

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVI
N. 2

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,
Università di Roma
**I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2023




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: Leopoldo Tullio, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: Alfredo Antonini, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; Massimo Deiana, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Massimiliano Piras, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; Alessandro Zampone, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

COMITATO SCIENTIFICO: Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; Michele M. Comenale Pinto, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; Enzo Fogliani, avvocato; Mario Folchi, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; Fernando Martínez Sanz, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Gerardo Mastrandrea, presidente di sezione del Consiglio di Stato; Anna Masutti, prof. ordinaria di diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; Francesco Morandi, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; María Victoria Petit Lavall, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; Juan Luis Pulido Begines, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; Elisabetta Rosafio, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; Manuel Guillermo Sarmiento García, director del Departamento del Transporte e Infraestructura de Transporte de la Universidad Externado de Colombia; Stefano Zunarelli, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: Luca Ancis, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; Donatella Bocchese, Sapienza, Univ. di Roma; Rocco Lobianco, Univ. di Udine; Giuseppe Reale, Univ. del Molise; Chiara Tincani, Univ. di Verona; Simone Vernizzi, Univ. di Modena e Reggio Emilia; Daniele Casciano, Univ. di Udine; Valentina Corona, Univ. di Cagliari; Giovanni Pruneddu, Univ. di Sassari; Anna Sia, Univ. di Catanzaro; Giovanni Marchiafava, Univ. di Genova; Andrea Areddu, Univ. di Sassari; Maria Cristina Carta, Univ. di Sassari; Laura Masala, Univ. di Sassari; Laura Trovò, Univ. di Sassari; Alessandro Cardinali, Roma; Martina Carrano, Roma; Annalisa De Grandi, Sassari; Cristina De Marzi, Roma; Roberto Fusco, Trieste; Rachele Genovese, Sassari; Sara Giacobbe, Roma; Filomena Guerriero, Roma; Francesco Ibba, Sassari; Marcella Lamon, Sassari; Francesco Mancini, Roma; Jacopo Migliaccio, Roma; Elena Nigro, Roma; Cristina Pozzi, Parma; Fiorenza Prada, Udine; Daniele Ragazoni, Roma.

Referaggio

Referaggio è un neologismo che deriva dal latino *refertum agere* ed ha l'obiettivo di asseverare la dignità scientifica della pubblicazione.

Procedura — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» o «Interventi» è sottoposto a un esame preliminare da parte di uno dei componenti del Consiglio di direzione della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- la preliminare valutazione di adeguatezza contenutistica;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, si passa alla successiva fase di referaggio.

Lo scritto è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto dello scritto medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico e il Consiglio di direzione della Rivista può assumere la responsabilità della pubblicazione, in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari dei componenti del Consiglio di direzione della Rivista) a tenere segreto il loro operato.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto a referaggio con valutazione di un revisore e di un componente del Consiglio di direzione della Rivista. Al revisore di regola non è noto l'autore, e questi non conosce il revisore (*double blind peer review* e, in casi limitati, *single blind peer review*).

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, il contributo di novità è quello apportato rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; in questo caso lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche apportate è valutata da un componente del Consiglio di direzione della Rivista;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione finale è presa da un componente del Consiglio di direzione della Rivista.



Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2023 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- CECILIA SEVERONI, *L'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso alla luce delle ultime pronunce di legittimità – The obligation to pay the salvage reward in the light of the latest pronouncements of legitimacy*.....p. 371
- DANIELE CASCIANO, *La responsabilità extracontrattuale derivante dal blocco della navigazione o delle attività portuali – Liability in tort as a consequence of navigation or port blockage*» 413
- ROCCO LOBIANCO - FRANCESCO STRADELLA, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell'art. 1696 del codice civile – The liability of the carrier in the multimodal transport after the amendment of article 1696 of the civil code*» 443

Interventi

- ISABELLA FERRARI, *La guida autonoma tra regole internazionali e normative interne – Autonomous driving between international rules and domestic regulations*.....p. 475

Curiosità

- LEOPOLDO TULLIO, *I vincitori dei concorsi a cattedra e le scuole di diritto della navigazione*p. 513

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. UE, 20 ottobre 2022, causa C-111/21	p. 579
con nota di DONATELLA BOCCHESI, <i>La nozione di «bodily injury» impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE – The notion of «bodily injury» used in Article 17.1 of the 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air, first examined by the EU Court of Justice.....</i>	» 585
Cons. St., sez. VII, 2 marzo 2023 n. 2213	» 623
con nota di CRISTINA POZZI, <i>Natura e durata delle concessioni demaniali marittime per acquacoltura e maricoltura – Nature and duration of maritime state concessions for aquaculture and mariculture</i>	» 631
TAR Lombardia-Brescia, sez. I, 26 aprile 2022, n. 402...»	645
con nota di NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO - GIUSEPPE DELLE FOGLIE, <i>Vincoli aeroportuali, prassi ed evoluzione normativa. Il ruolo dell'ENAC e degli enti di gestione – Airport constraints, praxis and legislative evolution. The role of ENAC and management bodies.....</i>	» 653
Trib. Larino 17 febbraio 2022.....»	665
con nota di LUCA ANCIS, <i>Una insoddisfacente pronuncia sul fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore per urto equiparato – An unsatisfactory judgment on the shipowner's liability for damage without collision.....</i>	» 668
Massimario.....	p. 677
Osservatorio legislativo.....	p. 717

Segnalazioni bibliografiche p. 723

Materiali

Parere di ENZO FOGLIANI, *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale per danno a terra all'aeromobile; danni risarcibili ai sensi dell'art. 8 dello IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* p. 753

United Nations Convention on the international effects of Judicial Sales of Ships » 767

Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco Germinal » 785

Collaboratori..... p. 787

MATERIALI

RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE E DELL'HANDLER AEROPORTUALE PER DANNO A TERRA ALL'AEROMOBILE; DANNI RISARCIBILI AI SENSI DELL'ART. 8 DELLO IATA STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA) (*)



SOMMARIO: 1. Quesito. – 2. Fatto. – 3. L'S.G.H.A. in vigore fra le parti. – 4. La richiesta di risarcimento del vettore aereo. – 5. Le responsabilità per l'incidente. – 6. In particolare: sulla responsabilità del comandante. – 7. Sui danni risarcibili. – 8. In particolare: sul *ferry flight*. – 9. Conclusioni.

1. *Quesito* – In relazione ad un sinistro aeronautico nel quale un aeromobile in manovra a terra ha urtato contro un autobotte fermo sul piazzale, mi è stato chiesto di esaminare se l'ente aeroportuale possa rispondere dei danni subiti dalla compagnia aerea ed in che misura, alla luce dello IATA *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA), stipulato a suo tempo dalle parti. In caso si riscontrasse una responsabilità dell'ente aeroportuale, viene chiesto quali voci di danno sarebbero risarcibili fra le molte richieste dal vettore aereo.

2. *Fatto* – La ricostruzione dei fatti si basa sul Rapporto di investigazione indirizzato ad Enac dall'ente aeroportuale, redatto da – e sulla base di indicazioni del – proprio personale. Ad esso è allegato il *safety report* predisposto dal vettore aereo. Non vi sono al momento ricostruzioni dei fat-

(*) Parere *pro veritate* reso da Enzo Fogliani.

ti diverse o di altra provenienza, se si esclude quella (peraltro molto poco dettagliata) contenuta nella lettera di diffida inviata al gestore aeroportuale dal legale del vettore aereo. I tre documenti citati appaiono sostanzialmente conformi, salvo che per l'attribuzione della paternità delle decisioni e delle responsabilità degli eventi. Vi è inoltre un video che documenta l'incidente.

Secondo il rapporto di investigazione, il velivolo era stato dirottato sull'aeroporto a causa del maltempo. Era stato quindi parcheggiato in una piazzola e rifornito in vista della sua ripartenza per la sua destinazione finale.

Il comandante era stato quindi autorizzato dall'agente di rampa alle procedure di messa in moto del propulsore n. 1, mentre l'autobotte che aveva effettuato il rifornimento si accingeva a liberare la piazzola di parcheggio. Tuttavia, a causa di un guasto, l'autobotte rimaneva bloccata e non poteva liberare la piazzola.

Le procedure di avvio del motore erano fermate e veniva proposto al comandante di spostare l'aereo tramite *push-back*; ma ciò non era ritenuto possibile in quanto il mezzo in dotazione all'aeroporto non era idoneo per quel tipo di aereo. Nel frattempo, veniva comunicato al comandante che il tempo stimato per la rimozione dell'autobotte bloccata sarebbe stato di circa un'ora.

Veniva quindi valutata la possibilità di spostare l'aereo con spinta a mano, ma il comandante rifiutava tale procedura. A questo punto, il comandante scendeva dall'aereo per verificare la possibilità di spostare autonomamente l'aereo con i propri mezzi, girando a sinistra (anziché come normale a destra, essendo tale ultimo percorso ostruito dall'autobotte guasta). Dopo un giro a piedi attorno all'aereo, la cui ala destra distava circa quattro metri dall'autobotte bloccata, il comandante riteneva possibile la manovra. Risaliva quindi sul velivolo, accendeva i motori e, con l'ausilio del personale di terra regolarmente posizionato, iniziava la manovra per l'uscita a sinistra dalla piazzola.

Tuttavia, anziché iniziare la sterzata immediatamente,

l'aeromobile avanzava di circa 5 metri prima di sterzare, sicché l'estremità dell'ala destra andava ad urtare contro l'autobotte bloccata.

3. *L'S.G.H.A. in vigore fra le parti* – Il rapporto attualmente in essere fra l'ente aeroportuale ed il vettore aereo è regolato dallo IATA *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) versione 2008.

La responsabilità per i danni provocati da una parte all'altra è disciplinata dall'art. 8 del *Main Agreement* dell'SGHA.

L'art. 8.1 prevede una generale rinuncia all'azione da parte del vettore contro l'*handler*, salvo il caso in cui il danno sia dovuto a colpa temeraria con previsione dell'evento («*act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result*»).

Tale disposizione è però in parte derogata dall'art. 8.5, secondo il quale:

«Notwithstanding Sub-Article 8.1(d), the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission PROVIDED ALWAYS THAT the Handling Company's liability shall be limited to any such loss of or damage to the Carrier's Aircraft in an amount not exceeding the level of deductible under the Carrier's Hull All Risk Policy which shall not, in any event, exceed USD 1,500,000 except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified.

For the avoidance of doubt, save as expressly stated, this Sub-Article 8.5 does not affect or prejudice the generality of the provisions of Sub-Article 8.1 including the principle that the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it against any liability in respect of any and all consequential loss or damage howsoever arising».

Da quanto sopra si deduce che:

(a) i danni indiretti o consequenziali sono sempre e comunque esclusi;

(b) l'*handler* è responsabile dei soli danni fisici diretti all'aeromobile;

(c) la sua responsabilità è limitata alla franchigia dell'assicurazione corpi del vettore per l'aeromobile danneggiato;

(d) in ogni caso il risarcimento non può superare i 1.500.000,00 dollari USA.

4. *La richiesta di risarcimento del vettore aereo* – Il legale del vettore aereo, nella sua lettera di diffida, ha affermato di ritenere l'ente aeroportuale «*unico soggetto responsabile di quanto accaduto nonché di tutti i costi e danni subiti e subendi dall'aeromobile e dal vettore aereo*».

Sulla base di quanto previsto dall'art. 8.5 dell'SGHA, però, sono risarcibili soltanto i danni subiti dall'aeromobile, e non genericamente quelli subiti dal vettore aereo, fra i quali vengono richiesti anche i danni indiretti costituiti dai costi per il velivolo sostitutivo, gli indennizzi pagati ai passeggeri per i ritardi del volo, i maggiori costi del personale navigante, etc.

5. *Le responsabilità per l'incidente* – Ciò premesso – che comunque riduce drasticamente l'entità della somma reclamabile – è da osservare che la pretesa che la responsabilità dell'incidente sia da ascrivere unicamente all'ente aeroportuale non appare fondata.

Secondo il legale del vettore aereo, la responsabilità dell'ente aeroportuale deriverebbe testualmente dalle seguenti circostanze:

1) nonostante il comandante abbia espressamente richiesto di effettuare il *push back*, questo è stato rifiutato in quanto apparentemente non disponibile;

2) per ragioni ignote al vettore aereo non è stato possibile rimuovere neppure l'autocisterna. Pertanto, l'unica facoltà lasciata al comandante era quella dell'auto-manovra;

3) sebbene tale manovra dovesse svolgersi in condizioni

di oscurità, l'area non è stata debitamente illuminata e, in particolare, il *marshaller* posizionato in prossimità dell'ala dell'aeromobile non aveva alcun dispositivo di illuminazione;

4) durante l'esecuzione della manovra, il *marshaller* posizionato vicino all'ala ha fornito un segnale di *stop* quando la collisione con l'autocisterna era ormai inevitabile. Infatti, il segnale di *stop* è stato dato dal *marshaller* vicino all'ala in un tempo insufficiente affinché il secondo *marshaller*, posizionato nella parte anteriore dell'aeromobile lo ricevesse e lo riportasse al Comandante.

Al riguardo, si osserva quanto segue:

Quanto al punto 1, si rileva che dal Rapporto di investigazione risulta che veniva considerata la possibilità «*di utilizzare il push back per la spinta dell'aeromobile, ma da una valutazione più approfondita il trattore in dotazione sull'aeroporto non risultava certificato per tale tipo di aeromobile. Pertanto tale possibilità veniva scartata*».

Peraltro, lo stesso *Safety Report* del vettore aereo specifica che «*The ground handler dispatcher gave the captain the option to move the plane by pushback, but it was not possible because the pushback truck was not suitable*».

Non appaiono quindi fondate né le affermazioni del vettore aereo secondo cui il trattore *push-back* sarebbe stato «rifiutato», né che fosse «apparentemente non disponibile». Semplicemente, come ammette lo stesso vettore aereo nel suo *Aviation safety report*, non era certificato per quel tipo di aeromobile.

In ogni caso, anche volendo ammettere che il trattore per il *push-back* non fosse disponibile, la circostanza sarebbe in ogni caso inidonea a determinare la responsabilità in capo all'*handler*, anche in considerazione del fatto che l'aeromobile era diretto ad altro aeroporto ed era stato dirottato a causa delle avverse condizioni meteorologiche sull'aeroporto cui era originariamente destinato.

Quanto al punto 2, il responsabile del deposito del fornitore del carburante ha dichiarato in sede di *Safety Commi-*

tee che «sarebbe stato in grado di rimuovere l'autobotte entro un'ora dall'attivazione dei propri tecnici».

L'affermazione del legale del vettore aereo secondo cui «l'unica facoltà lasciata al Comandante era quella dell'auto-manovra» non è quindi condivisibile, in quanto, indipendentemente dal fatto che la stima del tempo necessario alla rimozione dell'autobotte bloccata fosse corretta, essa prima o poi sarebbe stata comunque rimossa.

Non solo. Risulta dal rapporto che oltre allo spostamento a mezzo *push-back*, i responsabili dello scalo avevano proposto al comandante lo spostamento a mano del velivolo; soluzione ritenuta possibile dall'operatore di agibilità, ma rifiutata dal comandante (come quella di attendere lo spostamento dell'autocisterna) a causa del più lungo tempo di esecuzione, evidentemente in contrasto con le necessità commerciali dell'operatore aereo.

Quanto al punto 3, dal video dell'incidente non risulta affatto che l'area non fosse debitamente illuminata; anzi, risulta il contrario.

Il fatto che «il *marshaller* posizionato in prossimità dell'ala dell'aeromobile non aveva alcun dispositivo di illuminazione» non appare determinate. Nel video infatti le sue indicazioni sono del tutto visibili. Inoltre, il comandante dalla cabina non avrebbe comunque potuto vederle.

Infine, per quanto riguarda il punto 4, sempre dal video non pare affatto che il *marshaller* vicino all'ala abbia dato il segnale di stop quando la collisione era ormai inevitabile. Ciò che si vede è l'aeromobile che anziché sterzare immediatamente (come il *marshaller* segnala di fare) avanza diritto per almeno cinque metri.

Dal video appare evidente che l'impatto dell'estremità alare destra con l'autocisterna non si sarebbe verificato se solo il comandante, così come aveva dichiarato di voler procedere all'esito del suo sopralluogo nella piazzola, avesse immediatamente sterzato al massimo verso sinistra.

6. In particolare: sulla responsabilità del comandante – Da

quanto precede può ragionevolmente ritenersi che la responsabilità dell'incidente sia da ascrivere:

1) in primo luogo alla decisione del comandante di partire comunque, senza attendere lo sgombero della piazzola dall'autobotte bloccata;

2) in secondo luogo, all'errata manovra del comandante, che non ha sterzato immediatamente a sinistra, ma dopo cinque metri percorsi in linea retta.

La decisione di partire senza aspettare lo sgombero della piazzola, ispirata con tutta probabilità dal fatto che l'aereo – atterrato a causa del maltempo in quell'aeroporto anziché in quello di destinazione finale – era in notevole ritardo per imbarcare i passeggeri del volo che attendevano all'aeroporto di destinazione finale per il successivo volo, è il primo evento causale determinante dell'incidente. Se il pilota avesse più prudentemente atteso lo sgombero della piazzola, non ci sarebbe stata la necessità della manovra a sinistra che ha portato all'urto dell'ala contro l'autobotte.

In secondo luogo, si osserva che è pacifico che il comandante sia sceso dall'aereo e vi abbia girato attorno per valutare lo spazio disponibile per la manovra, e solo dopo tale valutazione abbia deciso di spostare l'aereo con i propri mezzi.

Se la sua valutazione di fattibilità è stata errata, allora il sinistro è a lui imputabile; se invece era esatta, allora errata è stata la sua manovra.

È quindi sua la responsabilità, da qualunque punto di vista la si voglia vedere.

Anche ammesso e non concesso che effettivamente il *marshaller* avesse dato indicazioni in ritardo, o che l'illuminazione della piazzola fosse scarsa (cosa anche questa non risultante), entrambe le cose sono del tutto irrilevanti ed inidonee ad escludere la responsabilità del comandante, sia in fatto che in diritto.

In fatto, appare chiaro dalle piantine allegate al *Rapporto di investigazione* e dal video dell'incidente che l'aereo per poter passare in sicurezza avrebbe dovuto sterzare imme-

diatamente a sinistra. Di fatto, invece, ha percorso cinque metri in linea retta prima di iniziare a sterzare. Di ciò è responsabile del comandante, sia nel caso in cui dipenda da una sua errata valutazione effettuata nell'ispezione a terra, sia dipenda – come più probabile – da un suo errore di manovra.

In diritto, ricordiamo che l'art. 887, I comma del codice della navigazione lapidariamente afferma che «*Al comandante dell'aeromobile, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione*». A ciò si aggiunga che l'art. 313 cod. nav., applicabile in via analogica, prevede per il pilotaggio marittimo che «*il comandante è responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota*».

Nel caso di specie, le indicazioni per la manovra il comandante le ha assunte in proprio mediante l'ispezione a terra della piazzola effettuata proprio per verificarne la fattibilità. Anche ammesso e non concesso che il *marshaller* avesse dato l'errata indicazione di procedere in linea retta per i primi cinque metri, (ma di ciò non v'è alcuna evidenza), il comandante, avendo appena ispezionato la piazzola, poteva e doveva rendersi conto che si trattava di indicazioni sbagliate e che avrebbe dovuto invece sterzare immediatamente a sinistra.

La pretesa di scaricare sul personale di terra responsabilità unicamente del comandante appare quindi del tutto infondata, sia in fatto che in diritto.

7. *Sui danni risarcibili* – In ogni caso, anche ammesso vi sia, nel caso di specie, una responsabilità anche solo parziale del personale di terra, nulla sarebbe dovuto dall'ente aeroportuale al vettore aereo, sulla base delle pattuizioni contrattuali contenute nell'SGHA in vigore fra le parti.

L'art. 8.5 prevede infatti che, in deroga alla previa rinuncia reciproca al risarcimento dei danni provocati da una parte all'altra, l'*handler* sia tenuto al risarcimento di “any

physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission". Il fatto che l'autobotte si sia bloccata per un guasto sulla piazzuola non è imputabile all'ente aeroportuale, in quanto appartenente ad un soggetto terzo. Né, come detto, le modalità con cui si è verificato l'urto dell'aeromobile all'autobotte appaiono dipendere da negligenza od omissione da parte del personale dell'ente aeroportuale.

Ma anche se una qualche responsabilità vi fosse (e sarebbe una quota di responsabilità nell'evento minima rispetto a quella del comandante), entrerebbe in gioco la previsione che limita il risarcimento ai soli danni fisici e diretti all'aeromobile.

Nel caso di specie, il vettore chiede, oltre al risarcimento del danno fisico diretto costituito dai costi dei pezzi di ricambio e di riparazione dell'aeromobile, tutta una serie di danni (pari a quasi cinque volte i suddetti danni diretti) dovuti alle spese di trasferimento del velivolo danneggiato dal luogo del sinistro a quello della riparazione e viceversa (c.d. *ferry flight*), ai costi di noleggio di un aeromobile sostitutivo, alle spese per vitto ed alloggio dei passeggeri e dell'equipaggio, ai maggiori costi assicurativi, e via dicendo.

Non sembrano esservi dubbi sul fatto che, nel caso si ritenesse l'ente aeroportuale responsabile del sinistro, esso sarebbe tenuto a risarcire il danno fisico diretto costituito dai costi dei pezzi di ricambio e di riparazione dell'aeromobile. Parimenti non sembrano esservi dubbi sul fatto che i costi di noleggio di un aeromobile sostitutivo, le spese per vitto ed alloggio dei passeggeri e dell'equipaggio, i maggiori costi assicurativi, e via dicendo siano danni consequenziali ed indiretti, e come tali non risarcibili.

Qualche dubbio potrebbe sorgere invece circa la risarcibilità delle spese sostenute per i *ferry flight*.

8. *In particolare: sul ferry flight* – Il testo contrattuale appare chiaro nello statuire la risarcibilità della *physical loss* del velivolo o dei *damages* allo stesso, e la non risarcibilità

di «*consequential loss or damages*». Il problema è però interpretare esattamente cosa si intenda per *loss*, *damage*, *physical* e *consequential*. Al riguardo, è preliminarmente da osservare che l'interpretazione di detti termini è strettamente dipendente dalla legge applicabile al contratto e dalla giurisdizione cui esso è sottoposto.

Nel *common law* giurisdizione e legge applicabile sono generalmente considerati inscindibili, nel senso che la scelta della giurisdizione inglese, anche arbitrale, comporta automaticamente l'applicabilità della legge inglese e quindi la necessità di interpretare detti termini come lo sono nel diritto inglese.

Nel diritto italiano invece (e generalmente nei paesi di diritto continentale) giurisdizione e legge applicabile non sono necessariamente connessi, sicché le parti possono scegliere la giurisdizione di un paese e far regolare il proprio rapporto dalla legge di un diverso ordinamento. (Sempreché non si scelga la giurisdizione inglese, nel qual caso, per quanto detto in precedenza, il giudice inglese applicherà solo la legge inglese).

Da quanto sopra consegue che se il rapporto è regolato dalla legge inglese (o sottoposto alla giurisdizione inglese), il significato di detti termini sarà quello che essi hanno nel diritto inglese; se invece il rapporto è regolato dalla legge italiana, come quello in esame, detti termini dovranno essere semplicemente tradotti – come il resto del contratto – in italiano e quindi interpretati alla stregua del diritto italiano nel significato che essi hanno in italiano.

Ciò premesso, si può passare ad esaminare i concetti (tipici del sistema anglosassone di *common law*) di «*loss*» e di «*damage*». Il termine *loss* (letteralmente perdita) è impiegato sovente nell'espressione «*loss or damage*» per indicare le due componenti principali del danno.

Nel caso di specie, però, il significato del termine *loss* usato nello SGHA è del tutto univoco, e si riferisce chiaramente alla perdita totale dell'aeromobile (*physical loss of the Carrier's aircraft*). Per la perdita totale non sorge quin-

di alcuna questione di *ferry flight* ed il risarcimento dovuto dall'*handler* è contenuto nel valore dell'aeromobile perduto (sempreché non superi limiti previsti dal contratto, pari a 1.500.000 dollari), essendo escluso ogni altro costo (per es.: per la rimozione del relitto) che automaticamente costituisce un *consequential damage*.

Per quanto riguarda il «*damage*», nel diritto anglosassone si pone la distinzione tra *physical* (o *concrete*) *damage* e *abstract damage*, ossia la distinzione tra danno materiale (fisico) e danno non materiale; quanto invece alla distinzione tra danno diretto e danno indiretto, si distingue tra *physical damage* e *consequential damage*. Ne deriva che con il termine *physical damage* si intende sia il danno materiale sia il cosiddetto danno diretto.

Nel testo dell'art. 8.5, primo paragrafo dell'SGHA, l'aggettivo *physical* è immediatamente precedente la parola *loss*, ma precede anche la parola *damage*. È quindi possibile interpretarlo sia in modo che sia riferito solo a *loss*, che è il termine cui è immediatamente contiguo, sia ad entrambi.

Se quindi l'aggettivo *physical* è riferito anche a *damage*, in virtù di quanto poc'anzi esposto il termine *physical damage* dovrebbe intendersi sia come danno materiale che come danno diretto. La circostanza poi che nel secondo paragrafo dell'art 8.5 si faccia riferimento al *consequential damage* confermerebbe tale tesi, in quanto altrimenti rimarrebbero non regolati dal contratto i danni diretti non aventi carattere materiale (quale appunto gli esborsi diversi da quelli per le mere riparazioni).

Quindi, secondo questa interpretazione (che appare la più corretta), i costi che il vettore sostiene per il *ferry flight* sarebbero risarcibili dall'*handler* responsabile del danno, in quanto danni conseguenza immediata e diretta del sinistro.

Se invece l'aggettivo *physical* è da riferirsi solo alla perdita, potrebbe essere possibile porre l'accento sul fatto che *damage* è specificamente riferito all'aeromobile, e sostenersi quindi che l'art. 8.5 dell'SGHA preveda come risarcibile il solo danno materiale al velivolo e non qualsiasi danno di-

retto ad esso connesso. Di conseguenza, potrebbero ritenersi non dovuti dall'*handler* i costi che il vettore affronta per il *ferry flight*; in quanto non si tratta di danni materiali in senso stretto, ma di esborsi monetari, seppur sostenuti per riparare il danno.

Diversa la soluzione se si affronta il problema nell'ambito dell'ordinamento italiano. Nel nostro ordinamento, infatti, il danno fisico non è sinonimo di danno diretto. Il primo fa riferimento alla materialità dell'oggetto danneggiato; il secondo al rapporto di causalità fra l'atto dannoso ed il pregiudizio causato. In altre parole nel nostro ordinamento la risarcibilità del «danno fisico» è limitata alla materialità del pregiudizio sofferto dal danneggiato, mentre il «danno diretto» presuppone una valutazione in termini di causalità tra fatto e danno con conseguente risarcibilità dei pregiudizi (anche mediati quali i costi di *ferry flight*) che si pongono in un rapporto di regolare causalità con il fatto generatore del danno.

Analogo discorso nell'ipotesi in cui si ritenesse che l'aggettivo «fisico» sia riferibile soltanto alla perdita dell'aeromobile. In questo caso, l'espressione cui fare riferimento per delimitare l'obbligazione risarcitoria sarebbe il «danno all'aeromobile». Anche in questo caso, nella lingua italiana l'espressione riferisce il danno all'oggetto, e non al soggetto che lo subisce. Non si tratta quindi del danno (nel senso di pregiudizio economico, e quindi comprensivo di danno emergente e lucro cessante) subito dal proprietario del bene danneggiato, ma del solo danno materiale che colpisce il bene danneggiato stesso.

È dunque evidente che allora il vettore ha diritto al risarcimento della sola componente materiale del danno, con esclusione sia dei danni diretti (ivi inclusi i *ferry flight* e gli ulteriori danni emergenti diversi dal danno fisico), sia dei cosiddetti *consequential damage* (intesi come lucro cessante, mancata opportunità di guadagno).

Alla luce di quanto precede, e per l'ipotesi in cui al contratto sia applicabile la legge italiana di fronte ad un giudi-

ce o un arbitro italiano, ritengo che possa dignitosamente e con ragionevole possibilità di successo sostenersi la non risarcibilità dei costi di *ferry flight* in ragione del fatto che detti esborsi non costituiscono una componente del danno materiale quanto piuttosto una voce dei danni diretti (seppur mediati) costituiti da esborsi monetari non sostenuti per la materiale riparazione del danno.

9. *Conclusioni* – Ritengo quindi che la responsabilità del sinistro possa essere ragionevolmente ascritta unicamente al comandante dell'aeromobile.

Nel non creduto caso in cui si ritenesse riconoscere una corresponsabilità del personale di terra (che comunque non potrebbe che essere minima), l'eventuale risarcimento dovrebbe essere limitato alla corrispondente quota dei soli danni materiali diretti all'aeromobile, con esclusione dei costi per il *ferry flight* e degli ulteriori danni indiretti e consequenziali; il tutto entro i limiti della franchigia dell'assicurazione corpi dell'aeromobile danneggiato.

