

COLLANA DEL DIPARTIMENTO DI SCIENZE GIURIDICHE
E DELLA FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
DELL'UNIVERSITÀ DI MODENA E REGGIO EMILIA

68

Nuova serie

IL DIRITTO AERONAUTICO A CENT'ANNI DAL PRIMO VOLO

ATTI DEI CONVEGNI

Modena, 6-7 giugno 2003
Trieste, 26-27 settembre 2003

A cura di

ALFREDO ANTONINI e BRUNO FRANCHI



MILANO - DOTT. A. GIUFFRÈ EDITORE - 2005

ENZO FOGLIANI (*)

EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA SUI RAPPORTI ACCESSORI AL TRASPORTO AEREO

Il mio intervento vuole soltanto offrire alcuni spunti di riflessione non tanto sulla normativa sul trasporto aereo, di cui si è già ampiamente parlato sia sotto il profilo pubblicistico che privatistico, quanto sulla disciplina che regola i rapporti di diritto privato correlati alle attività precedenti e successive al trasporto.

Se infatti è ormai un dato acquisito l'esistenza di una normativa tendenzialmente uniforme che regola il trasporto aereo sotto l'aspetto privatistico, per quanto attiene le attività precedenti e successive al trasporto si nota non tanto una carenza di uniformità nella normativa, quanto piuttosto un vero e proprio vuoto normativo che in Italia è pressoché assoluto. Ciò nonostante le attività precedenti e successive al trasporto siano tanto importanti quanto il trasporto cui sono accessorie.

Il tempo a disposizione non mi permette un'analisi dettagliata delle varie fattispecie; ma basterà portare, quale esempio, le attività di handling delle merci in ambito aeroportuale.

Si tratta di un settore di attività nel quale si sono registrati copiosi interventi di tipo pubblicistico; ma pressoché nulla per quanto attiene quello privatistico. Eppure, si tratta di uno dei settori di maggior rilievo, specie per quanto attiene il contenzioso: la grande maggioranza dei danni alle merci trasportate per via aerea, infatti, non si verifica a bordo del velivolo, ma a terra,

(*) Docente a contratto di informatica giuridica nell'Università di Udine.

prima o dopo il trasporto, quando la merce è affidata alla società di gestione aeroportuale.

I contratti che regolano i rapporti fra gestore aeroportuale e compagnie aeree per ciò che attiene il trasporto merci hanno ormai raggiunto un minimo comune denominatore che consentirebbe di definirli oggi come contratti tipici. Pur essendo contratti che regolamentano interessi economici di notevole rilievo, nel codice della navigazione non si trova traccia di norme ad essi relative; ed in seguito, nulla è stato fatto, sotto il profilo privatistico, al riguardo.

Si potrebbe obiettare che una tale latitanza si riscontra anche in altri settori del diritto; ad esempio il leasing, contratto ormai diffusissimo, ha avuto l'attenzione del solo legislatore tributario, ma è stato negletto da chi avrebbe dovuto fissarne i connotati sotto il profilo privatistico.

Ma nel caso del leasing, ciò che non ha fatto il legislatore ha fatto la giurisprudenza, supportata dalla dottrina; talché oggi, sulla base delle numerose sentenze intervenute negli anni, è possibile enucleare con sicurezza i caratteri essenziali del contratto di locazione finanziaria.

Ciò non è avvenuto per il contratto di handling. Nonostante tali contratti siano ormai nella prassi ben caratterizzati, articolati ed ampiamente diffusi, la giurisprudenza prevalente continua a considerarli semplicemente come se fossero inesistenti.

Ad esempio, si registrano in Italia una serie di sentenze, che costituiscono l'orientamento prevalente, le quali, nel caso di danno alle merci avvenuto in ambito aeroportuale dopo l'arrivo dell'aeromobile, ipotizzano l'esistenza di un contratto di deposito a favore del terzo, che intercorrerebbe fra vettore e società aeroportuale. Le questioni di responsabilità fra gestore e vettore nei confronti dell'utente, che pure i contratti di handling disciplinano specificamente anche con precisi richiami alla normativa internazionale sul trasporto aereo, vengono spesso semplicisticamente risolte applicando la normativa sul deposito, nonostante di tale contratto di deposito a favore di terzi non vi sia mai traccia nei contratti di handling.

Così come in altri settori del diritto aereo il ricorso alla configurazione delle attività di volo come attività pericolosa consente pronunce più benevole per il danneggiato di quelle che si avrebbero applicando la complessa disciplina speciale prevista al riguardo, così la ricostruzione dei rapporti fra le parti prescindendo dalla voluminosa documentazione contrattuale che costituisce il contratto di handling consente, in genere, esiti favorevoli al ricevitore di merce danneggiata.

Ciò è ovviamente favorito dalla carenza di una normativa privatistica di riferimento che fissi i principi generali del contratto di handling e delimiti precisamente le responsabilità delle parti.

In modo meno eclatante, questo fenomeno sembra si verifichi anche in relazione ad altri rapporti privatistici connessi al trasporto aereo. Vogliamo credere che questi orientamenti che si stanno registrando in tutto il settore aereo siano dettati dall'intento di dare una maggiore tutela all'utente, piuttosto che da una non precisa visione delle norme — sia contrattuali che di legge — che regolano questi rapporti; anche se la complessità che tali norme specialistiche hanno raggiunto rendono oggettivamente piuttosto ostica la materia.

Ma anche se una maggior tutela dell'utente può essere un nobile e lodevole scopo, non sembra lecito sia perseguito in questo modo. Con questo sistema, infatti, la tutela del singolo utente viene ottenuta a scapito della certezza del diritto e comporta costi sociali molto più alti in tema di contenzioso.

Eppure, proprio il trasporto aereo dimostra come l'esistenza di una normativa completa e precisa sotto il profilo privatistico sia il miglior mezzo per tutelare l'utente, ridurre il contenzioso e assicurare la certezza del risarcimento del danno, anche senza il ricorso alla magistratura.

Il dato è evidente. Anche se il trasporto aereo di persone è fenomeno di più ampia portata rispetto a quello merci, il trasporto di cose vanta un contenzioso giudiziario di gran lunga maggiore sia per numero che per valore.

Resta quindi ancora da colmare in Italia un vuoto normativo di carattere privatistico, la cui persistenza ha costi sociali di grande peso.