

Convegno

# IL TRASPORTO DEL FUTURO: NUOVE TECNOLOGIE, NUOVE ESIGENZE OPERATIVE, NUOVI CONTRATTI



**DISG**

DIPARTIMENTO  
DI SCIENZE  
GIURIDICHE  
UNIVERSITÀ DEGLI  
STUDI DI UDINE



Udine

27 e 28 settembre 2024

**Enzo Fogliani**

# **Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)**



# Standard Ground Handling Agreement

**L'SGHA è il contratto predisposto dalla IATA che in tutto il mondo regola da oltre trent'anni i rapporti fra le compagnie aeree e i fornitori di servizi aeroportuali (*handler*), allo scopo di garantire una gestione uniforme delle operazioni a terra (gestione di passeggeri e merci in fase di imbarco e sbarco, assistenza, movimentazione e manutenzione degli aeromobili a terra, etc.)**



# Struttura dell'SGHA

L'SGHA è composto da un *Main Agreement* e due Annessi.

- Il *Main Agreement* contiene in 12 articoli la parte giuridica del contratto.
- L'*Annex A* contiene la descrizione di tutti i servizi che possono essere astrattamente prestati dall'*handler*.
- L'*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'Allegato B è quindi in genere l'unica parte che è oggetto di negoziazione fra vettore aereo e *handler*.

# Il "*Main Agreement*"

L'Accordo Principale (*Main Agreement*) è costituito da una prefazione contenente Definizioni e Terminologia e dai seguenti 12 articoli:

- **Articolo 1 - Fornitura di Servizi**
- **Articolo 2 - Pratiche corrette**
- **Articolo 3 - Subappalto di Servizi**
- **Articolo 4 - Rappresentanza del vettore**
- **Articolo 5 - Standard di lavoro**
- **Articolo 6 - Remunerazione**
- **Articolo 7 - Fatturazione e pagamenti**
- **Articolo 8 - Responsabilità e risarcimento danni**
- **Articolo 9 - Arbitrato**
- **Articolo 10 - Imposta di bollo, imposta di registro**
- **Articolo 11 - Durata, modifica e risoluzione**
- **Articolo 12 - Autorizzazione a contrarre.**

## **Art. 8 - Liability and Indemnity**

**La disciplina della responsabilità fra le parti e le sue limitazioni sono regolate dall'art. 8 del *Main Agreement*.**

**Nelle prime edizioni dell'SGHA, ciascuna parte sopportava l'onere dei danni causabile dall'altra o pretesi da terzi e imputabili all'altra parte o ai suoi dipendenti, preposti o subappaltatori, 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 sempre più eccezioni a questo approccio, oltre a quella originariamente prevista solo per i danni agli aeromobili.**

**La versione attuale dell'art. 8 è quella introdotta nel 2018; non è stata quindi modificata dall'ultima versione dell'SGHA del 2023.**

## Definizioni e terminologia

Nelle definizioni iniziali del *Main Agreement* è indicata la definizione di danno 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 tutti i riferimenti a:

- (a) “il Vettore” o “la Società di handling” comprendono i loro dipendenti, funzionari, agenti e subappaltatori;
- (b) “atto o omissione” include la negligenza.

# Articolo 8.1: Esonero di responsabilità dell'*handler*

L'esonero di responsabilità dell'*handler* viene concretizzato:

- 1) nella preventiva rinuncia del vettore ad ogni azione nei suoi confronti;
- 2) nell'indennizzo all'*handler* da parte del vettore delle spese e responsabilità legali che dovesse avere per una serie di fatti specificamente elencati.





# **Articolo 8.1: Danni oggetto di esonero di responsabilità dell'*handler***

**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 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.**

# Articolo 8.1: Condizioni per l'esonero di responsabilità dell'*handler*

L'esonero di responsabilità dell'*handler* opera a condizione che:

- reclami o cause per tali danni siano gestiti dal vettore;
- l'*handler* notifichi senza indugio tali reclami o cause e fornisca al vettore l'assistenza che il vettore richieda.



# Art 8.1: Limiti all'esonero di responsabilità dell'*handler*

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.



## Articolo 8.2: Danni provocati dall'aeromobile a terzi

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



## Articolo 8.3

### Responsabilità dell'*handler* per trasporto a terra

**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.**

**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.**

# Art 8.4

## Esonero 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.**

**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.**



## **Articolo 8.5**

### **Danni all'aeromobile del vettore provocati dall'*handler***

**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 (art. 8.5).**

**Limiti di responsabilità diversi per i diversi aeromobili del vettore possono essere indicati nell'Allegato B.**

## Articolo 8.6

### Responsabilità dell'*handler* per danni a merci e posta

**Un'altra eccezione al principio generale dell'art. 8.1. è il danneggiamento delle merci e della posta trasportate dal vettore.**

**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 (attualmente 22 diritti speciali di prelievo per Kg di merce), 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.**



## Art. 11.9: Esonero di responsabilità per forza maggiore o scioperi



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 (art. 11.9 del *Main Agreement*).

## Art. 8 dell'SGHA e legge applicabile

La legge applicabile al contratto può influenzare l'applicabilità e l'interpretazione degli esoneri di responsabilità previsti dall'SGHA.



# Responsabilità dell'*handler* per danni alle merci nella giurisprudenza italiana

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*. Ciò negava all'*handler* aeroportuale il beneficio della limitazione di responsabilità spettante al vettore.

La questione è stata risolta legislativamente con la riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione (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.

Tuttavia, è solo con la sentenza n. 21850 del 20/9/2017 a sezioni unite della Corte di Cassazione che il principio enunciato dalla riforma è stato definitivamente sancito anche in giurisprudenza.

Pertanto, 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.

# Le questioni più dibattute nella pratica: i danni all'aeromobile e i danni indiretti.

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 dei danni indiretti (noleggio aeromobile sostitutivo, risarcimenti ai passeggeri, etc.) che un danno all'aeromobile comporta. La giurisprudenza italiana ritiene valida la limitazione ai danni diretti (trib. Bari 3/5/2011, inedita; app. Bari 6/2/2017, inedita; Trib. Bologna 20/1/2015, inedita)



# Liceità degli esoneri di responsabilità nei danni all'aeromobile

**Un problema degli SGHA con legge italiana applicabile è che spesso sono privi delle sottoscrizioni specifiche previste dall'art. 1341 c.c.**

**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*.**

**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'escludere la responsabilità per mera colpa (lieve), conferma invece l'applicazione delle regole generali sulla responsabilità per le ipotesi di dolo e colpa grave*" (app. Bari 6/2/2017, inedita).**

# Esclusione del concorso di responsabilità contrattuale ed aquiliana.

La giurisprudenza italiana non è univoca sulla possibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in presenza di SGHA. (a favore: trib. Roma 14/6/2013, inedita; trib. Bari 9/4/2011 inedita; contra: Trib. Verona 27/10/2011, confermata da app. Venezia 12/5/2016, inedita).



# Onere della prova del fatto esimente

**Secondo la giurisprudenza italiana, l'onere della prova dell'inesistenza del dolo o della colpa temeraria con previsione dell'evento grava sulla parte che vuole avvalersi dell'esonero o della limitazione di responsabilità (app. Venezia 12/5/2016, inedita; cass. 11588/2020).**



# Grazie per l'attenzione!



**Se avete domande o  
vi interessano le  
sentenza citate,  
potete contattarmi  
all'indirizzo e-mail**

**fog@fog.it**