

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVII
N. 3

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

DIRITTO DEI TRASPORTI

2024




**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; STEFANO POLLASTRELLI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Macerata; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA G. ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del 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*; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. Politecnica delle Marche; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; FIORENZA PRADA, Univ. di Macerata; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANNA M. 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; LUCREZIA DOMINA, Roma; CRISTINA POZZI, Parma; DANIELE RAGAZZONI, Roma.

Pubblicazioni e Referaggio

Pubblicazioni — La Rivista è aperta alla pubblicazione di tutti i contributi scientifici rientranti nel proprio ambito tematico di interesse, previa valutazione della sussistenza dei requisiti di adeguatezza, originalità, pertinenza.

Limiti quantitativi — Per esigenze editoriali, i contributi non possono eccedere i seguenti limiti, espressi in caratteri comprensivi del testo, delle note, del titolo, dell'*abstract* e degli spazi:

- 80.000 battute per i saggi e gli interventi;
- 17.000 battute per le note a sentenza;
- 10.000 battute per i contributi della rubrica «Fatti e misfatti»;
- 20.000 battute per i pareri;
- 30.000 battute per le cronache.

Il Consiglio di direzione si riserva la facoltà di consentire deroghe in relazione alla specificità, alla complessità e all'interesse del singolo contributo.

Esame preliminare — Lo scritto presentato alla Rivista per la pubblicazione è sottoposto all'esame preliminare di uno dei componenti del Consiglio di direzione, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
 - la valutazione di originalità e di adeguatezza contenutistica;
 - la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista;
- il rispetto dei limiti quantitativi.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, esso è ammesso al referaggio, al fine di asseverarne la dignità scientifica.

Referaggio — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» e «Interventi» è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto del medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico. Il Consiglio di direzione può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, dandone atto nel contesto della pubblicazione. È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi degli stessi.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto alla valutazione congiunta di un revisore avente la qualifica sopra indicata e di un componente del Consiglio di direzione. 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*).

Gli scritti destinati ad altre rubriche non sono sottoposti a referaggio.

I Revisori, alla pari dei componenti del Consiglio di direzione, sono vincolati a tenere segreto il loro operato.

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, tale contributo 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; lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adequazione delle modifiche è valutata da un componente del Consiglio di direzione;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione circa la pubblicazione è assunta da un componente del Consiglio di direzione.

Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2024 – 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

- ALFREDO ANTONINI, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità* – *The system of the contracts for the use of vessels and aircrafts: from historical tradition, to the Code of Navigation, to current practice* Pag. 429
- RACHELE GENOVESE, *La tutela del passeggero nella disciplina Euro-Italia e nella giurisprudenza della Corte di Giustizia* – *The protection of passenger rights in European Union law and the case law of the Court of Justice* » 455

Interventi

- RITA TRANQUILLI LEALI, *Il servizio di traino-rimorchio nel codice della nautica da diporto e nel decreto n. 133/2024* – *The towing service-tug in Nautical pleasure boating Code and in decree no. 133 of 2024* Pag. 479
- ANNA MASUTTI, *Le reti aeroportuali: una risposta alla crescente domanda di trasporto aereo* – *Airport networks: a response to the growing demand for air transport* » 489
- DONATELLA BOCCHESI, *I vettori aerei ed il sistema di finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti* – *Air carriers and the financing system of the Transport Regulation Authority* » 503
- FIORENZA PRADA, *La sistematica dei contratti di utilizzazione della nave nell'ordinamento francese* – *Shipping contracts in French legal system* » 533
- ENZO FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* – *Disclaimers in the Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* » 549

Fatti e misfatti

- VALENTINA CORONA, *Quando il top lascia down* Pag. 557

ENZO FOGLIANI, <i>Il diritto eterno all'indennizzo del regolamento (CE) 261/04</i>	Pag. 559
EMILIO E. ROMUALDI, <i>Libertà e mondo giuridico</i>	» 560
RACHELE GENOVESE, <i>Molestatore «volante»... dietrofront all'istante</i>	» 562

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. (UE) 14 settembre 2023, C-246/22	Pag. 565
con nota di PETRA MARIJA CORBO, <i>Il trasporto su strada di container vuoti tra trasporto combinato e trasporto di cabotaggio – Road transport of empty containers between combined transport and cabotage operations</i>	» 570
C. giust. UE 20 dicembre 2023, causa T-166/21	» 579
con nota di ALESSANDRA GUANDALINI, <i>Il regime fiscale delle Autorità di sistema portuale – The tax regime of port system Authorities</i>	» 583
C. giust. UE 25 aprile 2024, causa C-204/23	» 593
C. giust. UE 16 maggio 2024, causa C-405/24	» 597
con nota di VALENTINA CORONA, <i>Le circostanze eccezionali, l'inerenza all'attività aeronautica e il concorso di cause – Extraordinary circumstances, inherence in the normal exercise of the activity of the air carrier and concurrence of causes</i>	» 600
Cass., sez. III., 20 febbraio 2024 n. 4427	» 607
con nota di ENZO FOGLIANI, <i>Prescrizione e decadenza del diritto alla compensazione per ritardo o cancellazione del volo ex Reg. (CE) 261/2004 – Extinction of the right to compensation for flight delay or cancellation ex Reg. (EC) 261/2004</i>	» 611

Cronache

DANIELE CASCIANO, IV Convegno A.I.DI.NA.T « <i>Il trasporto del futuro: nuove tecnologie, nuove esigenze operative, nuovi contratti</i> », Udine, 27-28 settembre 2024	Pag. 621
FIORENZA PRADA, Convegno « <i>Innovazione e vulnerabilità: passeggeri e pedoni nel sistema dei trasporti</i> », Macerata, 11 ottobre 2024	» 643
DANIELE RAGAZZONI, Convegno « <i>I cavi sottomarini nell'attuale panorama geopolitico: il collegamento tra underwater e spazio</i> », Roma, 5 novembre 2024	» 647

ALESSANDRO ZAMPONE, « <i>Italian Maritime Law Association – 125th Anniversary</i> », Genova, 8 novembre 2024	Pag. 653
LAURA TROVÒ, « <i>L'ultima lezione accademica del prof. Alfredo Antonini</i> », Udine, 29 novembre 2024	» 657
MASSIMILIANO PIRAS, Convegno « <i>(Ri)pensare in prospettiva multidisciplinare la gestione delle risorse del Mediterraneo</i> » Cagliari, 3-4 dicembre 2024.	» 665
LAURA TROVÒ, Convegno « <i>Trasporto su gomma: digitalizzazione dei documenti e innovazione nell'assicurazione</i> », Milano, 10 dicembre 2024.....	» 669
Massimario	Pag. 673
Osservatorio legislativo	Pag. 691
Segnalazioni bibliografiche	Pag. 699
Materiali	
I nuovi limiti della Convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore aereo	Pag. 719
Quotazioni DSP	Pag. 721
Collaboratori	Pag. 723

INTERVENTI

GLI ESONERI DA RESPONSABILITÀ NELLO STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA)

ENZO FOGLIANI

The Standard Ground Handling Agreement is the contract that regulates the relationship between airlines and airport service providers worldwide. It consists of a Main Agreement containing the general terms and conditions and two Annexes in which the parties specify the particular clauses for individual contracts, and is reviewed by IATA every five years. The parties' responsibilities are regulated in Article 8 of the Main Agreement. Characteristic of the SGHA is a substantial mutual exemption of liability for most damages that are caused by one party to the other, except in cases of wilful misconduct or fault with foresight, in the form of a waiver of the injured party's action. This exemption is achieved through a prior waiver of the action for damages. In the few specific cases where such a waiver of action is not provided for, the party is liable within the limits of liability of the discipline under which the harmful event occurred. The liability waiver is structured in such a way that each party also bears responsibility for damages claimed by third parties (passengers) that were caused by one party but were claimed from the other. The main exception to the principle that each party is exempt from liability to the other is damage to aircraft. Here too, however, the handler's liability is limited, both qualitatively and quantitatively. With regard to the former, only direct physical damage to the aircraft is compensable; with regard to the latter, the handler is only liable for the insurance deductible applicable to the damage caused, provided that the damage exceeds \$3,000, with a maximum limit of \$1,500,000.



SOMMARIO: 1. Lo *Standard Ground* – 2. Struttura dell'*SGHA*. – 3. Il regime di responsabilità. – 4. Gli esoneri di responsabilità dell'*handler*. – 5. Gli esoneri di responsabilità del vettore. – 6. L'*SGHA* nella giurisprudenza italiana.

1. Lo *Standard Ground Handling Agreement* – Lo *Standard Ground Handling Agreement* è il contratto che in tutto il mondo regola da oltre trent'anni i rapporti fra le compagnie aeree e i fornitori di servizi aeroportuali (*handler*). Si tratta di un testo contrattuale essenziale per garantire una gestione uniforme delle operazioni a terra, che includono una vasta gamma di servizi necessari sia alla

gestione dei passeggeri in fase di imbarco e sbarco, sia al corretto funzionamento e manutenzione degli aerei a terra. Questi servizi includono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, l'assistenza ai passeggeri, il loro imbarco e sbarco, la presa in consegna, l'imbarco, lo sbarco e la riconsegna dei bagagli e delle merci, l'assistenza agli aeromobili all'arrivo e alla partenza, la loro manutenzione, e vari servizi di supporto operativo negli aeroporti.

L'SGHA è stato sviluppato dall'*International Air Transport Association* (IATA), con l'obiettivo di standardizzare le condizioni contrattuali e le procedure, semplificando e uniformando le pratiche tra le diverse aerolinee e gli aeroporti; il che contribuisce a migliorare l'efficienza operativa e ridurre i conflitti tra le parti coinvolte.

Il testo contrattuale è periodicamente sottoposto a revisione dalla IATA, generalmente ogni 5 anni. L'ultima versione è quella del 2023. Ciò peraltro non significa che i contratti in essere siano aggiornati automaticamente, né che le parti siano tenute ad adottare sempre l'ultima edizione. Poiché non è previsto l'aggiornamento automatico dei contratti in corso, tra vettori e *handler* sono quasi sempre in uso versioni precedenti (es. 2008, 2013, 2018), generalmente quelle in vigore all'inizio del rapporto. D'altra parte, le modifiche apportate al testo dalle nuove versioni sono generalmente di dettaglio e raramente incidono sull'impostazione generale e sui principi su cui si basavano quelle precedenti.

L'SGHA è strettamente collegato all'*Airport Handling Manual* (AHM) della IATA, che spiega le modalità di fornitura dei servizi, ed al *Service Level Agreement* (SLA), che per specifiche località definisce gli standard di fornitura dei servizi di assistenza a terra oggetto del contratto.

2. *Struttura dell'SGHA* – Il testo è composto da un *Main Agreement* e due Annessi. Il *Main Agreement* contiene la parte giuridica del contratto ed è composto da 12 articoli più definizioni e terminologia. L'Allegato A (*Annex A*), contiene la descrizione di tutti i servizi astrattamente prestabili dall'*handler*. L'Allegato B (*Annex B*), contiene l'indicazione dei servizi effettivamente oggetto del contratto, i luoghi in cui dovranno essere resi, gli oneri delle parti e tutte le altre parti variabili del contratto non specificate nel *Main Agreement*, quali, ad esempio, legge applicabile e giurisdizione.

L'accordo principale raramente è modificato dalle parti, tanto che spesso viene approvato semplicemente facendo riferimento al relativo modulo. Lo stesso vale per l'Allegato A che, poiché contiene la descrizione dei servizi, non viene mai toccato.

L'Allegato B è quindi in genere l'unica parte che forma oggetto di negoziazione in quanto in esso sono specificati non solo quali dei servizi di cui all'Allegato A l'*handler* si impegna a fornire ed a quale prezzo, ma anche tutte le altre

parti variabili del contratto non specificate nel *Main Agreement*. Esiste anche una forma semplificata dell'Allegato B, che viene utilizzata per ulteriori aeroporti dove l'*handler* fornisce servizi al vettore.

L'ampio ambito geografico di diffusione dell'SGHA comporta che esso debba confrontarsi con più ordinamenti giuridici, aventi sistemi fra loro anche molto diversi. Nel *Main Agreement* non è prevista una vera e propria clausola arbitrale, ma solo l'impegno, in caso di controversie, di cercare di stipularne una ⁽¹⁾. Nel caso non ci si riuscisse, la controversia viene affidata alla giurisdizione ed alla legge indicata dalle parti nell'Allegato B; legge e giurisdizione che generalmente le parti indicano come quelle del luogo in cui sono prestati i servizi di *handling*.

In questa situazione, il *Main Agreement* si preoccupa di regolare contrattualmente e nel modo più semplice possibile le responsabilità delle parti; con pattuizioni che però, a seconda dell'ordinamento giuridico in cui devono essere applicate, non sempre raggiungono gli scopi prefissi.

3. *Il regime di responsabilità* – La disciplina della responsabilità fra le parti e le sue limitazioni sono regolate dall'art. 8 del *Main Agreement* ⁽²⁾. Nelle prime edizioni dell'SGHA, il principio generale era che ciascuna parte sopportava l'onere dei danni causatile dall'altra parte o pretesi da terzi e imputabili all'altra parte o ai suoi dipendenti, preposti o subappaltatori di quest'ultima, a meno che non fossero causati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento. Facevano eccezione i danni all'aeromobile, che comunque sottostavano ad un regime di responsabilità limitata.

Con l'evoluzione delle diverse versioni dell'SGHA nel corso degli anni, sono state introdotte alcune precisazioni ed eccezioni a questo approccio. La versione attuale dell'art. 8 è quella introdotta nel 2018 ⁽³⁾; non è stata quindi modificata dell'ultima versione dell'SGHA del 2023 ⁽⁴⁾.

Nelle definizioni iniziali del *Main Agreement* è indicata la definizione di dan-

⁽¹⁾ Art. 9 del *Main Agreement*.

⁽²⁾ Sul regime di responsabilità nell'SGHA si veda C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*, in *Dir. traspr.*, 2012, 509; A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale nello standard ground handling agreement (SGHA)* in S. BUSTI, E. SIGNORINI, G.R. SIMONCINI (a cura di), *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte*, Torino, 2016.

⁽³⁾ L'SGHA vers. 2018 è pubblicata in *Dir traspr.* 2019, 281.

⁽⁴⁾ Le principali modifiche del *Main Agreement* vers. 2023 rispetto alla edizione precedente riguardano l'art. 5 (standard di lavoro) e l'art. 11 (durata, modifiche e cessazione del contratto).

no diretto come perdita derivante naturalmente o direttamente da un evento, con esclusione delle perdite o dei danni remoti, indiretti, consequenziali o speciali, come ad esempio perdita di ricavi o perdita di profitto. Nell'art. 8 viene inoltre specificato che ogni riferimento al vettore o all'*handler* comprende i loro dipendenti, funzionari, agenti e subappaltatori; e che "atto od omissione" include la negligenza.

4. *Gli esoneri di responsabilità dell'handler* – L'esonero di responsabilità dell'*handler* viene concretizzato nella preventiva rinuncia del vettore a ogni azione nei suoi confronti e nell'indennizzo all'*handler* da parte del vettore delle spese e responsabilità legali che dovesse avere per una serie di fatti specificamente elencati.

L'esonero di responsabilità dell'art. 8.1 opera per danni al vettore o persone con cui il vettore ha un rapporto contrattuale, ossia:

- a) ritardo, lesioni o morte di persone trasportate o che devono essere trasportate dal vettore;
- b) lesioni o morte di qualsiasi dipendente del vettore;
- c) danni, ritardi o perdita di bagagli, merci o posta trasportati o da trasportare dal vettore;
- d) danni o perdita di beni di proprietà o gestiti dal vettore, o per conto del vettore e qualsiasi perdita o danno conseguente.

L'esonero di responsabilità dell'*handler* opera a condizione che reclami o cause per tali danni siano gestiti dal vettore, e che l'*handler* notifichi senza indugio tali reclami o cause e fornisca al vettore l'assistenza che quest'ultimo gli richieda.

L'esonero di responsabilità dell'*handler* è valido solo per i danni provocati nello svolgimento dell'attività contrattuale ed è comunque escluso per i danni provocati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento ⁽⁵⁾.

Se i danni provocati dall'*handler* sono relativi a un trasporto soggetto al sistema di Varsavia o alla convenzione di Montreal del 1999, ed il tribunale adito dal danneggiato riconosca a quest'ultimo un risarcimento superiore al limite di responsabilità, allora l'indennizzo del vettore all'*handler* non potrà essere superiore a tali limiti di responsabilità.

Il vettore rinuncia a reclami e azioni contro l'*handler* per danni provocati dal suo aeromobile a terzi causati da atto od omissioni dell'*handler* nell'attività

⁽⁵⁾ L'esonero di responsabilità dell'*handler* nei confronti del vettore per danni provocati a un passeggero e da questi rivendicati al vettore è stato ritenuto valido dal G. pace Osimo (sentenza 20 settembre 2007) e dal G. pace Sorrento (sentenza 31 luglio 2008, inedita).

contrattuale, a meno che tali atti od omissioni siano dovuto a dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento.

Per quanto riguarda il trasporto a terra effettuato dall'*handler* per conto del vettore per operazioni di imbarco e sbarco o di carico e scarico, l'indennizzo del vettore all'*handler* citato dal danneggiato sarà limitato a quanto il vettore sia contrattualmente tenuto nei confronti del danneggiato sulla base del contratto di trasporto ⁽⁶⁾.

Ciò non vale se il danno non si è verificato nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco o di carico e scarico, o il trasporto a terra non è stato effettuato per conto del vettore o non era coperto dal contratto di trasporto del vettore.

L'esonero opera per danni all'*handler* relativi a lesioni o morte di dipendenti dell'*handler*, e per danni o perdite di beni di proprietà o gestiti dall'*handler* o per conto dell'*handler*, compresi i danni indiretti.

L'esonero di responsabilità è valido solo per i danni provocati nello svolgimento dell'attività contrattuale ed è comunque escluso per i danni provocati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento.

Per quanto riguarda danni cagionati dall'*handler* all'aeromobile del vettore, sono risarcibili esclusivamente i danni diretti (esclusi i danni indiretti e/o consequenziali), purché superiori a USD 3.000 e nei limiti della franchigia della polizza corpi del vettore; il tutto fino ad un limite massimo di USD 1.500.000. Se il danno è dovuto a dolo o a comportamento colposo con previsione dell'evento, l'*handler* sarà responsabile anche dei danni indiretti e consequenziali, e comunque superiori al limite indicato ⁽⁷⁾. Limiti di responsabilità diversi per i diversi aeromobili del vettore possono essere indicati nell'Allegato B.

Un'altra eccezione al principio generale dell'art. 8.1 è il danneggiamento delle merci e della posta trasportate dal vettore ⁽⁸⁾. Anche in questo caso è prevista una soglia minima (US \$ 500) ed un limite massimo (US \$ 1.000.000) di danno risarcibile, quantificato in ogni caso nella minore tra la somma corrisposta dal vettore alla persona avente diritto ed il limite di responsabilità previsto dall'art. 22.3 della Convenzione di Montreal 1999 ⁽⁹⁾, che costituisce in ogni caso il limite massimo di responsabilità risarcibile dall'*handler*. Inoltre, alle richieste di risarcimento di tali danni si applica lo stesso termine di decadenza di due anni previsto dall'articolo 31.2 della Convenzione di Montreal del 1999.

⁽⁶⁾ Art. 8.3 del *Main Agreement*.

⁽⁷⁾ Art. 8.5 del *Main Agreement*.

⁽⁸⁾ Art. 8.6 del *Main Agreement*.

⁽⁹⁾ Attualmente 22 diritti speciali di prelievo per Kg di merce, somma così modificata ex art. 24 della Convenzione, a far data dal 28 dicembre 2019, sulla base della determinazione da parte dell'ICAO del tasso di inflazione del 13,9% nel periodo 2009-2019.

Infine, in tema di responsabilità, merita menzione la previsione (superflua nell'ordinamento italiano) di esonero dalla responsabilità per inadempimento degli obblighi contrattuali in caso di scioperi che comportino rallentamenti o interruzioni del lavoro, nonché per cause di forza maggiore o altre cause indipendenti dalla volontà delle parti ⁽¹⁰⁾.

5. *Gli esoneri di responsabilità del vettore* – L'esonero opera per danni all'*handler* relativi a lesioni o morte di dipendenti dell'*handler*, e per danni o perdite di beni di proprietà o gestiti dall'*handler* o per conto dell'*handler*, compresi i danni indiretti ⁽¹¹⁾.

L'esonero di responsabilità è valido solo per i danni provocati nello svolgimento dell'attività contrattuale ed è comunque escluso per i danni provocati da dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento.

Anche per il vettore vale l'esonero dalla responsabilità per inadempimento degli obblighi contrattuali in caso di scioperi, casi di forza maggiore o altre fatti indipendenti dalla sua volontà.

6. *L'SGHA nella giurisprudenza italiana* - La legge applicabile al contratto può influenzare l'applicabilità e l'interpretazione degli esoneri di responsabilità previsti dall'SGHA.

In passato la giurisprudenza italiana aveva ritenuto che l'*handler* fosse responsabile dei danni subiti dalla merce dopo lo scarico all'arrivo, sulla base di un contratto di custodia a favore di terzi stipulato dal vettore con la consegna della merce all'*handler* ⁽¹²⁾. Ciò negava all'*handler* aeroportuale il beneficio della limitazione di responsabilità spettante al vettore.

⁽¹⁰⁾ Art. 11.9 del *Main Agreement*.

⁽¹¹⁾ Art. 8.4 del *Main Agreement*.

⁽¹²⁾ Fra le tante, si possono citare: cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Dir. mar.* 1998, 1113, con nota di C. ROSSELLO, *Ancora sulla autonomia dei servizi di handling aeroportuale rispetto al trasporto aereo: inapplicabilità della convenzione di Varsavia e legittimazione concorrente del destinatario della merce e del vettore aereo depositante nei confronti del gestore del servizio*, e in *Giust. civ.* 1998, I, 413, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla responsabilità del vettore aereo internazionale per la perdita della merce depositata presso un'impresa esercente l'handling*; cass. 26 novembre 2003 n. 18074, in *Dir. mar.* 2005, 1290, con nota di C. GOLDA, *Handling aeroportuale un assetto privatistico definitivo tra giurisprudenza e riforme normative internazionali e nazionali. Dati acquisiti e problemi possibili*, e in *Danno e resp.* 2004, 974, con nota di M. DELLACASA, *Vettore, gestore aeroportuale e responsabilità per la perdita dei beni trasportati*; cass. 22 giugno 2007 n. 14593, in *Dir. trasp.* 2009, 169, con nota di E. AMADEO, *Responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*, e in *I contratti*, 2008, 457, con nota di A. MACCARRONE, *Sulla responsabilità della società di handling*.

La questione è stata risolta legislativamente con la riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione del 2005-2006, nella quale si è previsto che la responsabilità contrattuale per danni alle merci spetta al vettore, anche se il danno è avvenuto in aeroporto e non durante il trasporto vero e proprio ⁽¹³⁾.

Tuttavia, è solo con la sentenza n. 21850 del 20 settembre 2017 a sezioni unite della Corte di Cassazione che il principio enunciato dalla riforma è stato definitivamente sancito anche in giurisprudenza ⁽¹⁴⁾. Pertanto, ora secondo la giurisprudenza italiana solo il vettore è contrattualmente responsabile nei confronti dei passeggeri, degli spedizionieri e dei destinatari delle merci, con eventuale diritto di rivalsa nei confronti dell'*handler* qualora il danno sia a quest'ultimo imputabile ⁽¹⁵⁾.

I danni provocati dall'*handler* all'aeromobile sono quelli per cui si sviluppa il maggior contenzioso, non solo per la entità del danno diretto, ma soprattutto per l'entità degli ulteriori danni indiretti (noleggio aeromobile sostitutivo, risarcimenti ai passeggeri, etc.) che in genere un danno all'aeromobile comporta. La giurisprudenza italiana in genere ritiene valida la limitazione ai danni diretti ⁽¹⁶⁾.

Un problema degli SGHA con legge italiana applicabile è che quasi sempre sono privi delle sottoscrizioni specifiche previste dall'art. 1341 del codice civile. Anche se la giurisprudenza non risulta si sia ancora pronunciata, ritengo che l'art. 1341 c.c. non sia applicabile in relazione all'esonero di responsabilità dell'*handler*, in quanto il *Main Agreement* è predisposto dalla IATA (associazione dei vettori aerei), mentre i limiti di responsabilità dell'art. 8.5 sono a favore dell'*handler*. Non si tratta quindi di una clausola che stabilisce limitazioni di responsabilità a favore di colui che l'ha predisposta.

La giurisprudenza ritiene comunque che gli esoneri di responsabilità dell'SGHA non violino il disposto dell'art. 1229 c.c., in quanto l'SGHA "*nell'e-*

⁽¹³⁾ Art. 953 cod. nav., nel testo come sostituito dall'art. 14 punto 15 del d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

⁽¹⁴⁾ Cass., sez. un., 20 settembre 2017 n. 21850, in *Dir. trasp.* 2018, 159, con nota di M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*; in *Danno e responsabilità* 2018, 3/303, con nota di F. BERTELLI, *Le SS.UU. confermano che l'handler è un ausiliario del vettore*; in *La nuova giur. civ. Commentata* 2018, 4/492, con nota di D. RUCCO, *L'handler aeroportuale non è sempre un ausiliario del vettore*.

⁽¹⁵⁾ Sulla giurisprudenza italiana in materia si veda F. DODDI – F. GASPARI, *I servizi di handling aeroportuale nella recente giurisprudenza*, in *Dir. e politica dei trasporti* 2018, 96.

⁽¹⁶⁾ Trib. Bari 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.* 2012, 509 con nota di C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*; Trib. Bologna 20 gennaio 2015, inedita. Contra, app. Bari 6 febbraio 2017, inedita, nella quale però i giudici non hanno ritenuto provati i danni indiretti reclamati.

sccludere la responsabilità per mera colpa (lieve), conferma invece l'applicazione delle regole generali sulla responsabilità per le ipotesi di dolo e colpa grave" (17).

La giurisprudenza italiana non è univoca sulla possibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in presenza di SGHA, registrandosi sentenze in entrambi gli orientamenti (18).

Infine, per quanto riguarda gli oneri probatori, si ritiene che l'onere della prova dell'inesistenza del dolo o della colpa temeraria con previsione dell'evento gravi sulla parte che vuole avvalersi dell'esonero o della limitazione di responsabilità (19).

Alla luce di quanto precede, può ritenersi che nell'ordinamento italiano lo scopo di ridurre il contenzioso che ispira l'SGHA non sia pienamente raggiunto, in quanto gli esoneri di responsabilità delle parti sono operati mediante rinunce all'azione ad esclusione dei casi di danni provocati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento; il che comporta che per accertare tale elemento soggettivo del fatto dannoso cui è subordinata la rinuncia all'azione sia comunque necessario introdurre un procedimento giudiziario (20).

(17) App. Bari 6 febbraio 2017, inedita.

(18) A favore: trib. Roma 14/6/2013, inedita; trib. Bari 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.*, 2012, p. 509, con nota di C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*; contra: Trib. Verona 27/10/2011, confermata da app. Venezia 12 maggio 2016, inedita.

(19) App. Venezia 12 maggio 2016, cit.; cass. 15 giugno 2020 n. 11588, in *Dir. mar.* 2020, 775.

(20) Per un approfondimento della questione si veda C. DE MARZI, cit.