligo accessorio di custodia derivante dal contratto di trasporto”.

rispetto alla prestazione tipica del trasferimento delle cose da un luogo ad un altro, una prestazione meramente accessoria.¹⁰⁸

La conseguenza diretta di tale interpretazione, pertanto, sarebbe così la non applicazione delle disposizioni in tema di limitazione del debito del vettore e degli speciali termini di decadenza e prescrizione, previsti dal codice della navigazione e dal sistema di Varsavia – L'Aja.¹⁰⁹

A differenza, della dottrina maggioritaria, la quale, individuava il titolo della custodia delle merci in un autonomo contratto di deposito a favore del terzo destinatario, con la conseguente disapplicazione del contratto di trasporto, sia per quanto riguarda i limiti di responsabilità applicati al vettore ed ai suoi preposti, sia per quanto concerne le norme in tema di prescrizione e decadenza, tale pronuncia esprime un' interpretazione totalmente contraria. Secondo quest'ultima, infatti, la prestazione di trasporto comprenderebbe, non solo l'attività di trasferimento della merce, ma anche tutto quel complesso di operazioni accessorie e funzionali all'adempimento della prestazione principale, che si sostanziano nell'obbligo di custodia della merce, in capo al vettore, fino alla definitiva riconsegna al destinatario. Solo in quest'ultimo momento, dunque, potrebbe ritenersi concluso il

¹⁰⁸ V.: M. PIRAS, *L' Assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili Privatistici*, cit. 42 ss.

contratto di trasporto, e l'attività dell'operatore di *handling* dovrà considerarsi svolta, in qualità di preposto, per conto e nell'interesse del vettore.

Pertanto, nell'ipotesi di mancata consegna della merce, l'azione del destinatario dovrà essere soggetta alla disciplina tipica del trasporto e non a quella del deposito, e rivolta in via contrattuale solo nei confronti del vettore ed, in via extracontrattuale, anche nei confronti dei suoi preposti.¹¹⁰

In questo filone si inseriscono, varie interpretazioni contrarie a quelle espresse dalla giurisprudenza maggioritaria volte appunto a negare l'applicabilità della disciplina del contratto di deposito. Si ritiene che l'operatore di assistenza a terra si configuri come preposto del vettore nella complessa prestazione di trasporto aereo. Pertanto, il soggetto avente diritto alla riconsegna della merce potrà agire sempre nei confronti del vettore per danni alle cose in oggetto, mentre agirà in via extracontrattuale nei confronti dell'impresa di assistenza a terra.

Saranno obbligati il vettore e l'operatore di *handling*, e le azioni di responsabilità contrattuale nei confronti del vettore, ed extracontrattuale, nei confronti dell'operatore di *handling*, saranno esercitate in concorso. Tra l'altro, il vettore, potrà anche agire in

¹⁰⁹ Vedi, M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M.DEIANA, cit.148.

rivalsa nei confronti dell'impresa di assistenza a terra, quando il vettore abbia dovuto risarcire al terzo ricevitore della merce, i danni da questi patiti ed imputabili alla condotta dell'operatore di *handling* in quanto, verificatisi durante la fase temporale, in cui, le cose siano nella disponibilità dell'operatore stesso.¹¹¹

Interessante, risulta anche un'altra interpretazione giurisprudenziale¹¹², secondo la quale, il trasporto aereo comprenderebbe il periodo durante il quale i bagagli e le merci si trovano sotto la custodia del vettore, sia in un aeroporto, sia a bordo di un aeromobile, o in un qualsiasi luogo in caso di atterraggio fuori di un aeroporto.

¹¹⁰ In tal senso, Cass. 19 giugno 1993, n. 6841, in Dir. Trasp. I-1994, 216, con nota di P. PERRONE.

¹¹¹ Vedi Cass. Civ. 19 gennaio 1996 n. 418.

¹¹² V. M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili Privatistici*, cit. 44., "Trib. Milano, 19 novembre 1979, secondo la quale: "...non solo il codice della navigazione nel disciplinare, all' art. 951, la responsabilità del vettore, indica rispettivamente come momento iniziale e momento finale di essa quello in cui egli riceve in consegna le cose oggetto del trasporto e quello in cui le consegna al destinatario; ma anche la Convenzione di Varsavia recita: "Il trasporto aereo comprende il periodo durante il quale i bagagli e le merci si trovano sotto la custodia del vettore, sia in un aeroporto sia a bordo di un aeromobile o in un luogo qualsiasi in caso di atterraggio fuori di un aeroporto". Da ciò consegue che, poiché la merce, per cui è causa, è stata rubata o è comunque andata smarrita mentre si trovava custodita nei magazzini doganali dell' aeroporto di Milano Malpensa, ivi depositata nell' interesse del vettore, il quale non avendo ancora provveduto alla consegna della merce stessa all' agente doganale SEBI srl che doveva curare le operazioni di sdoganamento per conto della società destinataria, non si era ancora liberato delle relative responsabilità, deve ritenersi applicabile al caso di specie la normativa relativa alla responsabilità del vettore aereo e dei suoi preposti, stabilita dalla predetta convenzione".

Secondo questa tesi, pertanto, l'operatore aeroportuale sarebbe tenuto, come ogni altro soggetto dell'ordinamento giuridico, ad osservare il precetto del *neminem ledere* e sarebbe responsabile in via extracontrattuale nei confronti del soggetto destinatario. Dunque l'agente di assistenza a terra sarebbe soggetto ad un termine di prescrizione più ampio di quello contrattuale ed andrebbe soggetto anche alla limitazione del debito.¹¹³

Sull'argomento si è espressa anche la giurisprudenza dei Giudici di Pace¹¹⁴, occupandosi di una questione riguardante un caso di perdita di bagaglio consegnato al vettore aereo condanna in via esclusiva l'impresa di *handling* a risarcire il passeggero, estendendo la responsabilità ad un soggetto che si identificerebbe appunto con l'agente di *handling* e non con il vettore aereo, non risultando chiara nelle sue motivazioni.¹¹⁵

Comunque, le innovazioni che sono state introdotte sul regime della responsabilità del vettore internazionale sono destinate ad apportare varie modifiche sia alle strategie processuali dei danneggiati, sia all'assetto delle eventuali azioni di rivalsa tra le compagnie aeree e le imprese di assistenza. Secondo l'art. 18 della Convenzione di Montreal del 1999, infatti, il vettore non ha

¹¹³ V.: M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili Privatistici*, cit. 45.

¹¹⁴ In tal senso, Giudice di pace di Roma, sede di Ostia, 7 febbraio 2002.

¹¹⁵ Vedi Giudice di pace di Roma, sede di Ostia, 7 febbraio 2002, in *Dir. Trasp.* II-2002, 590, con nota di F. MANCINI.

alcuna possibilità di dimostrare la sua mancanza di responsabilità, rispondendo dei danni alle merci ed al bagaglio consegnato per il fatto che l'evento provocatore del danno si è verificato a bordo dell'aeromobile o durante tutto il periodo di custodia del carico. Tra l'altro, l'azione extracontrattuale contro l'operatore, la quale è gravata dall'onere della prova del dolo o della colpa, potrebbe essere esperibile solo nel caso in cui il danno superi i limiti previsti dall'art. 22, rilevato il fatto che l'art. 30 della Convenzione estende il regime della prescrizione biennale ai preposti.¹¹⁶

Concludendo, tutto questo iter giurisprudenziale travagliato, avvenuto nel corso degli anni attualmente sembrerebbe superato, a seguito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione che è stata caratterizzata prevalentemente dal d.lgs. 151/2006.

Successivamente, alla riforma, infatti è stato riscritto l' art. 953 cod. nav.¹¹⁷, in tema di trasporto aereo di cose. Leggendo il contenuto di tale articolo, è facilmente desumibile che il

¹¹⁶ V. M. PIRAS, *Aeroporti e Responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 151.

¹¹⁷ Secondo l' Art. 953 cod. nav. "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 un altro ausiliario". Questo articolo è stato così sostituito dall' art. 14, comma 15, del D.L.vo 15 marzo 2006, n. 151. Tale disposizione entra in vigore trascorsi trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso (G.U. Serie gen. - n. 88 del 14 aprile 2006).

legislatore ha optato per la configurazione dell'impresa di *handling*, identificata quale ausiliario del vettore aereo, aderendo pienamente alle tesi della dottrina maggioritaria¹¹⁸, infatti, ora è prevista la responsabilità del vettore aereo per le cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della consegna le cose siano affidate o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale ad un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario.¹¹⁹

2. Obblighi e responsabilità dell'operatore di *handling* in qualità di ausiliario del trasporto.

Nel nostro ordinamento, gli operatori di assistenza a terra operano per conto del vettore suo committente, nel contesto di un contratto riconducibile all'appalto di servizi periodici o continuativi, ed il vettore è responsabile per la perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve sino a quello in cui le riconsegna, anche quando egli

¹¹⁸ V.: M. RIGUZZI, *l'impresa aeroportuale*, cit. 148 ss., M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo*, cit. 49 ss. e V. M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA.

¹¹⁹ Vedi, R. LOBIANCO, *Compendio di diritto aeronautico*, cit. 98.

provveda alle relative operazioni e al loro trasferimento avvalendosi di propri ausiliari, come gli operatori di *handling*, secondo il combinato disposto dall'art. 422 cod. nav. primo comma¹²⁰, art. 1693 c.c.¹²¹, 953 cod. nav. e 1228 c.c.^{122 123}

La normativa uniforme dettata dalla Convenzione di Montreal¹²⁴ disciplina direttamente la responsabilità del vettore ed anche

¹²⁰ Secondo l' art. 422 cod. nav. 1° comma “Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti”.

¹²¹ Secondo l' art. 1693 c.c. “ Il vettore è responsabile della perdita e dell' avaria delle cose consegnateli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l' avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o dal loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario. Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d' imballaggio”.

¹²² L' art. 1228 c.c., disciplina la responsabilità per fatto degli ausiliari, e prevede 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”. Tale norma sancisce il principio generale, secondo cui, il soggetto che si avvale dell' attività altrui risponde verso i terzi danneggiati e costituisce una garanzia a favore del creditore, il quale non potrebbe rivolgersi direttamente agli ausiliari, dal momento che il rapporto intercorre solamente con il debitore.

¹²³ V. A. ANTONINI, *La responsabilità degli operatori del trasporto, Case history and case – law*, Milano 2008, 30 ss.

¹²⁴ La Convenzione di Montreal, convenzione per l' unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale. L' art. 18 della Convenzione di Montreal sancisce che 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

dell'operatore di *handling* solo per quanto riguarda il trasporto aereo, ovvero, per la perdita o l'avaria delle cose trasportate sopravvenuta durante “il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore”.

Fatte queste premesse è necessario interrogarsi sulla esatta nozione ed individuazione del concetto di preposto.

Peraltro, nel nostro codice della navigazione non esiste una regola generale analoga all' art. 1228 c.c., ma si menziona la figura del dipendente o preposto, mutuandola direttamente dalle convenzioni internazionali sulla responsabilità del vettore attraverso la traduzione dal francese *prèposé*.¹²⁵

Per individuare tale nozione è opportuno fare riferimento a quanto emerse in sede di lavori preparatori della Convenzione di Varsavia, dove venne effettuata la sostituzione della parola

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 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”.

¹²⁵ V. M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo funzioni e responsabilità*, Cagliari 2005, 49.

“*employè*” col termine “*preposè*”, parola che si ritrova nel testo definitivo di Varsavia.

Il termine *employè* che identificava soltanto i soggetti in qualità di subordinati, appariva inadeguato e venne accantonato in quanto, tra i preposti da chiamare mandatari, avrebbero dovuto essere ricompresi anche i contraenti indipendenti.¹²⁶

La definizione di “*Preposè*” emersa, in sede di lavori preparatori, sarebbe pertanto la seguente: “*Toute personne ayant un lien avec l'employeur en vertu d'un mandat quelconque, le plus gènèral possible, agissant au nom et pour le compte du transporteur*”.¹²⁷

Alla luce di tale definizione, sembra che possano farsi rientrare nella categoria dei preposti del vettore tutti coloro di cui lo stesso si serve per l'esecuzione del trasporto, con la chiara esclusione del personale che non effettua servizi strettamente preparatori e strumentali al trasporto aereo, nonostante svolgano la propria opera in ambito aeroportuale.¹²⁸

Il testo dell'art. 20 della Convenzione, nella terza seduta della seconda conferenza internazionale di diritto privato aereo svoltasi a Varsavia nel 1929 fu esaminato, ma la nozione di preposto non fu più discussa in seguito. Poi il Protocollo dell'Aja del 1955, pur mantenendo nel testo ufficiale in francese la parola *prèposè*, la

¹²⁶ Vedi, M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo funzioni e responsabilità*, Cagliari 2005, cit. 45.

¹²⁷ In tal senso, M. RIGUZZI, *L'Impresa aeroportuale*, cit. 143.

traduce in lingua inglese con i termini *servants* e *agent*, creando numerose incertezze.

Comunque, sembra possibile sostenere che già al momento della compilazione della Convenzione di Varsavia, era evidente la complessità del sistema dei trasporti aerei e che, in particolari circostanze, il vettore aveva la necessità di servirsi di soggetti in veste di collaboratori.

Dunque, secondo la Convenzione di Varsavia, il termine di preposti potrebbe identificare ed includere tutte le persone che partecipano all'esecuzione del contratto di trasporto, sia che si tratti di lavoratori subordinati del vettore, sia che operino in regime di indipendenza e questo dimostra che la nozione di preposto, in ambito di trasporto aereo, non debba essere restrittiva.¹²⁹

Dunque, la responsabilità del vettore, dei suoi *servants*¹³⁰ and *agent* e quindi anche dell'operatore di *handling* per perdita o avaria delle cose trasportate, presenta varie caratteristiche.

¹²⁸ V. M. RIGUZZI, *L'Impresa aeroportuale*, cit. 143.

¹²⁹ In tal senso, M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo funzioni e responsabilità*, cit. 46 ss.

¹³⁰ V.:M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo funzioni e responsabilità*, cit. 49, secondo il quale: “Nel diritto inglese e americano si riscontra un esatto parallelismo nella nozione di *servant* e *employee*, con la quale si identifica una persona che svolge un impiego sotto la direzione e il controllo di colui che lo ha adibito all'incarico. Si sostiene che elemento indicativo della qualità di *servant* consista nell'inserimento del subordinato nell'organizzazione del preponente”.

Innanzitutto, trattasi di una responsabilità oggettiva, in quanto consegue automaticamente al fatto che l'evento generatore del danno si sia prodotto nel corso dell'esecuzione del trasporto e la sua attribuzione prescinde completamente dall'elemento psicologico della colpa e del dolo, potendo avere natura contrattuale o extracontrattuale a seconda del soggetto da cui è fatta valere, e nei confronti di che soggetto è imputata. Se viene attribuita dal mittente o dal destinatario al vettore, diversamente, non potrà avere natura extracontrattuale, se fatta valere dal proprietario non titolare delle cose perdutesi o avariatesi, ovvero nei confronti dell'eventuale *actual carrier*¹³¹ o di un *servant* o *agent* dell'uno o dell'altro di detti *carriers*.

Trattasi di una responsabilità esclusiva, essendo la sola suscettibile di essere fatta valere in via contrattuale o extracontrattuale nei confronti di un *contracting*¹³² o *actual carrier* o di un suo *servant* o *agent*.

Altra caratteristica molto importante, è inoltre, che è un tipo di responsabilità solidale in quanto ognuno dei soggetti succitati

¹³¹ In V.:A. ANTONINI, *La responsabilità degli operatori del trasporto, Case hystory and case – law*, cit. 36 ss., secondo il quale:“ ...soggetto di cui il *contracting carrier* si sia eventualmente avvalso per la materiale esecuzione di tutto il trasporto aereo o di una sua parte, laddove l' evento dannoso si sia verificato nel corso del trasporto o della parte di questo da lui eseguita”.

¹³² In V.: A. ANTONINI, *La responsabilità degli operatori del trasporto, Case hystory and case – law*, cit. 36, secondo il quale:“.....soggetto che ha assunto in nome proprio nei confronti del mittente l' obbligazione vettoriale e che risulta tale dalla lettera di trasporto aereo, in ogni caso”.

risponde entro determinati limiti anche per il fatto degli altri e l'avente diritto potrà agire per ottenere il risarcimento del danno, indifferentemente in via alternativa o cumulativa, evitando il conseguimento di duplicazioni risarcitorie, nei confronti di tutti i soggetti in questione.

L'ammontare del risarcimento complessivamente dovuto da tali soggetti non potrà essere maggiore di quello dovuto dal *contracting carrier* o dall'*actual carrier*, salvo per quanto concerne l'agente di *handling*.

Per quanto riguarda, poi la legittimazione attiva e passiva, le persone legittimate ad agire nei confronti dei succitati soggetti, visto il silenzio della normativa uniforme, si desume che nei confronti dell'operatore di *handling* la titolarità della relativa azione compete, in via extracontrattuale, al proprietario delle cose perdutesi o avariatesi ovvero al soggetto giuridicamente tenuto a sopportare le conseguenze patrimoniali dell'evento dannoso, a prescindere dall'eventuale possesso da parte sua anche nella qualità di loro destinatario. L'azione, affinché una tale responsabilità possa essere utilmente esperita, per quanto riguarda l'operatore di assistenza a terra si sostanzia concretamente attraverso la citazione in giudizio di quest'ultimo soggetto entro due anni dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto

in cui arriva l'aeromobile sotto pena di estinzione del diritto al risarcimento del danno ¹³³ .

L' inquadramento dell'operatore tra i preposti della compagnia aerea, ne esclude la responsabilità sotto il profilo contrattuale nei confronti dei soggetti terzi. I danni cagionati dagli ausiliari rilevano unicamente come causa di inadempimento che colpisce l'esecutore del trasporto che può esonerarsi convenzionalmente per il fatto dei propri collaboratori, sempre entro i limiti della normativa interna e internazionale. Nel trasporto aereo di merci, peraltro, ciò è consentito solo nei trasporti nazionali, e qualora le clausole di esonero siano valide secondo i principi stabiliti dall'art. 1229 c.c., comma 2 c.c.¹³⁴. Il vettore potrà rivalersi nei confronti di chi ha causato il danno, nel caso di accertata responsabilità dell'impresa aeroportuale. La rivalsa del vettore, nei rapporti interni, è regolata dai formulari che limitano la responsabilità dell'operatore ai casi in cui egli o i suoi dipendenti versino in dolo o colpa grave. L'operatore aeroportuale, come ogni altro soggetto dell'ordinamento giuridico, è tenuto ad osservare il precetto del *neminem ledere*, in quanto, dalla sua

¹³³ V. A. ANTONINI, *La responsabilità degli operatori del trasporto, Case hystory and case – law*, cit. 33 ss.

¹³⁴ Secondo, l' art. 1229 c.c. “ E' nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave”. E' nullo altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore e dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico”.

attività può derivare una responsabilità extracontrattuale nei confronti del destinatario, il quale, lamentato un danno alle merci potrebbe agire in via aquiliana. Infatti, l'art. 25 A della Convenzione di Varsavia ¹³⁵, prevedeva, anche se implicitamente il caso in cui l'ausiliario possa essere convenuto attraverso l'azione extracontrattuale.¹³⁶

Importante sottolineare, che il danneggiato eserciterà l'azione contro il vettore, preferendola rispetto a quella verso l'agente di *handling* o abbinandola ad essa, in quanto la responsabilità del vettore non cessa con la consegna delle merci all'impresa.

¹³⁵ L' art. 25 A, dispone: “1. Il preposto contro cui è promossa l' azione per un danno di cui alla presente convenzione, può valersi dei limiti di responsabilità concessi al vettore in virtù dell' articolo 22, qualora provi d' avere agito nell' esercizio del suo ufficio. 2. in questo caso, l' ammontare del risarcimento che può essere ottenuto dal vettore o dal suo preposto, non deve superare i detti limiti. 3. Le disposizioni dei capoversi 1 e 2 del presente articolo non si applicano, qualora sia provato che il danno derivi da azione od omissione del preposto, commessa nell' intento di cagionarlo o temerariamente e nella consapevolezza che verosimilmente ne sarebbe risultato un danno”.

¹³⁶ V.: M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 51, secondo il quale: “Peraltro, si segnalano i pesanti aggravati che in tal modo è destinato a subire l' agente aeroportuale, anche perchè nel codice della navigazione non esiste una norma analoga all' art. 25A, che fa beneficiare delle limitazioni di responsabilità previste dall' art. 18 anche i collaboratori del vettore”.

3. La riconsegna del carico nel trasporto aereo e la natura dell'intervento dell'operatore di assistenza nella restituzione delle cose trasportate

Durante lo svolgimento delle operazioni di assistenza a terra aeroportuale, il momento ed i modi in cui le cose in oggetto escono dalla sfera giuridica del vettore ed entrano nel dominio del destinatario attraverso il meccanismo del deposito e della clausola con ad oggetto la restituzione ad un soggetto terzo, rappresentano una fase molto importante, proprio al fine di poter collegare l'intervento svolto dall'operatore di *handling* all'adempimento del contratto di trasporto.

L'atto di restituzione può dirsi realizzato concretamente se al termine della complessiva attività svolta sia da parte del vettore che dall'operatore di assistenza a terra, il soggetto destinatario possa esercitare il potere di fatto sulla cosa in oggetto, che si esplica attraverso una vera e propria disposizione possessoria.

Innanzitutto l'atto di riconsegna costituito dalla trasmissione della cosa tra il vettore aereo ed il destinatario non presenta caratteri differenti rispetto ai requisiti caratterizzanti la nozione di consegna secondo i canoni generali. Infatti, la caratteristica principale della consegna si sostanzia nell'acquisizione della

disponibilità di fatto della cosa da parte dell'*accipiens* e nella correlativa dismissione da parte del *tradens*.

In secondo luogo, l' effetto restitutorio non si realizza se al momento della dismissione della cosa da parte del *tradens* non consegue la ricezione dell' avente diritto al carico.¹³⁷

L' art. 1687 c.c.¹³⁸ dispone sulla riconsegna delle merci, sulle modalità di restituzione del carico nel trasporto e, vista la mancanza di una analoga norma nel codice della navigazione per quanto riguarda il trasporto aereo, viene applicata.

Secondo tale disposizione, la riconsegna delle cose nel luogo e nel termine stabilito, rappresenterebbe, all'interno dell'esecuzione

¹³⁷ V.: M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 61, secondo il quale: “Questo punto non è sempre sufficientemente considerato da chi, con eccessiva disinvoltura, pare accogliere nel trasporto aereo una nozione di consegna che si allontana dai canoni tradizionali. Nella giurisprudenza aeronautica si è vista prevalere la formula per la quale gli obblighi del vettore cesserebbero all' inizio delle operazioni di *handling* equiparando, così sembrerebbe, tale momento a quello della restituzione delle cose trasportate al destinatario. In questo orientamento si riaffaccia, forse non del tutto consapevolmente, l' impostazione più radicale sulla disciplina degli impedimenti alla riconsegna, secondo la quale il deposito del carico in seguito alle operazioni di sbarco rappresenta una forma semplificata di liberazione dall' obbligazione vettoriale di restituzione. Se, come pare, anche questa posizione è ispirata dalla corrente interpretazione del comma 2 dell' art. 454 c.nav., per la critica è sufficiente rinviare alle perplessità espresse dalla dottrina marittimistica circa la tesi che modella lo sbarco di amministrazione sullo schema dello sbarco di ufficio”.

¹³⁸ L' Art. 1687 c.c., così dispone: “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

della prestazione di trasporto, il momento finale ¹³⁹ nel quale verrebbe meno la responsabilità contrattuale, prevista dall'articolo 1218 c.c.¹⁴⁰

Con riguardo all'art. 1687 cod. civ., la questione da porsi sarebbe se per l'effettuazione della consegna delle cose trasportate da parte del vettore al destinatario sia necessaria una effettiva *traditio* o meno. Si potrebbe sostenere che per l'effettuazione della consegna, sarebbe sufficiente la “messa a disposizione”, come previsto dal codice civile, ma tale tesi è stata ampiamente criticata.¹⁴¹

cose trasportate. Se dal mittente è stata rilasciata una lettera di vettura, il vettore deve esibirla al destinatario”.

¹³⁹ V.: M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 62, secondo il quale: “Gli impegni del vettore nella fase conclusiva del suo programma negoziale, secondo questa norma, si articolano in tre direzioni: obbligo di avviso dell'arrivo della merce se questa non deve essere consegnata al domicilio del destinatario; obbligo di esibire la lettera di vettura se rilasciata dal mittente; obbligo del vettore di porre a disposizione del destinatario le cose trasportate”.

¹⁴⁰ Art. 1218 c.c. “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”.

¹⁴¹ V.:M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 62, secondo il quale:“di fronte alla domanda circa il perchè il codice abbia espressamente contemplato tale specifico comportamento in capo al vettore, è possibile fornire una giustificazione plausibile senza la necessità di ipotizzare deroghe al sistema della riconsegna. Sembra convincente, infatti, quella spiegazione che pone in luce come nel trasporto l'esecuzione degli obblighi del debitore imponga la collaborazione del destinatario, che si deve predisporre alla ricezione delle cose. Si afferma allora che la messa a disposizione descrive l'adozione di una serie di accorgimenti diretti a porre le

Per poter analizzare sostanzialmente che cosa si intende con la nozione di riconsegna, è necessario relazionare quest'ultima all'attività di assistenza a terra aeroportuale, in particolare allo specifico intervento attuato dall'operatore di *handling*.

Affinché vi sia la consegna attraverso la *traditio*, è necessario che il *tradens* e l'*accipiens* pongano in essere atti e comportamenti fra loro correlati. Infatti, se il bene è destinato ad un soggetto differente da colui che lo riceve materialmente, sono necessari più atti, e soprattutto il trasferimento al detentore materiale deve essere accompagnato dall'adesione acquisitiva da parte del soggetto interessato.

In sostanza, una volta eseguita la scaricazione dell'aeromobile, il vettore, debitore della restituzione delle cose, ordina all'operatore di effettuare la restituzione nei confronti del destinatario. L'operatore di *handling* acquista dunque la disponibilità materiale delle cose, ne diventa subdetentore per conto del vettore che, in seguito al trasferimento, diviene un detentore mediato ed il vettore potrà così realizzare la riconsegna, solo con la necessaria presenza di un'attività convergente costituita da una parte materiale, realizzata attraverso un vero e proprio trasferimento fisico, ed un'attività di tipo volitivo.¹⁴²

merci trasportate in uno stato tale per il quale il trapasso della detenzione avvenga con la sola esplicitazione dell'attiva ricettiva dell'interessato".

¹⁴² V. M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 160.

Si potrebbe, dunque, ricondurre l' adempimento dell'obbligazione di consegna nello schema contrattuale del contratto a favore del terzo, previsto dall'art. 1411 secondo comma cod. civ.¹⁴³, ma tale ipotesi è facilmente confutata proprio dalla situazione caratterizzata dalla non definitività, prevista da quest'ultima posizione. Infatti, fino al momento in cui il beneficiario non dichiara di volerne espressamente profittare, lo stipulante ha il potere di esercitare la revoca. Di conseguenza, la riconsegna non può completarsi, poiché manca l' atto che consuma il potere del *tradens*.¹⁴⁴ Infatti, dal momento che il requisito essenziale della consegna consiste nell'acquisizione del potere di disposizione di fatto sulla cosa, se il trasferimento nei confronti del detentore materiale non è accompagnato dall'adesione acquisitiva dell'interessato, il meccanismo previsto per l' effettuazione della restituzione non si completa, in quanto la cosa rimane nella sfera possessoria del *tradens*.¹⁴⁵

Dopo lo sbarco delle merci, accanto all'obbligazione di restituzione, sussiste anche quella di custodia delle merci.

¹⁴³ L' art. 1411 c.c. Al secondo comma, stabilisce che: “ Salvo patto contrario, il terzo acquista il diritto contro il promittente, per effetto della stipulazione. Questa però può essere revocata o modificata dallo stipulante, finchè il terzo non abbia dichiarato, anche in confronto del promittente, di volerne profittare”.

¹⁴⁴ V. M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 65.

¹⁴⁵ V. M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 158 ss.

Anche nel contratto di trasporto sussisterebbe un'obbligazione di conservazione, fra le le condotte dovute dal vettore ed è difficile concepire l'obbligazione di consegna di una cosa separatamente da una obbligazione di conservazione. Infatti, secondo l'art. 1177 cod.civ.¹⁴⁶, l'obbligo di custodia si sostanzia nel mantenere la cosa nello stato in cui si trovava al momento del sorgere dell'obbligazione, ed ha carattere accessorio e strumentale alla riconsegna. La custodia, però, una volta giunte le merci a destinazione non è più funzionale al trasporto, in quanto materialmente concluso.

Poiché in teoria non sussiste un obbligo di consegna sanzionato, il vettore è responsabile per quest'ultima, mentre il depositario per la custodia. Si farebbe riferimento, quindi, nel primo caso allo schema negoziale del contratto di trasporto, mentre al contratto di deposito, nella seconda ipotesi.

Al riguardo si pone un interrogativo circa il motivo secondo cui il vettore si libera da una obbligazione di custodia attraverso il deposito a favore di terzo, rimanendo vincolato, in virtù del contratto di trasporto, all'obbligazione accessoria della riconsegna.

Si sostiene che la consegna all'impresa di sbarco non costituisce un adempimento di un obbligo del vettore e, si può dedurre che,

¹⁴⁶ Secondo l' art. 1177 c.c. “L' obbligazione di consegnare una cosa

le disposizioni sull'esecuzione delle attività finalizzate alla restituzione del carico e quelle riguardanti la responsabilità del vettore, comportano effetti diversi. La responsabilità contrattuale, infatti, consegue, esclusivamente dalle obbligazioni che nascono dal trasporto di cose, in quanto prendono a riferimento il momento giuridici della consegna, e non quello materiale della scaricazione.

Di conseguenza, la disciplina dello sbarco di amministrazione, rappresenta una modalità di esecuzione della prestazione e non riguarda l'obbligazione dell'adempimento del trasporto. Il deposito, pertanto, potrebbe identificarsi presso l'impresa di sbarco, fra i comportamenti strumentali e funzionali, rispetto alla realizzazione della consegna.

Detto questo, sembrerebbe opportuno, analizzare il contenuto dell'art. 454 cod. nav.¹⁴⁷, ed interrogarsi sul perché il legislatore abbia previsto la facoltà per il vettore di consegnare le merci ad

determinata include quella di custodirla fino alla consegna”.

¹⁴⁷ “Quando la nave sia in condizione si scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad in' impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all' indicato in polizza. Quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell' interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore. Quando si presentano più destinatari o vi è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell' art. 450.”.

un' impresa di sbarco, in quanto decidere attraverso il contenuto di tale disposizione, non sembra possibile.¹⁴⁸

Il significato della norma in questione trova fondamento nell'intenzione da parte del legislatore di consentire al vettore di disporre del carico avvalendosi dell'apporto di un proprio ausiliario¹⁴⁹, anche quando il destinatario, direttamente con la propria impresa o con altra impresa di sbarco, richieda la consegna delle merci ed il vettore non può rifiutarsi di consegnare la merce.

Questo favorisce, vista la rapidità intrinseca del trasporto aereo, il ricorso ad una procedura che consente una maggiore rapidità e speditezza al confronto, di una consegna ripartita fra più destinatari, mettendo al primo posto le esigenze del vettore.¹⁵⁰

¹⁴⁸ V.: M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 75, secondo il quale: "Convincente è la tesi per la quale la regola è stata espressa solo per puntualizzare che le spese delle operazioni compiute nell' interesse della nave incombono sul vettore, dopo che nel comma 1 dell' art. 454, dove si dispone un rimedio alla mora del creditore, implicitamente si prevede il contrario. Si può anche notare che il legislatore ha inteso intervenire direttamente su una questione pratica perchè ha riconosciuto l' importanza e la grande diffusione dello sbarco di amministrazione facoltativo e obbligatorio".

¹⁴⁹ V.: M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo funzioni e responsabilità*, cit. 9, secondo il quale: "L' ausiliario è dunque la persona che fornisce le proprie energie fisiche o intellettuali, di solito, ma non esclusivamente, verso una retribuzione, mettendole a disposizione di colui che le impiega per i propri fini. La figura dell' ausiliario, pertanto, si caratterizza semplicemente per la funzione di collaborazione, che può variare da un minimo contributo alla completa sostituzione (intesa in senso materiale e non nell' attività giuridica), prestata verso colui che esercita una qualunque attività economica".

¹⁵⁰ Così, M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo, Profili Privatistici*, cit. 70 ss.

Le maggiori critiche che sono state fatte a questo articolo, risiedono sull'assoluta coincidenza tra il primo e il secondo comma. Al primo comma, l'impresa di sbarco sarebbe qualificata come depositaria, mentre successivamente non vi è alcun riferimento all'obbligazione di custodia e conservazione del carico, prevedendo esclusivamente l'obbligazione di scaricazione effettuata tramite l'impresa. Il vettore non potrà ritenersi liberato dalle sue obbligazioni solo per la mera scaricazione delle merci dalla nave, è l'impresa di sbarco sarà considerata come un'ausiliaria del vettore. Pertanto il concetto di sbarco di amministrazione sarebbe da interpretarsi come una regola che impone la scaricazione della merce e la cessazione della responsabilità vettoriale in un rapporto di correlazione, principio, inapplicabile al trasporto aereo.

Detto questo, è necessario analizzare, a tal punto, il profilo strutturale che nasce in seguito allo sbarco del carico, i ruoli ed i rapporti intercorrenti fra il destinatario e l'impresa di sbarco.

Le attività di riconsegna risultano composte da vari atti successivi. Innanzitutto, il trasferimento intercorre fra il vettore e l'impresa, il quale è funzionale all'esecuzione della scaricazione dell'aeromobile, in questa fase, muta la posizione possessoria del vettore, il quale da detentore diviene possessore di fatto del bene. Con l'intervento del soggetto, poi, che riceve le merci, al fine di

compiere le attività di scaricazione e riconsegna dell'avente diritto, il vettore, pur mantenendo il potere di decidere il destino possessorio della cosa, perde la disponibilità materiale del carico. Pertanto, vi sono i presupposti per la formazione di una coppia possessoria caratterizzata da un rapporto analogo a quello capace di relazionare il possessore di fatto ed il mero detentore. Il vettore, infatti sarebbe il detentore mediato, mentre l'impresa potrebbe essere definita subdetentore.¹⁵¹

L'operatore, infatti, quando acquista la disponibilità materiale delle cose, ne diviene subdetentore per conto del vettore, che solo dopo il trasferimento, assume la qualifica di detentore mediato, ed il vettore può eseguire la riconsegna solo se entrambi i componenti svolgono una attività di tipo convergente, caratterizzata da una componente materiale che si concreta nel trasferimento fisico ed una di tipo volitivo di indirizzo verso il

¹⁵¹ Vedi M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 78, secondo il quale: “Le situazioni possessorie mediate si caratterizzano per il fatto che un soggetto, il *tradens*, al momento della loro costituzione, perde il potere di disporre della cosa senza il concorso del detentore materiale. Ciò si ripercuote anche sulle successive operazioni di consegna che coinvolgono la coppia, che presuppongono, pertanto, una collaborazione tra chi mantiene la posizione mediata e chi ha quella materiale. Il protagonista dell'operazione è ancora il vettore, che deve eseguire l'obbligazione che deriva dal trasporto, ma ormai, per svolgere tale attività non può fare a meno del subdetentore. È necessario, dunque, che entrambi i componenti della coppia svolgano una simultanea attività dispositiva”.

destinatario.¹⁵² Pertanto il vettore dovrà sempre eseguire l'obbligazione che deriva dal trasporto, ma necessariamente in concorso con il subdetentore.

Dunque la realizzazione di questa relazione di convergenza tra il vettore e l'operatore, come subdetentore, porta ad inquadrare la fattispecie della consegna da parte della coppia possessoria, nello schema della delegazione di pagamento, in quanto unico strumento in grado di consentire la consegna della cosa attraverso un atto di consegna del detentore materiale che sia riferibile anche a quello mediato.¹⁵³

L'operatore, infatti, oltre alla materiale manipolazione del carico, oggetto di un appalto di servizi, è incaricato di compiere un atto di riconsegna, produttivo di effetti giuridici e corrispondente ad un contratto di mandato¹⁵⁴. Nel contesto dell'assistenza a terra, tra l'altro, la *delegatio solvendi* assume una spiccata funzione solutoria. Tale caratteristica la si desume, infatti, dal fatto che il vettore, il quale è debitore della restituzione del carico nei confronti del destinatario, incarichi l'operatore, di cui è creditore, in base al rapporto nascente dall'*handling*, di adempiere la prestazione di riconsegna nei confronti del delegatario. Di

¹⁵² V.: M. PIRAS, *aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 160.

¹⁵³ V. M. PIRAS, *L'assistenza a terra. Profili privatistici*, cit. 78 ss.

¹⁵⁴ Il mandato, secondo l'art. 1703 c.c. "Il mandato è il contratto col quale una parte si obbliga a compiere uno o più atti giuridici per conto dell'altra".

conseguenza, l'adempimento del delegato estinguerà contemporaneamente, l'obbligazione del vettore verso il destinatario, ed anche quella dell'agente di assistenza a terra nei confronti del vettore.¹⁵⁵

Concludendo, risulta importante analizzare, la responsabilità dell'impresa di *handling*, analizzando l'art. 953 cod. nav., novellato, dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.¹⁵⁶ Dopo la riforma, con l' introduzione del nuovo articolo 953 cod. nav., il legislatore ha inteso estendere la responsabilità del vettore anche alle fasi di lavorazione e di affidamento dei bagagli all'operatore di assistenza a terra.

La *ratio* della novellata disposizione normativa trova il suo fondamento nel fatto di non deresponsabilizzare il vettore anche per i danni verificatisi durante quelle fasi del trasporto in cui le cose non sono più nella sua materiale disponibilità in quanto affidate ad un operatore di *handling* o ad un altro ausiliario, tutela l'esigenza di salvaguardare l'interesse superiore dell'utente finale, e afferma un'interpretazione estensiva della responsabilità *ex recepto*.

¹⁵⁵ V. M. PIRAS, *aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 161.

¹⁵⁶ L' art. 953 del cod. nav. è stato sostituito dall' art. 14, comma 15, del D.L.vo 15 marzo 2006, n. 151. Tale disposizione entra in vigore trascorsi trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso (G.U. Serie gen. - n. 88 del 14 aprile 2006).

L'utente è garantito, dalla previsione di legge, secondo cui il vettore risponde del fatto dei suoi ausiliari, che in caso contrario potrebbe essere tenuto a dover reclamare i danni nei confronti di soggetti a lui sconosciuti. Anche se comunque, l'operatore di *handling* potrebbe sempre essere chiamato a rispondere in via extracontrattuale nei confronti del soggetto legittimato alla riconsegna.¹⁵⁷

4. L' assistenza a terra e il contratto a favore del terzo

Lo schema negoziale del contratto a favore del terzo, in termini generale, potrebbe essere il più idoneo per regolare una situazione complessa costituita da rapporti di varia natura, che intercorrono tra lo stipulante, il promittente ed il beneficiario, e possa rappresentare lo strumento più idoneo, tramite l'operatore di *handling*, per l' adempimento dell'obbligo di riconsegna del vettore aereo.

Le attività di assistenza a terra, da un punto di vista funzionale, sono ricostruite, nel senso che l' attribuzione al terzo è concordata per il soddisfacimento dell'obbligazione di riconsegna, la quale

¹⁵⁷ Vedi G. pace di Civitavecchia, sez. Fiumicino, 31 agosto 2007, in Dir.

viene adempiuta dal vettore aereo stipulante, tramite l'agente di assistenza a terra.

L'agente di *handling*, poi come promittente, spinto dall'esigenza di estinguere il rapporto di assistenza che lo lega al vettore, è indotto a stipulare il contratto a favore del terzo.¹⁵⁸

La principale questione da porsi, circa l'applicabilità o meno del contratto a favore del terzo alla riconsegna, consiste nell'accertare se si possa valutare come un vantaggio per il destinatario l'acquisto *ex deposito* di un diritto, che in relazione alle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto, gli era già dovuto.¹⁵⁹

Partendo, dal presupposto, che l'impresa di sbarco si identifica come ausiliaria del vettore, ossia di colui che esegue il trasporto, automaticamente si rileva e si esclude la possibilità, che il contratto possa indirizzare la prestazione nei confronti del terzo.

Trasp. II-2008, con nota di M. BASILE, 529 ss.

¹⁵⁸ Vedi, M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, cit. 156.

¹⁵⁹ Così, V.: M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 98 ss., secondo il quale: "Sotto questo profilo suscita interesse anche la natura giuridica della situazione soggettiva trasmessa al terzo, in quanto, gravando sul vettore l'obbligo di riconsegna, la prestazione del depositario, che è oggetto di trasferimento al destinatario, parrebbe principalmente focalizzarsi sul dovere di custodia. La domanda sulla compatibilità tra figura generica e una delle sue specie si pone anche quando i poteri di disposizione sul carico, che spettano al vettore fino all'adempimento delle formalità richieste al destinatario per l'esercizio dei propri diritti, sembrano intrecciarsi e in qualche momento collidere con quelli che sorgono in capo a quest'ultimo soggetto nella veste di beneficiario di una stipulazione a suo favore".

L'unico soggetto legittimato a far valere i diritti nascenti dal contratto di deposito, è il vettore, il quale detiene il carico per suo conto. Infatti, anche se la detenzione delle merci passa all'impresa, quest'ultima può disporre la restituzione delle cose trasportate solamente al soggetto che presenta un documento di legittimazione, rilasciato dal vettore a colui che ha diritto alla riconsegna.

Ai fini dell'analisi riguardo l' applicabilità del contratto a favore del terzo all'assistenza a terra, è opportuno soffermarsi circa i rapporti intercorrenti fra quest'ultimo contratto ed il contratto di trasporto.

L'art. 1372 cod. civ.¹⁶⁰, esprime il principio di relatività del contratto, infatti, le parti sono vincolate a rispettare l' impegno che hanno assunto nel contratto ma gli effetti del contratto, sono limitati alle sole parti, e, non possono intaccare la sfera giuridica altrui, salvo nei casi espressamente previsti, come nel caso dell'art. 1411 c.c..¹⁶¹ In quest'ultimo caso, la legge consente che attraverso una clausola accessoria le parti possano deviare gli effetti di un ordinario contratto obbligatorio o traslativo, nei

¹⁶⁰ Secondo l' art. 1372 c.c., secondo comma “Il contratto non produce effetto rispetto ai terzi che nei casi previsti dalla legge”.

¹⁶¹ L' art. 1411 c.c., prevede che “E' 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, finchè il terzo non abbia dichiarato, anche in confronto del promittente, di volerne profittare”.

confronti di un soggetto ad esso estraneo. Pertanto, il contratto a favore del terzo, si identifica come uno schema generale suscettibile ad essere utilizzato come strumento dell' autonomia privata.

Il soggetto terzo acquisisce un diritto nei confronti del promittente, e l'attribuzione è soggetta a due eventualità. Vi potrebbe essere una revoca da parte dello stipulante, la quale è efficace solo se interviene prima della dichiarazione del beneficiario di volerne profittare, e la facoltà del soggetto terzo di opporre un rifiuto, con la finalità di tutelare la sua sfera giuridica ingerenze altrui.¹⁶²

Nel corso degli anni, la crescita tumultuosa dei traffici industriali e commerciali ha reso urgente l'adozione di strumenti che consentissero all'avente diritto al carico l'esercizio dei diritti nascenti dal trasporto direttamente verso il vettore ed indipendentemente dai rapporti di quest'ultimo con il mittente, e, per rispondere a tali esigenze, il legislatore si è avvalso della figura contrattuale del contratto a favore del terzo.

¹⁶² V.: M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 105, secondo il quale: “Per descrivere la situazione giuridica soggettiva del beneficiario nel periodo tra la stipulazione in suo favore e l' adesione, in sede di affinamento concettuale si è efficacemente parlato di titolarità astratta del diritto. Questa posizione indica una fase potenziale che non può essere disgiunta dall' esercizio del diritto, poiché qualsiasi atto in questo senso vale a consacrare l' irreversibilità dell' acquisto”.

Gli articoli 1685 c.c.¹⁶³ e 1689 c.c.¹⁶⁴, riguardanti la normativa sul trasporto di cose, talvolta si pongono in contrasto con l'art. 1411 c.c..

La posizione rivestita dal destinatario, infatti, non può essere comparabile a quella del beneficiario, in quanto dall'estensione del diritto di contrordine si desume che nel suo patrimonio non entrano diritti soggettivi per effetto della stipulazione. L' art. 1689 c.c. al 2° comma, introdurrebbe una divaricazione tra la titolarità del diritto ed il suo esercizio, determinando l' esistenza di una fase intermedia, sconosciuta alla struttura dell'art. 1411 c.c., dove il destinatario non ha la disponibilità della merce, nonostante sia l' unico titolare.¹⁶⁵

¹⁶³ “Il mittente può sospendere il trasporto o chiedere la restituzione delle cose, ovvero ordinarne la consegna a un destinatario diverso da quello originariamente indicato o anche disporre diversamente, salvo l' obbligo di rimborsare le spese e di risarcire i danni derivanti dal contrordine. Qualora dal vettore sia stato rilasciato al mittente un duplicato della lettera di vettura o una ricevuta di carico, il mittente non può disporre delle cose consegnate per il trasporto, se non esibisce al vettore il duplicato o la ricevuta per farvi annotare le nuove indicazioni. Queste devono essere sottoscritte dal vettore. Il mittente non può disporre delle cose trasportate dal momento in cui esse sono passate a disposizione del destinatario”.

¹⁶⁴ “I diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore. Il destinatario non può esercitare i diritti nascenti dal contratto se non verso pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate. Nel caso in cui l' ammontare delle somme dovute sia controverso, il destinatario deve depositare la differenza contestata presso un istituto di credito”.

¹⁶⁵ V.: M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 112., secondo il quale: “Tra l' altro in questo modo pare

In materia di assistenza a terra, le maggiori perplessità, riguardano l'interpretazione che considera il vettore ed il depositario entrambi obbligati per la consegna e la custodia del carico, in quanto tale interpretazione sarebbe contrastante con la disciplina del contratto a favore del terzo. Infatti, il destinatario potrebbe preferire agire direttamente nei confronti del vettore, il quale, sarebbe obbligato in solido con il soggetto depositario, ma se si concedesse azione nei confronti del vettore, ci si porrebbe in contrasto con il contratto a favore del terzo, il quale non ammette che si possa agire nei confronti dello stipulante, in quanto, in tale tipo di negozi giuridici, l'unico soggetto obbligato alla prestazione è il soggetto promittente.

Analizzando la complessiva operazione che coinvolge il trasporto ed il contratto dal quale si fa discendere un autonomo diritto di riconsegna, si nota che la posizione creditoria che deriva al destinatario dall'ultimo negozio era già dovuta a quest'ultimo, in conseguenza del primo. Pertanto, il destinatario era già legittimato

consentita una estensione non prevista del potere di rifiutare l'attribuzione, perchè la determinazione di non pagare il porto e gli assegni provoca in sostanza la rinuncia alla prestazione in un momento in cui questa non potrebbe essere rifiutata nel contratto a favore di terzo. E' inevitabile, in conclusione, registrare una notevole incongruenza disciplinare tra contratto di trasporto e contratto a favore di terzo. Si potrà sostenere che si tratta di differenze di dettaglio o, al contrario, di contrapposizioni tanto rilevanti da impedire l'assimilazione delle due figure a un livello poco più alto di quello descrittivo. Ma, per quello che qui interessa, è già appagante il riscontro delle innegabili distinzioni concrete tra i

ad esercitare un credito avente ad oggetto la riconsegna del bene trasportato. Seguendo la tesi che esclude la permanenza di un obbligo per il vettore dopo la consegna della merce all'impresa, si potrebbe riconoscere che nel caso di perdita o avaria il destinatario subirebbe un danno e l'avente diritto al carico si esporrebbe al rischio creato dalla diversa consistenza economica dell'impresa rispetto al debitore originario. Anche tenendo ferma l'obbligazione che discende dal trasporto, il terzo comunque, non vedrebbe un accrescimento del suo patrimonio derivante da un diritto alla riconsegna, in quanto, verrebbe esercitato lo stesso identico diritto nei confronti di due soggetti obbligati. Dunque, si dovrebbe sostenere l'incompatibilità dello schema del contratto a favore del terzo.

Analizzando, però, la vicenda da un punto di vista strettamente giuridico, il significato del vantaggio potrebbe cogliersi nell'attribuzione di una o più posizioni soggettive di varia natura contrassegnate dalla preminenza del profilo del potere su quello del dovere. Pertanto è chiaro, che poter disporre di un nuovo debitore da assoggettare ai poteri del creditore incarna, secondo questa interpretazione, una conseguenza vantaggiosa che giustifica l'adozione dello schema del contratto a favore del

due contratti, senza ulteriore necessità di discuterne l'inquadramento sistematico”.

terzo.¹⁶⁶ Dunque, circa la relazione che può sorgere tra negozi giuridici contenenti la medesima prestazione, il contratto con il quale si offre un diverso debitore al destinatario è idoneo ad attribuirgli il nuovo diritto richiesto per la configurabilità dello schema, purché tale contratto, venga isolato da un'eventuale più ampio contesto.

Per quanto riguarda, la posizione delle parti, ipotizzando che un contratto di deposito o altro negozio diverso, a favore di terzo si inserisca nella fase dello sbarco che consegue all'esecuzione di un contratto di trasporto, si riscontra, che il vettore assumerebbe la qualità di stipulante, nel contratto concluso con il depositario, mentre il destinatario, anche beneficiario, avrebbe la titolarità discendente da due contratti. E' facile notare, che tra contratto di trasporto e contratto a favore del terzo, vi siano delle differenze. Nel caso in cui i contratti operino congiuntamente, il destinatario acquisterà il diritto alla riconsegna ex deposito, quando ancora non è sorta nessuna titolarità dal contratto di trasporto e, nel momento in cui avviene l' affidamento della merce per lo sbarco,

¹⁶⁶ Vedi, M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 116, secondo il quale: “Certo è difficile ignorare che l' efficacia privativa della combinazione negoziale relega il beneficio a una condizione fittizia. Tuttavia, rammentando che nella particolare posizione di chi assimila lo sbarco d' ufficio allo sbarco di amministrazione l' effetto liberatorio per il vettore nasce dalla legge, si possono distinguere due aspetti della vicenda: il primo, che arreca uno svantaggio al destinatario, è un prodotto di una disposizione normativa, e il secondo, consistente nell' obbligazione del depositario, che ben può rappresentare il *favor* in un contratto a favore del terzo”.

il destinatario potrebbe ancora non aver richiesto il carico. Infatti, normalmente, nel trasporto aereo di cose il vettore non si accerta se il destinatario sia reperibile al momento della scaricazione e il destinatario non si interessa di essere presente alle operazioni di scarica, in quanto, come nei porti, l'affidamento all'impresa è la prassi usuale, anche negli aeroporti. Anche se lo sbarco avviene ad insaputa del soggetto interessato al carico, la stipulazione di un contratto a favore del terzo determina l'immediato sorgere di un diritto nei confronti di quest'ultimo soggetto, e, se la merce è già stata consegnata all'impresa, al mittente sarebbe impedito di disporne, in quanto secondo le norme dettate per il trasporto, la merce non è ancora passata nella disponibilità del destinatario. Per risolvere tale situazione, si potrebbe ipotizzare, per quanto riguarda l'efficacia verso il terzo, che il deposito sia subordinato alla condizione sospensiva di richiesta di riconsegna al vettore, ed in tal modo i diritti nascenti dal deposito non potrebbero esercitarsi prima dei diritti originati dal contratto di trasporto.

Anche tale soluzione, però, risulta criticabile. In primo luogo, verrebbe apposto un elemento accidentale in tutti i contratti che si riferiscono allo sbarco di amministrazione, senza alcuna disposizione normativa in tal senso e, in secondo luogo, verrebbe apposta un'ulteriore condizione al contratto di trasporto, il quale è già subordinato a termini e condizioni.

Per riuscire a ridurre i contrasti fra le situazioni soggettive di mittente e destinatario, basterebbe, dunque, invece che apporre una condizione, valutare la richiesta di riconsegna delle merci come una fattispecie idonea a far scattare il meccanismo di acquisizione valido per entrambi i contratti, così le due situazioni astratte si potrebbero coordinare, dal momento che l'atto di richiesta di riconsegna, qualora rivesta la forma di un comportamento incarna anche un atto di attribuzione del terzo.

Però, la dichiarazione deve essere diretta a destinatari diversi per esplicitare i suoi effetti, in quanto essa sarebbe unitaria solo apparentemente.

La richiesta di consegna, nelle operazioni di assistenza a terra, è rivolta quasi costantemente all'impresa aeroportuale, la quale si pone come unico interlocutore nei confronti dei destinatari. Il valore assunto dalla dichiarazione, così si configura con l'adesione nel contratto a favore del terzo, mentre manca la dichiarazione nei confronti del vettore – stipulante, ed il mittente, dovrebbe ancora disporre del potere di contrordine. Pertanto, in tale situazione, la dichiarazione assume un valore opposto al caso precedente.¹⁶⁷

Dunque, nelle operazioni di *handling*, dove la richiesta di consegna, di solito, è rivolta all'impresa aeroportuale, avrebbe

valore di adesione all'attribuzione effettuata al terzo. La legge, all'art. 1413 c.c.¹⁶⁸, al fine di salvaguardare l'autonomia del diritto del beneficiario, prevede che l'operatore, di assistenza a terra, non possa opporsi ad una richiesta del destinatario insolvente, nemmeno su ordine del vettore.

Concludendo, pertanto, un'obbligazione di consegna non può dirsi efficacemente estinta attraverso un'attribuzione al beneficiario del contratto a favore di terzo.

Dal momento, che la consegna è caratterizzata principalmente dall'acquisizione da parte dell'*accipiens* e correlativa dismissione da parte del *tradens* della disponibilità di fatto della cosa, si può facilmente affermare che l'effetto restitutorio può dirsi realizzato ed il destinatario può esercitare questo potere di fatto, solamente con l'intervento dell'operatore.

Dunque, l'estinzione dell'obbligazione di consegna, non si verifica, attraverso lo schema del contratto a favore del terzo, soprattutto, per la circostanza, che sino alla manifestazione di volontà del titolare mediato non si verifica la liberazione del vettore, dal momento che l'attribuzione è liberamente revocabile.

¹⁶⁷ V. M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 118 ss.

¹⁶⁸ “Il promittente può opporre al terzo le eccezioni fondate sul contratto dal quale il terzo deriva il suo diritto, ma non quelle fondate su altri rapporti tra promittente e stipulante”.

Il trasferimento al detentore materiale non accompagnato dall'adesione acquisitiva da parte del soggetto interessato, dunque, non permette al meccanismo restitutorio di completare i suoi requisiti, lasciando la cosa nella sfera di disposizione del *tradens*.

La cosa trasportata, infatti, viene affidata ad un'impresa di *handling* che la detiene per conto del destinatario finale, il quale non ha espresso alcun assenso all'acquisto, ed è anche inconsapevole di ciò che accade. Tutto ciò, non può realizzare l'effetto della consegna.

Posto che il requisito essenziale della consegna consiste nell'acquisizione da parte dell'*accipiens* e nella correlativa dismissione del *tradens* della disponibilità di fatto della cosa, si può sostenere che solo con l'intervento dell'operatore, il destinatario può esercitare questo potere di fatto e l'effetto restitutorio potrà realizzarsi.¹⁶⁹

5. L'assistenza a terra e la delegazione di pagamento

Secondo quanto affermato precedentemente, anche le fasi inerenti al trattamento ed il deposito della merce presso un'impresa di

¹⁶⁹ In tal senso, M. PIRAS, *Aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 158 ss.

handling sono soggette alla disciplina del contratto di trasporto, e soggette a tale normativa anche per quanto riguarda gli aspetti della responsabilità.

Pertanto, ai fini dell'analisi delle operazioni di *handling*, sembra opportuno in primo luogo, rimarcare il fatto in cui l'ordinario momento di chiusura costituente il contratto di trasporto, si arricchisce dell'attività di un soggetto che si interpone nel rapporto che vincola il vettore aereo al destinatario. In secondo luogo, si nota che l'operatore di assistenza a terra agisce sul piano della prestazione di riconsegna.¹⁷⁰

Pertanto, nei casi in cui, l'intervento del soggetto è finalizzato all'assunzione di un debito altrui, come potrebbe avvenire ad esempio, nella fattispecie della delegazione, il soggetto terzo

¹⁷⁰ Vedi, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 152 ss., secondo il quale: "A questo punto si incontra una prima partizione delle forme di intervento, che si dividono tra quelle che si verificano in sede di adempimento dell' obbligazione, e quelle che si collocano in un momento diverso e precedente all' attuazione del rapporto, in quanto finalizzate all' assunzione di un debito altrui. Tale ultimo effetto costituisce il momento qualificante di tre figure negoziali, la delegazione, l' espromissione e l' acollo, che si è soliti individuare anche in base a un' altra importante caratteristica connessa alla fattispecie di assunzione, vale a dire quella di provocare la modifica soggettiva dal lato passivo di una obbligazione preesistente. La modificazione può essere cumulativa, quando consiste nella semplice aggiunta di un nuovo debitore accanto a quello originario, o liberatoria, quando il creditore acconsente alla sostituzione del vecchio debitore, che viene liberato, con uno nuovo. In quest' ultimo caso il negozio di assunzione può provocare un effetto privativo o novativo, a seconda che si verifichi una successione nel debito, che, *mutato debitore*, permane in esistenza in tutti i suoi elementi costitutivi, o che, estinta l' obbligazione originaria, ne sorga una di contenuto identico in capo al nuovo debitore".

interviene in una fase più avanzata, caratterizzandosi, l'adempimento del terzo, nell'attività svolta da un soggetto che, senza esservi obbligato, si sostituisce al debitore nell'esecuzione della prestazione.

Attraverso tale meccanismo, il vincolo preesistente viene rafforzato e viene garantito maggiormente il debito originario, tramite l'aggiunta di un nuovo debitore, in una fase, comunque solutoria. L'estinzione dell'obbligazione, avviene tramite un adempimento che potrebbe definirsi indiretto, ma sicuramente più immediato. Il fenomeno che viene a crearsi è differente dall'adempimento, conseguendo il creditore dal terzo un risultato economicamente differente da quello dovuto. Il terzo, anche nel contratto a favore del terzo, non è parte e non lo diviene, in quanto la dichiarazione di volerne profittare produce esclusivamente l'effetto di rendere l'acquisto di un diritto del terzo alla prestazione del promittente.

Ai fini di un' accurata analisi della fattispecie della delegazione di pagamento, è importante analizzare il significato sostanziale e concreto assunto dall' intercessione del terzo.

La delegazione di pagamento, come anche la delegazione del debito, producono un effetto caratterizzato principalmente dalla concentrazione dell'attività giuridica in un unico negozio giuridico, in quanto lo spostamento patrimoniale sarebbe attuato

tra soggetti che ripetono le ragioni della perdita e dell'acquisto di un bene esclusivamente per quel che concerne i rapporti interni con un terzo. Come il contratto a favore del terzo, infatti, anche la delegazione di pagamento, realizza un duplice effetto patrimoniale tramite un' unica attribuzione, affidando ad un' unica prestazione, l'estinzione dei rapporti di base, al fine di evitare un inutile spreco di attività giuridica.

A differenza del contratto a favore del terzo, l' attribuzione è neutrale e non trovando esternamente un proprio fondamento causale con lo stipulante. Pertanto, la neutralità dell'adempimento che si rinviene nella delegazione, non si ritrova nel contratto a favore del terzo.¹⁷¹ Dal punto di vista strutturale, il rapporto che sorge con il soggetto delegatario nasce in seguito ad una nuova dichiarazione di volontà del soggetto delegato, mentre nel contratto a favore del terzo, il diritto del soggetto terzo trae la sua origine automaticamente dal negozio intercorso tra il promittente e lo stipulante. Il delegato, assume, dunque, la sua obbligazione in virtù di un negozio estraneo al rapporto di provvista.

¹⁷¹ V.: M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 160 ss.

Secondo l' art. 1271 c.c.¹⁷², infatti, in assenza di apposito accordo, non si può rilevare l' invalidità o l' inefficacia dei rapporti di provvista o di valuta, a differenza dell'art. 1413 c.c.

La delegazione si caratterizza per la mancanza di un obbligo del delegato nei confronti del destinatario, e nel contratto a favore di terzo, il promittente non può opporre al beneficiario le eccezioni personali, queste ultime rilevanti, invece tra delegato e delegatario. Nel contratto a favore del terzo, secondo l' art. 1413 c.c.¹⁷³, infatti, al terzo possono essere opposte le eccezioni fondate sul contratto, dal quale quest'ultimo trae il suo diritto, effetto non previsto nella delegazione, perché fondata su un negozio giuridico indipendente.¹⁷⁴

La circostanza prevista dall'art. 1413, comporta conseguenze negative sull'atto di adempimento, pregiudica le ragioni creditorie del destinatario e, soprattutto, si pone in contrasto con le esigenze

¹⁷² Il delegato può opporre al delegatario le eccezioni relative ai suoi rapporti con questo. Se le parti non hanno diversamente pattuito, il delegato non può opporre al delegatario, benchè questi ne fosse stato a conoscenza, le eccezioni che avrebbe potuto opporre al delegante, salvo che sia nullo il rapporto tra delegante e delegatario. Il delegato non può neppure opporre le eccezioni relative al rapporto tra il delegante e il delegatario, se ad esso le parti non hanno fatto espresso riferimento”.

¹⁷³ “Il promittente può opporre al terzo le eccezioni fondate sul contratto dal quale il terzo deriva il suo diritto, ma non quelle fondate su altri rapporti fra promittente e stipulante”.

¹⁷⁴ Vedi, M. PIRAS, *L' assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit. 176 ss.

di speditezza e celerità tipiche del trasporto, ed in particolare delle operazioni di consegna.

Inoltre, nello schema previsto dall'art. 1411 c.c. non risulta chiaro il momento in cui lo stipulante possa dirsi liberato e correlativamente quando il terzo aderisca alla stipulazione, o quando il promittente esegue il comportamento dovuto. Si potrebbe sostenere che l' obbligazione originaria, si estingue al momento della riscossione del credito ceduto, richiamando la normativa in materia di cessione del credito in luogo di adempimento o in materia di accollo, ma far riferimento a tali argomenti, potrebbe essere più appropriato, qualora la volontà delle parti si ripercuota sull'influenza della cessione sul rapporto preesistente.

Accertate le succitate differenze strutturali, pare utile ora, analizzarle in relazione agli effetti che concretamente si ripercuotono sulla riconsegna effettuata dall'impresa di *handling*.

La delegazione di pagamento, sembra la fattispecie più idonea applicabile alla restituzione delle cose trasportate.

Si realizza attraverso il meccanismo, secondo cui, il vettore, il quale è debitore della restituzione del carico nei confronti del destinatario, incarica l' operatore di *handling*, ad adempiere nei riguardi del delegatario, la prestazione di riconsegna.

Dunque l' adempimento del delegato ha la capacità di estinguere sia il rapporto di valuta, che è quello caratterizzato dall'obbligazione del vettore verso il destinatario, ed il rapporto di provvista, caratterizzato, invece, dall'obbligazione dell'agente di assistenza a terra verso il vettore. Il delegato, inoltre, non si obbliga né in via solidale, né in via sussidiaria nei confronti del creditore, con l' importante effetto di poter escludere ogni vincolo obbligatorio tra l' operatore aeroportuale ed il destinatario delle merci.

La delegazione di pagamento è caratterizzata dall' autonomia del pagamento dei rapporti di base, ed è possibile che l' operatore di *handling*, rivesta una posizione analoga a quella del vettore, e possa titolare la delegazione, dichiarando di attuare la consegna in esecuzione del contratto di trasporto.

Elemento, inoltre molto importante da sottolineare, è che nella delegazione di pagamento, sembra anche possibile eliminare gli ostacoli all'eventuale esercizio del diritto di contrordine da parte del vettore, in quanto, secondo l'art. 1270 c.c., è possibile escludere l'ordine di pagamento sino al momento dell'adempimento.¹⁷⁵

¹⁷⁵ V.: M. PIRAS, *aeroporti e responsabilità*, a cura di M. DEIANA, cit. 158 ss.

BIBLIOGRAFIA

AMADEO ELISA, *Responsabilità dell' operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*, nota critica a Cass., 22 giugno 2007, n. 14593, in *Dir. trasp.*, 2009, I, p. 169 ss.

ANCIS LUCA, *Aeroporti e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2004, I, p. 250 ss.

ANTONINI ALFREDO, *La responsabilità degli operatori del trasporto. Case history and case – law*, Milano, 2008.

ANTONINI ALFREDO, *Il reato di interruzione di pubblico servizio nell' attività aeronautica: concezione tradizionale e nuovi orizzonti interpretativi*, in *Dir. trasp.* 1998, III, p. 639 ss.

BALLARINO – BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1998.

BASILE MARCO, *Sulla responsabilità dell' impresa di handling alla luce della novella del codice della navigazione*, nota critica a G. pace di

Civitavecchia, sez. Fiumicino, 31 agosto 2007, in *Dir. trasp.*, 2008, II, p. 525 ss.

CARBONE SERGIO M. - MUNARI FRANCESCO, *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000.

COMENALE PINTO MICHELE M. - MORANDI FRANCESCO – MASALA LAURA, *Le gestioni aeroportuali. Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo*, 2005.

DEIANA MASSIMO, *Aeroporti e responsabilità*, Cagliari, 2005.

DE STEFANI GIORGIO, *Diritto Aereo*, Roma 2002, 89 ss.

DI GIUGNO MARCO, *Ad una maggiore liberalizzazione corrisponde un miglioramento della qualità dei servizi prestati*, in *Dir. trasp.*, 2014, I, p. 43 ss.

D' ORAZIO BARBARA, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido col vettore aereo*, nota critica a Cass., 19 gennaio 1996, n. 418, in *Dir. trasp.*, 1997, I, 155 ss. GIRARDI PIETRO –

COLETTA CARLO, *Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno*, in *Dir. trasp.*, 1996, I, p. 73 ss.

LOBIANCO ROCCO, *Compendio di diritto aeronautico*, Milano 1999.

MANCINI FRANCESCA, *Sull' applicabilità all' impresa di handling delle condizioni generali di trasporto del vettore*, nota critica a G. pace di Roma, sede di Ostia, 7 febbraio 2002, in *Dir. trasp.*, 2002, II, p. 587 ss.

MANCUSO GIULIA, *Libertà di accesso al mercato e mantenimento dei livelli occupazionali nei servizi di handling*, nota critica a Corte di giustizia, 9 dicembre 2004, causa c-460/2, in *Dir. trasp.*, 2005, I, p. 177 ss.

MASUTTI ANNA, *Il diritto aeronautico. Lezioni casi e materiali*, Torino 2205.

PERRONE PATRIZIA, *Ancora sulla responsabilità dell' operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*, nota critica a Cass., 19 giugno 1993, n. 6841, *Dir. trasp.*, 1994, I, p. 211 ss.

PESCATORE GABRIELE – TULLIO LEOPOLDO, *Codice delle leggi sulla navigazione*, Milano, 2004.

PIRAS MASSIMILIANO, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo, funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2205.

PIRAS MASSIMILIANO, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino 1999.

RIGUZZI MAURIZIO, *Il nuovo diritto aeronautico, in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002.

RIGUZZI MAURIZIO, *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984.

TULLIO LEOPOLDO, *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, Torino 2002.

TULLIO LEOPOLDO, *Liberalizzazione dell' handling e servizio pubblico*, in *Dir. trasp.*, 2000, II, p. 323 ss.

VALBUSA SANDRO, *Handling aeroportuale e regolamenti C.E.E.*, in *Dir. trasp.*, 1992, I, p. 109 ss.

ZUNARELLI STEFANO, *Lezioni di diritto della navigazione*, Bologna, 2001.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Decreto Legislativo 13 gennaio 1999 n. 18. Attuazione della direttiva 96/67/CE

Direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Convenzione di Montreal, Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale.

Convenzione di Varsavia, Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel testo modificato dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955.

Decreto Legislativo n. 151 del 15 marzo 2006, Disposizioni correttive ed integrative al Decreto Legislativo n. 96 del 9 maggio 2005, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2006.