CAMMINO DIRITTO
Rivista di informazione giuridica
https://rivista.camminodiritto.it

Articolo Divulgativo

IL CONTRATTO DI HANDLING

Tentativi di ricostruzione sistematica di un istituto, sulla cui natura incerta ha cercato di fare chiarezza l'ordinanza interlocutoria della Corte di Cassazione n. 3361/2016.

di **Simona Iachelli**
IUS/15 - DIRITTO PROCESSUALE CIVILE
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile
Raffaele Giaquinto

Pubblicato, Martedì 17 Maggio 2016

CamminoDiritto.it
ISSN 2421-7123

Il contratto di handling è il contratto con il quale un'impresa specializzata (detta handler) si obbliga a prestare ai vettori una serie di servizi di assistenza a terra in aeroporto necessari ed accessori al trasporto aereo. (1)

Si tratta di servizi di natura tecnica, espletati sia nella parte di aeroporto dove si svolgono le operazioni di volo (servizi in airside), sia nella restante parte (servizi landside).

Una maggiore chiarezza nella comprensione dell'entità dei servizi di assistenza a terra si è raggiunta attraverso le indicazioni provenienti dalla prassi dei rapporti tra i vettori e gli operatori aeroportuali, le quali hanno costituito lo spunto per l'elaborazione, a livello convenzionale, del cosiddetto Standard Ground Handling Agreement, predisposto dalla IATA (International Air Transport Association), che contiene una classificazione dei servizi di handling.

Generalmente, tali servizi sono ripartiti in tre aree principali: area passeggeri, area rampa ed area merci.

In particolare, l'attività svolta dall'impresa di handling si sostanzia: nell'assistenza agli aerei (come pulizia, rifornimento carburanti, manutenzione, parcheggio); nell'assistenza ai passeggeri (quali accoglienza, controllo bagagli); nell'assistenza ai bagagli ed alle merci (tra cui carico, smistamento, scarico).

Sono escluse, invece, le attività strumentali al traffico aereo ed alla sua sicurezza, che costituiscono specifiche funzioni della pubblica amministrazione.

Certamente, l'individuazione delle attività di assistenza a terra aeroportuali è condizionata dalla costante evoluzione tecnologica del trasporto aereo e dall'infrastruttura aeroportuale nella quale devono espletarsi.

Quanto al soggetto abilitato allo svolgimento delle predette attività, occorre rilevare che il settore aereo, per molto tempo caratterizzato da una scarsa applicazione dei principi di libera concorrenza, è stato tra i primi ad essere oggetto di politiche volte ad eliminare gli assetti monopolistici.

Ed infatti, l'Unione Europea è intervenuta con la Direttiva 96/67/CE**,** con il precipuo scopo di liberalizzare i servizi di assistenza a terra e di aprire il settore alle regole della concorrenza. In particolare, tale atto non ha realizzato un'indiscriminata liberalizzazione dei servizi, bensì **il passaggio da un regime di monopolio** (nel quale l'handling veniva

CamminoDiritto.it
ISSN 2421-7123

erogato dal gestore aeroportuale e, in alcuni casi, dal vettore in autoproduzione) **ad un mercato nel quale l'accesso è consentito anche ad altri operatori indipendenti.**

Questo processo di liberalizzazione dei servizi di handling è stato realizzato, nel nostro ordinamento, con il D.lgs n. 18/1999, di attuazione della direttiva 96/67, il quale ha riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi. Ad oggi, dunque, l'handler non opera più in regime di monopolio, potendo essere identificato nell'operatore indipendente, nel gestore aeroportuale ovvero nel vettore in autoproduzione.

Ciò posto, ampiamente dibattuta è la **questione dell'inquadramento giuridico del contratto di handling**, in virtù dei suoi inevitabili riflessi sul piano della responsabilità per i danni arrecati a passeggeri ed a imprese destinatarie di merci dall'inadempimento delle prestazioni di assistenza a terra.

Sul punto, sono emersi in giurisprudenza **due diversi orientamenti.**

Il primo riconnette le operazioni di handling al **contratto di trasporto aereo**, qualificandole come prestazioni accessorie. Secondo questa impostazione, gli operatori di handling hanno il ruolo di ausiliari o preposti del vettore, il quale risponde del loro inefficiente operato, ai sensi dell'art. 1228 c.c., per cui il soggetto danneggiato deve rivolgersi al vettore aereo e non direttamente agli operatori di handling.

Tale orientamento muove dal presupposto che la stipulazione del contratto di trasporto obbliga il vettore, nei confronti dei passeggeri e dei destinatari, alla corretta esecuzione delle prestazioni strumentali al trasferimento dei bagagli o delle merci, ancorché effettuate dall'impresa di handling, dalla cui violazione scaturisce una sua responsabilità ex recepto. (2) Resta però ferma un'eventuale responsabilità extracontrattuale dell'handler per violazione del generale principio del neminem laedere, sicché il passeggero o il destinatario di merci che riescano a dimostrarne il fatto doloso o colposo sono legittimati ad esperire nei suoi confronti l'azione di responsabilità aquiliana di cui all'art. 2043 c.c.

Al contrario, per il secondo orientamento, prevalente in giurisprudenza, **i servizi di handling non costituiscono un accessorio del contratto di trasporto**, ma vengono prestati in forza di un rapporto contrattuale instaurato con il vettore. Trattasi di un **contratto autonomo**, il quale, difettando di una sua disciplina, sarà regolato dalle norme dettate per le singole operazioni di handling di volta in volta concordate.

In particolare, nell'ipotesi di trasporto di merci, con la consegna da parte del vettore delle

CamminoDiritto.it
ISSN 2421-7123

cose trasportate all'impresa di handling, con l'obbligo di quest'ultima di custodirle e consegnarle al destinatario, si perfeziona tra i predetti soggetti un **contratto di deposito a favore del terzo**, ove "promittente" è l'handler, "stipulante" è il soggetto che affida la merce (mittente o vettore), mentre il beneficiario è il destinatario del trasporto. Alla luce della disciplina generale in materia di contratto a favore del terzo, di cui all'art. 1411 c.c., in caso di avaria o perdita della merce durante la fase di deposito, il destinatario è legittimato a proporre l'azione risarcitoria direttamente nei confronti dell'impresa esercente l'handling. (3)

A sostegno di tale orientamento si richiama l'art. 18 della Convenzione di Varsavia (resa esecutiva in Italia con la l. n. 841/1932), il quale stabilisce che il vettore è responsabile della distruzione, perdita o avaria delle merci trasportate avvenute durante il trasporto aereo che, a sua volta, comprende il periodo durante il quale le cose si trovano sotto la sua custodia.

Nel momento in cui la merce viene consegnata all'impresa di handling, in virtù della stipulazione del contratto di deposito a terra, il vettore perde ogni potere di sorveglianza sulla merce, con conseguente trasferimento in capo alla società di handling dell'obbligo di custodire la merce, avente carattere strumentale rispetto a quello di riconsegna al destinatario, e della relativa responsabilità. (4)

In definitiva, le attività svolte dal vettore e dall'impresa di handling, ancorché connesse, restano autonome e differenti, per cui l'handler non può considerarsi ausiliario del vettore, il quale, come già detto, non dispone del potere di effettuare alcun controllo sull'attività di custodia del carico successiva allo sbarco e, di conseguenza, si esclude l'applicazione delle limitazioni di responsabilità previste a favore dei dipendenti ed incaricati del vettore dall'art. 30 della Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale.

Tuttavia, come sostiene parte della giurisprudenza e della dottrina (5), la teoria del contratto a favore del tenzo non tiene conto, da una parte, come l'evoluzione del settore del trasporto aereo di merci determini un necessario concatenarsi di rapporti consequenziali tra i diversi operatori che, realizzati autonomamente, non potrebbero garantire il normale funzionamento del settore; dall'altra, della difficoltà di scindere la responsabilità del vettore rispetto all'attività dell'handler.

Orbene, sulla questione in esame tenta di fare chiarezza **l'ordinanza interlocutoria della Corte di Cassazione n. 3361/2016,** la quale ha rimesso gli atti al Primo Presidente per l'eventuale assegnazione alle Sezioni Unite della questione, su cui vi è contrasto, se l'impresa esercente il servizio di "handling" aeroportuale sia o meno una ausiliaria del vettore aereo, con conseguente applicabilità all'"handler" della disciplina sulla

CamminoDiritto.it
ISSN 2421-7123

responsabilità prevista dalla Convenzione di Montreal.

In particolare, la Suprema Corte, dopo aver delineato l'impostazione dell'orientamento tradizionale della giurisprudenza di legittimità, ripreso, nel caso di specie, dalla Corte d'Appello di Milano, evidenzia che il suddetto orientamento, risalente nel tempo, presta il fianco a critiche che devono portare a **riconsiderare l'handling aeroportuale e la sua disciplina**.

Innanzitutto, risulta anomala la ricostruzione del contratto di handling come contratto a favore del terzo.

Al riguardo, si osserva che **manca un rapporto giuridico tra handler e mittente**, tra i quali non avviente alcuno scambio tra proposta e accettazione. Il mittente, infatti, non sceglie l'handler, bensì il vettore e, solo quest'ultimo ha rapporti con l'handler. Pertanto, qualificare il contratto tra handler e mittente come contratto a favore del terzo appare fuorviante e "significa deformare la realtà per farla entrare nelle categorie giuridiche, piuttosto che adattare queste a quella".

Peraltro, ricondurre il rapporto complesso tra vettore, handler e mittente nel contratto a favore del terzo significherebbe applicare tutta la disciplina degli artt. 1411 ss. cc, consentendo all'handler di opporre le eccezioni riferibili al contratto tra vettore e mittente (tra cui quelle relativa al mancato pagamento del corrispettivo per il trasporto), nonché al vettore di revocare la stipula prima dell'accettazione del terzo riconducibile alla richiesta di riconsegna.

In secondo luogo, risulta irragionevole il mancato riconoscimento dell'handler quale ausiliario del vettore.

Secondo l'orientamento tradizionale, mentre l'inizio del contratto di trasporto avviene nel momento in cui il mittente consegna la merce al vettore, la cessazione dello stesso si configura quando il secondo consegna la merce all'handler, per cui quest'ultimo non può considerarsi ausiliario del vettore, in capo al quale difetta un potere di controllo sull'attività della società di handling.

Sotto questo profilo, la Corte di legittimità afferma che "se per effetto del contratto di trasporto il vettore è obbligato a consegnare la merce al destinatario, **non è sostenibile che la persona cui il vettore si affida per curare tale consegna non sia un suo ausiliario".**

CamminoDiritto.it
ISSN 2421-7123

Inoltre, l'impostazione tradizionale si pone in contrasto con il quadro normativo internazionale, atteso che negli altri Paesi aderenti alla Convenzione di Montreal l'handler è considerato un ausiliario del vettore.

Sebbene, infatti, anche nella giurisprudenza degli altri Paesi aderenti non siano mancate incertezze sull'interpretazione della Convenzione, l'orientamento assolutamente prevalente non sembra avere dubbi sul fatto che gli handlers rientrino nella nozione di "ausiliari" di cui all'art. 30 della Convenzione.

Si aggiunge, altresì, che l'orientamento tradizionale non tiene conto del fenomeno dell'handling aeroportuale nella sua attuale configurazione, essendo condizionato dal periodo in cui è sorto, cioe l'inzio degli anni '90, quando le società che offrivano i servizi di handling operavano in regime di monopolio, per cui il vettore non aveva possibilità di scegliere la società cui affidare l'attività.

Per effetto dell'intervenuta liberalizzazione dei servizi di handling, ad oggi, dunque, il vettore può scegliere a quale soggetto affidare il servizio.

Alla luce di tali considerazioni, la Suprema Corte, nell'ordinanza in esame, riqualifica il rapporto complesso tra handler, vettore e destinatario (o mittente), riconducendolo al contratto di trasporto e, per converso, nega la configurabilità di un contratto a favore di terzo tra l'handler e il mittente.

In particolare, la Corte rileva che:

– l'handler è un **ausiliario del vettore**; – il contratto di trasporto ha inizio nel momento in cui il mittente **affida la merce all'handler** e non quando questi la consegna al vettore; – sussiste una **responsabilità solidale nell'esecuzione** del contratto tra vettore ed handler. Tuttavia, mentre il primo risponde dei danni cagionati alla merce ai sensi dell'art. 1228 c.c., l'handler ne risponderà ai sensi dell'art. 2043 c.c. non avendo stipulato alcun contratto con il mittente; – trova generalmente applicazione la Convenzione di Montreal con tutte le conseguenze in tema di disciplina; – in caso di furto da parte degli operatori dell'handler il vettore non è responsabile del danno.

In conclusione, dall'analisi dell'ordinanza in commento, si comprende la diversa strada intrapresa dalla Sezione rimettente della Corte di Cassazione rispetto alla costante giurisprudenza in ordine alla qualificazione del contratto di handling. Solamente le Sezioni Unite, dunque, nella loro solennità, potranno far chiarezza su un tema ampiamente controverso, ormai da tempo, tanto in dottrina quanto in giurisprudenza.

CamminoDiritto.it
ISSN 2421-7123

Note e riferimenti bibliografici

1) Renato Santagata, "Sul contratto di assistenza a terra nel trasporto aereo", in Diritto e Giurisprudenza, Rassegna di Dottrina e di Giurisprudneza civile, 2009, pag. 483 ss. 2) Trib. Milano 17 ottobre 1979, n. 1659, in Dir. prat. av. civ., 1980, pag. 105; Cass. 19 giugno 1993, n. 6841, in Dir. trasp., 1994, pag. 211. 3) Cass. Civ., Sez. III, 22 giugno 2007, n. 14593, in I Contratti, Rivista di dottrina e giurisprudenza, 2008, 457 ss. 4) Trib. Roma, 29 dicembre 1997, n. 22915, in Archivio civile,1998, pag. 1258 ss. 5) C. Coletta, Assistenza aeroportuale e libero mercato: evoluzione della normativa di diritto comunitario e di diritto interno, in Dir. trasp.., 1996, pag. 79.