

IL TRASPORTO MERCI VIA AEREA

M MARGIOTTA
STUDIO LEGALE & PARTNERS

Introduzione e rilevanza dell'air cargo

Le spedizioni per via aerea di merci in Italia denotano un trend in costante crescita, avendo per esempio raggiunto nel 2017 la cifra di 1,1 milioni di tonnellate di merci movimentate, con un incremento del +9,2% del traffico cargo in confronto all'anno precedente negli scali italiani.

Rispetto alla totalità delle merci trasportate, le spedizioni aeree tramite aereo cargo da e per l'Italia rappresentano in realtà solo circa il 2%, ma ciò che appare rilevante è che circa il 35% del valore economico del carico movimentato del totale nazionale (con tendenza ad aumentare) viene effettuato per via aerea.

Introduzione e rilevanza dell'air cargo

Il trasporto aereo merci, nazionale o internazionale, può essere effettuato trasportando la merce su aerei «all cargo» (detti anche aerei merci, destinati unicamente al carico di merci), oppure in un'unità organizzative dedicate all'interno delle stive degli aerei di linea, o anche occupando una parte del ponte principale solitamente riservato ai passeggeri (in queste ipotesi il velivolo prende il nome di aereo combi).

Le fonti normative

La normativa relativa al trasporto aereo si è nel corso degli anni affinata cercando –ma non sempre riuscendo- di tener conto delle nuove esigenze del mercato.

Del resto il mondo del trasporto aereo è quello che ha subito nel tempo le maggiori modificazioni tecniche e organizzative.

Per superare quella che è la stratificazione normativa si è pervenuti alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 entrata in vigore a livello internazionale nel 2003 ed in Italia nel 2004 sostituendo la Convenzione di Varsavia del 1929 già modificata dal Protocollo dell’Aja del 1955 e dal Protocollo di Montreal del 1975.

In Italia il contratto di trasporto aereo è disciplinato dal C.d.N. che è stato oggetto di riforma ad opera del D.Lgs.96/2005 e radicalmente rivisitato dal D.Lgs. 151/2006 che ha allineato la disciplina interna a quella internazionale determinando un’uniformità normativa diretta ad eliminare -o perlomeno a ridurre- i conflitti di legge.

Le fonti normative

Il contratto di trasporto aereo di cose e persone, effettuato da un'impresa di trasporto aereo sia a titolo oneroso che gratuito, ad oggi è disciplinato a livello nazionale: dall'art.951 cod.nav. che rinvia "alle norme comunitarie e internazionali in vigore nella Repubblica", ossia alla Convenzione di Montreal, creando con ciò un collegamento che in precedenza era assente, dovuto all'introduzione del decreto legislativo n. 151 del 15 marzo 2006 in attuazione della delega prevista dalla legge 265/2004.

«Il trasporto aereo di cose, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria. Si applicano inoltre, per quanto non è disposto dalla presente sezione ed in quanto compatibili, gli articoli da 425 a 437 e da 451 a 456.»

A livello internazionale: dalla C.d.M.; solo in modo residuale, con riferimento agli aspetti del rapporto contrattuale non regolamentati dalla C.d.M., si applicano le norme del Codice della Navigazione e, in ulteriore subordine, del codice civile, quale ad esempio l'art.1678 c.c.

E' evidente che si ha trasporto internazionale quando nel trasporto di persone, bagagli o merci a mezzo di aeromobile il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione o trasbordo, sono situati sul territorio di due Stati diversi.

L'art.55 della Convenzione di Montreal del 1999 precisa, in campo di successione delle norme internazionali, che quest'ultima sostituisce i precedenti strumenti di diritto sostanziale uniforme in materia di trasporto aereo, che tuttavia continuano a disciplinare i trasporti aerei tra Stati aderenti ad essi e non aderenti alla nuova Convenzione.

Fonti normative

La normativa interna finisce pertanto con l'averne mera funzione suppletiva dell'eventuale normativa internazionale richiamata dall'art.951 Cod. Nav.

Per es. gli artt.950, 952, 953 e 954 Cod. Nav. si occupano di aspetti non disciplinati da Conv.Montreal (es. forma scritta ad probationem del contratto, responsabilità per omessa esecuzione del trasporto, imputabilità del vettore aereo delle attività di manipolazione e custodia del carico da parte degli operatori di terra, esclusione delle regole domestiche sulla prescrizione).

Fonti normative

Quale fonte residuale possono poi essere citati i Regolamenti, pur con meno rilevanza rispetto al diritto marittimo, tra i quali:

- Regolamenti governativi
- Regolamenti di Regioni o altri enti pubblici territoriali
- Regolamenti ENAC

Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago sull'aviazione civile

L'esercente

Una delle figure principali che si occupa di trasporto aereo è l'esercente

Il Codice della Navigazione definisce esercente ai sensi dell'art.874 *“chi assume l'esercizio di un aeromobile”* intendendo per “esercizio dell'aeromobile” un'attività di organizzazione e direzione rivolta all'impiego del mezzo aereo secondo la sua destinazione, con l'assunzione del rischio e della responsabilità da parte dello stesso esercente.

L'esercente è titolare di un'impresa c.d. di navigazione che, a differenza dell'impresa commerciale, può non presentare lo scopo di lucro -per esempio quando l'esercizio è assunto per scopo di diporto o per spedizioni scientifiche o può non presentare il requisito della professionalità quando la navigazione avviene solo occasionalmente.

Nell'individuazione della figura è determinante la realizzazione dell'attività organizzativa finalizzata all'esercizio della navigazione marittima o aerea. Ne consegue che non è esercente chi provveda esclusivamente alla dotazione del mezzo degli attrezzi, dei corredi di bordo e dell'equipaggio, né chi effettui i viaggi senza assumersene i relativi compiti organizzativi.

L'esercizio prescinde dalla proprietà del veicolo, perché il mezzo può essere utilizzato in virtù di un diritto reale limitato o di un rapporto obbligatorio.

Chi assume l'esercizio della navigazione aerea deve rendere pubblico lo svolgimento dell'attività tramite una dichiarazione che viene trascritta in appositi registri e annotata sui documenti di bordo.

In assenza di tale dichiarazione la qualità di esercente si presume nel proprietario.

L'esercente

L'esercizio dell'aeromobile implica un'assunzione di responsabilità per cui l'esercente risponde ex art. 878 cod. nav.:

- dei fatti dell'equipaggio che è l'insieme delle persone imbarcate per l'esercizio dell'aeromobile ed è costituito dal comandante e dal personale addetto al servizio in volo dell'aeromobile
- delle obbligazioni contratte dal comandante per quanto riguarda l'aeromobile e la spedizione.

La responsabilità dell'esercente è però una responsabilità limitata, perché egli non risponde di quelle obbligazioni che per legge sono a stretto carico del comandante (assistenza aeromobili in pericolo, salvataggio ecc.).

La responsabilità dell'esercente è oggettiva, in quanto egli risponde anche dei danni che ha commesso senza "dolo" e senza "colpa"; si tratta dei danni a terzi sulla superficie e dei danni da urto o da spostamento d'aria.

Il contratto di trasporto

Il contratto di trasporto è definito dalla legge (art.1679 c.c.) come *“il contratto con il quale una parte, denominata vettore, si obbliga verso corrispettivo nei confronti dell'altro contraente a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro”*.

Sulla base della definizione legale gli elementi caratteristici del contratto di trasporto sono: 1) l'onerosità; 2) l'impegno assunto dal vettore di trasferire nello spazio persone o cose.

Nell'ambito della tipologia del contratto di trasporto si colloca il contratto di trasporto aereo **dove l'impiego del mezzo aereo per l'esecuzione dell'obbligo del vettore è l'elemento distintivo.**

Il vettore aereo è obbligato a far giungere a destinazione le merci nelle stesse condizioni in cui si trovavano alla partenza o nel momento in cui inizia o avrebbe dovuto iniziare la prestazione vettoriale.

Il contratto di trasporto aereo

Il vettore aereo non solo ha l'obbligo di far pervenire a destinazione integre le merci attraverso l'impiego del mezzo aereo, ma -proprio per la caratteristica del mezzo- ha anche l'obbligo di farle pervenire a destinazione entro un termine breve, quindi, se il momento di arrivo risulta determinato negozialmente attraverso la predisposizione di orari presentati dal vettore come condizioni generali di contratto, entro tale orario.

Se manca completamente una previsione in tal senso, il vettore aereo deve agire in un tempo ragionevole secondo la comune esperienza.

Nel contratto di trasporto aereo non ha senso parlare di obbligo di trasferire cose se la relativa sua esecuzione non debba aver luogo entro un termine quantomeno ragionevole in rapporto al mezzo utilizzato.

Dunque tempestività e rapidità nel trasporto delle stesse connotano l'obbligazione del vettore aereo, oltre all'obbligo di conservare l'integrità delle cose.

In difetto di tale risultato si parlerà di inadempimento o inesatto adempimento, salva la prova liberatoria di cui parleremo infra.

Applicazione della Convenzione di Montreal - Articolo 1

La presente convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo.

Ai fini della presente convenzione l'espressione trasporto internazionale indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte. Ai fini della presente convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato.

Ai fini della presente convenzione il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti e il suo carattere internazionale non viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato.

I documenti nel trasporto aereo di cose

Il documento riguardante il trasporto aereo di cose è la lettera di vettura aerea, denominata comunemente Air Way Bill (AWB), che attesta l'esistenza del contratto di trasporto concluso tra il mittente/caricatore e il vettore aereo e descrive le merci oggetto del contratto stesso.

La lettera di vettura è nata come documento ufficiale di accompagnamento delle merci e, poiché viaggia a bordo del mezzo di trasporto ("in vettura"), consente al ricevitore di svincolare direttamente la merce a destino.

Nella C. di M. è sancito all'art.7 che *"la lettera di trasporto viene emessa dal mittente in tre esemplari originali"*

Nella prassi può accadere che il mittente fornisca al vettore o ad un suo agente i dati per la compilazione delle varie caselle che compongono il fronte della lettera di trasporto aereo oppure che li inserisca on line nel formulario che il vettore mette a disposizione sul suo sito web.

Inoltre generalmente il mittente redige il documento con le indicazioni in suo possesso mentre il vettore lo completa con i dati rimanenti

I documenti nel trasporto aereo di cose

Come detto, la lettera di trasporto aereo secondo la C. di M. viene emessa in n.3 esemplari originali di cui il primo per il vettore, il secondo per il destinatario ed il terzo per il mittente

Nella prassi, oltre ai tre originali, si assiste normalmente al rilascio di un certo n. variabile di copie di diverso colore che possono essere indirizzate, ad esempio, ai vettori successivi, agli agenti del vettore, alle autorità doganali, all'aeroporto di destinazione etc.

Il primo originale deve essere firmato dal mittente, il secondo dal mittente e dal vettore ed il terzo dal vettore il quale lo consegna al mittente dopo la presa in consegna della merce.

Gli originali devono essere considerati validi anche se le firme vengono stampate o sostituite con un timbro.

Se la spedizione consiste in più colli consegnati da un unico mittente per essere trasportati e riconsegnati a diversi destinatari, il vettore aereo può richiedere al mittente l'emissione di lettere di trasporto aereo distinte (art.8).

I documenti nel trasporto aereo di cose

Se il trasporto aereo consiste in più partite provenienti da una pluralità di mittenti e destinate a più ricevitori, si può procedere alla c.d. “consolidazione”: questa operazione viene effettuata dal “consolidatore” ossia da uno spedizioniere che si assume l’impegno, nei confronti dei singoli mittenti suoi clienti, di far trasferire le varie partite di merci ciascuna delle quali risulta documentata da una lettera di trasporto aereo denominata house air waybill (o altrimenti detta sottopolizza).

Il consolidatore consegna l’intero carico, composto delle varie partite, ad un vettore aereo affinché lo trasferisca, sulla base di un unico documento definito «Master air waybill» a cui vengono allegate le house air waybill ad un suo corrispondente (destinatario). Quest’ultimo, nell’aeroporto di destinazione, provvede a “deconsolidare” la spedizione in modo da riconsegnare le merci ai rispettivi aventi diritto.

L’Unit Load Device (ULD), che comprende palette, igloo e contenitori di misura e volume variabili e adattati alla forma della cabina o della stiva inferiore, è pertanto accompagnata da un unico documento di trasporto principale denominato Master Air Waybill (MAWB).

Anche la House Air Waybill è documento non negoziabile e pertanto la merce a destinazione viene messa a disposizione del soggetto indicato nella casella "consignee" senza che sia necessario produrre il documento originale per provvedere allo sdoganamento e al ritiro della merce.

Considerato che il rapporto giuridico instaurato tra lo spedizioniere consolidatore e il suo cliente è derivante dal contratto di trasporto, l'emittente il documento House Airwaybill apporrà la propria firma nell'apposito spazio qualificando se stesso "as carrier".

La HAWB costituisce, pertanto, una lettera di trasporto aereo, (quindi assolve la funzione tipica e basilare di provare l'avvenuta stipulazione di un contratto di trasporto tra lo spedizioniere aereo che riceve la merce e assume la veste giuridica (e le conseguenti responsabilità) di vettore e il proprio cliente che, in qualità di mittente, consegna allo spedizioniere i beni oggetto del trasporto).

L'uso della c.d. «consolidata» si rivela vantaggioso per il vettore, che deve gestire meno documenti, fatture, ecc. e per lo spedizioniere, che ottiene prezzi migliori perché la quantità spedita è più elevata.

I vantaggi più rilevanti si hanno consolidando spedizioni di merce pesante con altre di merce leggera, in modo da raggiungere esattamente il rapporto peso/volume tassato dal vettore. Spesso una consolidata è costituita da un intero contenitore marittimo o aereo.

I documenti nel trasporto aereo di cose

Il contenuto della lettera di vettura con la C.d.M. è stato notevolmente ridotto rispetto alla C. di Varsavia in modo da mitigare le conseguenze in caso di irregolarità.

La lettera di vettura, il cui codice di numerazione è standardizzato in 3 + 8 cifre (le prime 3 rappresentanti il codice della compagnia aerea che la emette e le successive un numero univoco) deve contenere le seguenti indicazioni: a) Nome e domicilio del vettore (carrier); b) nome e domicilio del mittente (shipper o forwarder), c) luogo di destinazione e, se nominativa, nome e domicilio del destinatario, d) La natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero, il peso e le dimensioni dei colli e le marche che li contrassegnano; e) Lo stato apparente delle merci ovvero degli imballaggi; f) il luogo e la data di carico; g) il prezzo del trasporto, la data ed il luogo di pagamento, nonché il soggetto che deve eseguirlo; h) il prezzo della merce e l'ammontare delle spese (se il trasporto è fatto contro-assegno); i) l'eventuale valore dichiarato; l) i documenti consegnati al vettore in accompagnamento della merce; m) la durata del trasporto e la via da seguire; n) l'indicazione se trattasi di merci pericolose nonché tutte le indicazioni specifiche della pericolosità stessa.

L'art.5 della C.d.M. non è tassativo, potendo essere inserite ulteriori informazioni.

Alcune indicazioni sono peraltro necessarie affinché esse possano identificare una certa spedizione: a) nome e indirizzo del vettore (fondamentale per individuare il soggetto responsabile del trasferimento delle merci), b) nome del mittente e del destinatario (rilevante per riconoscere gli aventi diritto del carico), c) tutti i dati relativi alla natura, quantità e qualità delle merci (essenziali per individuare eventuali discordanze della merce presa in consegna e quella riconsegnata)

L'art.10 della C. di M. sancisce che il mittente deve essere considerato responsabile -e conseguentemente debba rispondere di ogni danno subito dal vettore o da altra persona nei confronti della quale il vettore è responsabile- dell'irregolarità, inesattezza o incompletezza delle indicazioni e delle dichiarazioni inserite da lui o da altri in suo nome nella lettera di trasporto aereo o fornite al vettore affinché quest'ultimo proceda al loro inserimento nel documento.

I documenti nel trasporto aereo di cose

Il rapido e incessante progresso tecnologico che ha caratterizzato gli ultimi decenni, ha offerto nuove possibilità di utilizzo dell'informatica nelle transazioni commerciali consentendo anche di sostituire i documenti cartacei con documenti elettronici (c.d. smaterializzazione).

Il documento elettronico, secondo il D.Lgs 82/2005 c.d. dell'amministrazione digitale, è un documento informatico, ossia una rappresentazione informatica avente una struttura ed un contenuto identici a quelli della lettera di trasporto aerea cartacea ma destinata ad essere trasmessa per via elettronica.

Aspetti positivi: a) risparmio di tempo e di costi grazie al venir meno della necessità di emettere una pluralità di originali e di copie; b) riduzione dei rischi di smarrimento, furti e alterazioni tipici dei docc. cartacei; c) rapida trasmissione della lettera di trasporto aerea elettronica ai vari soggetti nella catena trasportistica (mittente, destinatario, banche, autorità doganali, vettori successivi, etc.).

La C.d.M. ha implicitamente riconosciuto la possibilità di sostituire la lettera cartacea con quella elettronica; nel caso di controversie i giudici aditi devono fare riferimento alla disciplina contenuta nella legge nazionale applicabile (lex fori).

I documenti di trasporto aereo di cose

In conclusione il doc. di trasporto aereo:

- attesta l'esistenza del contratto di trasporto e rappresenta la ricevuta di spedizione dall'aeroporto di partenza a quello di arrivo in essa indicato;
- è un certificato di assicurazione dei danni alle merci trasportate, se il mittente richiede al vettore aereo la copertura dei rischi cui la merce è esposta durante il periodo di trasporto;
- è una fattura per il pagamento del trasporto, poiché riporta l'ammontare del nolo;
- è un documento doganale, poiché copia della AWB deve essere presentata alle autorità doganali in fase di espletamento delle relative formalità.

I documenti nel trasporto aereo di cose

Le caratteristiche della lettera di vettura aerea (AWB):

- non è titolo negoziabile, perciò il destinatario finale delle merci non deve necessariamente possedere il documento per poter ritirare la merce, ma è sufficiente che egli dimostri al vettore di essere il legittimo avente diritto alla riconsegna
- deve sempre viaggiare assieme alla merce ("in vettura")
- non è titolo rappresentativo ma solo di legittimazione e quindi consente a chi non è in possesso dell'originale del titolo di disporre (ritirare), comunque, della merce.

Inosservanza delle disposizioni relative alla documentazione

Art. 9 Convenzione di Montreal

«L'inosservanza delle disposizioni degli articoli 4, 5, 6, 7 e 8 non pregiudica l'esistenza nè la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità».

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Il primo comma del novellato articolo 951, del codice della navigazione, così dispone: « *Il trasporto aereo di merci, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbe per forza propria* » -ancora strumento del c.d. rinvio dinamico.

Il legislatore italiano ha regolamentato la normativa interna sul trasporto aereo di cose sia attraverso il richiamo delle norme internazionali in vigore nella Repubblica, come già detto, sia con l'inserimento di alcune previsioni per la regolamentazione di determinati aspetti non opportunamente disciplinati a livello uniforme.

Quanto all'ambito temporale, questo è disciplinato dall'art.953 C.d.N. secondo cui “*Il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario*”.

Anche nel contratto di trasporto aereo è pertanto presente il concetto di responsabilità «ex recepto»

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Il regime normativo sulla responsabilità del vettore per i danni alle cose trasportate si basa sul disposto di cui all'art. 18 della C. di M. ai sensi del quale *“il vettore è responsabile per i danni derivanti da perdita, distruzione o avaria della merce per il solo fatto che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo”*.

L'esclusione della responsabilità è prevista nelle ipotesi tassativamente elencate e il vettore è esonerato solo se prova che la causa, positivamente individuata, coincide con una di quelle tassativamente indicate dalla legge.

Si legge “la distruzione, la perdita o l'avaria della merce deriva esclusivamente da uno dei seguenti fatti:

- a) difetto, natura o vizio proprio della merce
- b) difettoso imballaggio della merce da parte di persona diversa dal vettore o dai suoi preposti;
- c) evento bellico o conflitto armato
- d) atto dell'autorità compiuto all'ingresso, all'uscita o al transito della merce.

Dunque nel trasporto aereo sono contemplate molte cause esonerative in meno rispetto al diritto marittimo.

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

In primo luogo si osserva che i rischi di cui alla lettera a) e b) si riferiscono alla sfera del soggetto creditore della prestazione, ovvero al mittente; mentre le cause di esonerazione relative agli eventi bellici o agli atti d'autorità sono da considerarsi « rischi anomali » della navigazione.

Analizzando poi le singole ipotesi deve evidenziarsi quanto alle ipotesi a) e b) che non basta che il vettore dimostri la fragilità della merce se il danneggiato riesce a dimostrare che il trasporto è stato effettuato senza l'attrezzatura idonea per il sicuro stivaggio di merce fragile.

Quanto all'ipotesi c), la responsabilità del vettore va comunque riconosciuta se si prova che lo stesso poteva impedire il prodursi del danno alle cose, derivante da eventi bellici o conflitti armati, adottando provvedimenti idonei, secondo canoni di diligenza professionale, e quindi evitando rotte aeree c.d. « sensibili ».

Relativamente all'atto di autorità può dirsi che è ravvisabile la responsabilità del vettore se l'atto era prevedibile e soprattutto se lo stesso poteva essere impugnato tempestivamente per far cessare i suoi effetti dannosi.

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Alle ipotesi di esonero elencate nell'art.18, si aggiunge quella prevista dall'art.20 della Convenzione secondo cui il vettore aereo è liberato in tutto o in parte della sua responsabilità nella misura in cui provi che il danno è stato causato dallo stesso danneggiato o se questi abbia concorso a causarlo per negligenza, atto illecito od omissione.

Si tratta del generale principio del concorso di colpa del danneggiato alla causazione dell'evento, simile a quella prevista dall'art.1693 I co. c.c., nella parte in cui stabilisce che il vettore per liberarsi della responsabilità per perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto, deve provare che siano derivate da fatto del mittente o del destinatario.

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

La disciplina in esame prevede l'istituto del limite risarcitorio a favore del vettore per il risarcimento dei danni alle cose occorsi durante il trasporto.

In generale, si ricorda che il meccanismo della limitazione risarcitoria ha da sempre caratterizzato la materia dei trasporti, nelle sue diverse modalità, proprio per favorire l'industria del trasporto attraverso uno strumento giuridico in grado di mitigare le conseguenze del regime di responsabilità del vettore basato sul tradizionale e particolarmente gravoso principio del receptum.

Il beneficio accordato dalla norma al vettore consiste nella possibilità di poter risarcire il danno a lui addebitabile in un importo predeterminato, sulla base di parametri fissati dalla legge, rispondendo con tutti i beni presenti e futuri.

L'istituto della limitazione risarcitoria, per essere considerato ammissibile, deve rispettare i requisiti dell'adequatezza, ovvero deve garantire al danneggiato un risarcimento non irrisorio anche se non integrale; della certezza, quando il danneggiato può in concreto ottenere la somma individuata dalla legge, ad esempio attraverso l'imposizione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità vettoriale; della derogabilità, quando l'interessato al carico ha la possibilità di poter derogare contrattualmente al limite per concordare prima della esecuzione del trasporto una somma di ristoro, in caso di danno, equivalente al valore della merce.

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

È proprio con riferimento a questi aspetti che deve essere analizzata la norma relativa alla limitazione della responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose.

L'art. 22 della C. di M. stabilisce che *“nel trasporto di merci, in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 17 DSP (oggi innalzata dal 2020 a 22 DSP) per Kg»*.

La stessa norma specifica, inoltre, che il mittente al momento della consegna della merce, può dichiarare l'effettivo e più elevato valore della merce dietro pagamento di un eventuale nolo supplementare (che rappresenta un costo aggiuntivo al trasporto), manifestando il c.d. «dichiarazione di valore».

L'art.22 aggiunge: *“In questo caso il vettore sarà tenuto al pagamento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna delle merci»*

La dichiarazione di valore, pertanto, non costituisce una liquidazione forfettaria del danno, in quanto l'interessato è tenuto a fornire la prova della misura effettiva dello stesso.

La possibilità del mittente di poter effettuare una dichiarazione di valore della merce rappresenta, come è stato chiarito dalla giurisprudenza della Cassazione, una semplice facoltà per lo stesso e non un obbligo. Questo comporta in concreto che nel caso di omessa dichiarazione, il mittente non può essere considerato responsabile nei confronti dell'assicuratore per non avere utilizzato tale strumento.

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Tornando al beneficio riconosciuto al vettore della limitazione risarcitoria, si nota che la soglia dei 22 DSP per Kg di merce trasportata è sostanzialmente indicata dalla norma come invalicabile, diversamente da quanto stabilito nelle ipotesi di ritardo nel trasporto di persone e di bagagli, per i quali è prevista espressamente la decadenza del limite nei casi di dolo o colpa grave del vettore.

Sono state sollevate perplessità sulla validità della norma che violerebbe il generale principio di ragionevolezza in quanto il vettore aereo è legittimato ad avvalersi dei massimali anche quando il danno è stato arrecato intenzionalmente o per negligenza inescusabile.

Pertanto, se da un lato il regime di responsabilità stabilito dalla C.d.M. appare essere più rigido rispetto alla disciplina precedente, proprio per la difficoltà del vettore di provare le cause di esonero indicate, dall'altro lato sembra che tale inasprimento sia vanificato da un meccanismo di limitazione che nella sostanza offre rilevanti benefici al vettore a differenza di quanto stabilito nel trasporto di merci su strada o per via ferroviaria o marittima.

Trasporto successivo

Articolo 36 Convenzione di Montreal

Nei casi di trasporto ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, da eseguire da diversi vettori successivi, ogni vettore che accetta passeggeri, bagaglio e merci è soggetto alle disposizioni della presente convenzione ed è considerato parte del contratto di trasporto per quella parte del trasporto effettuata sotto il suo controllo.

Nel caso di bagaglio o di merci, il passeggero o il mittente ha diritto di agire nei confronti del primo vettore, e il passeggero o il destinatario ha il diritto di agire nei confronti dell'ultimo vettore, e inoltre entrambi potranno agire contro il vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale si sono verificati la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo. I vettori sono responsabili singolarmente e solidalmente nei confronti del passeggero o del mittente o del destinatari

Vettore contrattuale e di fatto

Articolo 40 - Convenzione di Montreal

Salvo disposizione contraria del presente capitolo, quando un vettore di fatto effettua, in tutto o in parte, un trasporto che, in virtù del contratto di cui all'articolo 39, è retto dalla presente convenzione, sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto sono soggetti alle disposizioni della presente convenzione, il primo per l'intero trasporto contemplato nel contratto, il secondo per la parte da lui eseguita.

Risarcimento complessivo

Articolo 44 Convenzione di Montreal

Nel trasporto effettuato dal vettore di fatto, l'ammontare totale del risarcimento pagato dallo stesso vettore, dal vettore contrattuale e dai loro dipendenti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni, non può superare il massimale che, secondo la presente convenzione, può essere imputato al vettore contrattuale ovvero al vettore di fatto, e comunque nessuno di tali soggetti può essere tenuto responsabile oltre il limite previsto per ognuno di essi.

Clausola sui limiti

Articolo 25 - Convenzione di Montreal

«Nel contratto di trasporto il vettore può stipulare limiti di responsabilità superiori a quelli previsti dalla presente convenzione ovvero nessun limite di responsabilità».

Articolo 26 - Nullità di clausole contrattuali

«E' nulla ogni clausola contrattuale intesa ad escludere la responsabilità del vettore o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente convenzione. La nullità di detta clausola non determina tuttavia la nullità dell'intero contratto, il quale rimane soggetto alle disposizioni della presente convenzione».

Competenza giurisdizionale

Ex articolo 33 “1) L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione. [...]”.

Responsabilità da ritardo

Art. 19 C.d. Montreal: *«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle»*

Responsabilità da ritardo

Solo nei casi in cui sia nel contratto di trasporto inserito un termine fisso per l'esecuzione del trasporto, allora sussisterà ritardo quando l'aeromobile non sarà giunto a destino nel lasso di tempo indicato o entro lo stesso termine non si siano concluse le operazioni di scarico.

Diversamente, i termini si intendono «approssimativi».

Pertanto la diligenza del vettore dovrà essere considerata con riferimento al c.d. «tempo medio» per il compimento del servizio e si potrà parlare di ritardo unicamente quando tale tempo medio sarà stato superato in modo considerevole, in relazione alla lunghezza, alla particolarità del percorso, alla mole di traffico aeroportuale, anche con riferimento alla valutazione equitativa.

Le eventuali tratte terrestri

L'art.18 della Convenzione di Montreal assoggetta al regime del trasporto aereo, la custodia delle merci da parte del vettore, indipendentemente dal tempo e dal luogo in cui essa è esercitata.

Dunque la decisione del vettore aereo (anche se imposta da esigenze temporanee e contingenti) di far viaggiare le merci per via terrestre (o d'acqua) non sottrae la tratta dall'assoggettamento alla disciplina del trasporto aereo, a meno che non vi sia stato espresso accordo del mittente che attribuisca al rapporto efficacia novativa.

Legittimazione all'azione per danni

L'art. 29 della Conv. di Montreal non fornisce indicazioni sui soggetti legittimati all'azione per danni, né sulla quantificazione, precisando solo che il risarcimento ottenibile è limitato ai danni compensativi, con espressa esclusione di quelli punitivi.

«Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio».

Sono dunque escluse quelle somme che non integrano strettamente l'indennizzo, ma che sono allo stesso accessorie (es. spese di lite, interessi, ...)

Il totale inadempimento del vettore

Le Convenzioni non si occupano dell'inadempimento totale del vettore aereo.

Soccorre sul punto l'art. 952 del Cod. Nav.

«Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto delle cose, a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

Il risarcimento dovuto dal vettore è limitato in conformità della disciplina che la normativa internazionale in vigore nella Repubblica adotta nel regolare la responsabilità per ritardo».

La conseguenza pratica riporta tuttavia al limite di responsabilità dei 22 DSP, senza previsioni di un pieno risarcimento per dolo o colpa grave del vettore e/o dei suoi ausiliari.

Decadenza dall'azione

L'art.35 della Convenzione di Montreal precisa il termine di decadenza biennale per l'esercizio dell'azione verso il vettore aereo

1. L'azione di responsabilità dovrà essere iniziata, a pena di decadenza, entro due anni contati dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare, o in cui il trasporto si è interrotto.
2. Il metodo di calcolo del periodo del termine estintivo è determinato in conformità dell'ordinamento del tribunale adito».

Dunque nell'ordinamento italiano al termine biennale andrà aggiunta la sospensione feriale dei termini.

In caso di azione di regresso (es. verso subvettore) il termine inizia a decorrere dal momento in cui il diritto può essere fatto valere, mentre in caso di azione in surroga (es. assicuratore) lo stesso subentra de iure.

Le condizioni generali di contratto

Anche nel trasporto aereo di merci il vettore propone dei contratti standard i cui termini sono predisposti unilateralmente dal vettore stesso (condizioni generali di contratto).

Pertanto il mittente al momento della conclusione del contratto aderisce ad uno schema negoziale che normalmente riproduce quello predisposto dallo IATA (International Air Transport Association), spesso anche per quanto concerne trasporti meramente nazionali.

IATA: condizioni generali di contratto o di trasporto.

a) CGC: corrispondono a risoluzioni che comportano comportamenti imposti ai vettori affiliati, con sanzioni a loro carico in caso di mancato adeguamento (es. ris. sul modello di Airwaybill, sulle clausole negoziali standardizzate, ...)

b) CGT: consistono in pratiche soltanto raccomandate, ma che solitamente vengono seguite da tutte le compagnie aderenti

IATA lascia poi liberi gli associati di elaborare, in maniera standardizzata, il dettaglio delle modalità esecutive della prestazione (*Regolamenti del vettore o Carrier's regulations*).

Spesso le condizioni predisposte dal vettore hanno connotato sfavorevole e restrittivo per i diritti dell'utente: resta tuttavia il carattere imperativo della disciplina del trasporto aereo in merito alle ipotesi e misure di responsabilità del vettore (con inapplicabilità delle CGC che fossero in contrasto con una norma imperativa), e la verifica di validità per quanto concerne l'art.1341 c.c. per le clausole vessatorie e la tutela del consumatore (ex codice del consumo)

Il contratto di handling

Il contratto di handling è un contratto (generalmente nella forma del contratto per adesione) in base al quale un soggetto (handler) si obbliga a prestare uno o più servizi aeroportuali ad un altro soggetto su uno scalo determinato.

L'handling aeroportuale può definirsi come un insieme di prestazioni strumentali all'attività di trasporto aereo tout court.

Il servizio di assistenza a terra veniva inizialmente svolto direttamente dalle compagnie aeree attraverso la propria organizzazione presente nei diversi aeroporti.

In un secondo momento l'evoluzione dell'organizzazione aeroportuale comportò l'affidamento di tali servizi ad operatori indipendenti dal trasporto aereo.

Il contratto di handling

Il D.l.18/99 ha recepito pedissequamente l'elencazione dei servizi di handling allegata alla Direttiva comunitaria, riportandola integralmente nel suo Allegato A -che si associa a quanto stabilito dallo IATA Associazione Internazionale dei vettori aerei-, che distingue tra:

- assistenza amministrativa a terra e supervisione delle attività del vettore;
- assistenza passeggeri;
- assistenza bagagli;
- assistenza merci e posta;
- assistenza operazioni in pista dell'aeromobile;
- pulizia aeromobile e servizi di scalo;
- assistenza carburante e olio;
- assistenza manutenzione dell'aereo;
- assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi;
- assistenza trasporto a terra;
- assistenza ristorazione "catering".

Il contratto di handling

L'apertura del mercato fa sì che in ambito aeroportuale possano essere (astrattamente) presenti, o compresenti, tre tipologie di handlers:

- la società concessionaria della gestione;
- l'operatore indipendente;
- il vettore in autoproduzione.

Qualora si verifichi un inadempimento nell'erogazione del servizio di handling, si possono prospettare scenari diversi:

- il vettore ha svolto l'assistenza in autoproduzione. In tal caso, non sorgeranno particolari problemi relativamente all'esercizio dell'azione di responsabilità da parte del danneggiato
- il vettore ha incaricato un terzo (handler) dell'erogazione dei servizi -il che, nella pratica, stante la complessità della navigazione aerea, avviene presso che regolarmente-, sia esso società di gestione o altro operatore indipendente.

Si pone in questo caso il non facile problema di stabilire quale sia la normativa applicabile all'azione di responsabilità intentata dal danneggiato -attesa l'eterogeneità delle prestazioni, il contratto in oggetto è stato inquadrato nell'appalto di servizi continuativi e periodici.

Il contratto di handling

E' innegabile che sia ampio il dibattito circa la qualificazione giuridica dell'handler e circa la natura del rapporto giuridico tra quest'ultimo ed il vettore aereo.

In particolare, alla domanda su chi debba rispondere del danneggiamento o della mancata restituzione del carico/bagagli durante le operazioni di handling, la giurisprudenza ha seguito due filoni interpretativi.

Il filone più accreditato riconnette le operazioni e la fase di handling al contratto di trasporto, cosicchè 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 cod.civ., per cui in tale ipotesi il soggetto danneggiato deve rivolgersi al vettore aereo e non direttamente agli operatori di handling.

Ciò non toglie che l'operatore di handling sia comunque tenuto ad osservare il precetto del *neminem ledere* e che, quindi, dalla sua attività possa derivare una responsabilità extracontrattuale retta dall'art. 2043 cod. civ., con la connessa azione aquiliana del destinatario che lamenti un danno alle merci.

Il contratto di handling

Il secondo filone ritiene invece che i servizi prestati da una società di handling in relazione allo sbarco, custodia e riconsegna delle merci trasportate non abbiano carattere accessorio al contratto di trasporto aereo, ma bensì autonomo con il corollario, fra gli altri, dell'inapplicabilità al contratto di handling delle regole uniformi previste dalla Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale.

In questo secondo caso tra il vettore aereo ed il gestore aeroportuale (handler) si perfezionerebbe un contratto di deposito della merce a favore del terzo destinatario il quale, in caso di avaria della merce in fase di deposito, sarebbe così legittimato ad agire direttamente nei confronti dell'impresa di handling.

In tale seconda ipotesi interpretativa, col passaggio della merce alle imprese di handling terminerebbe il trasporto aereo e la conseguente responsabilità del vettore che non avrebbe più alcun controllo sulla merce, considerandosi come "riconsegna al destinatario" il momento in cui il vettore affida a titolo di deposito la merce all'impresa di handling.

Il contratto di handling

Entrambi gli orientamenti sono stati fortemente criticati per le dubbie conseguenze giuridiche che ne derivavano.

Attesa l'eterogeneità delle prestazioni, il contratto in oggetto è stato inquadrato nell'appalto di servizi continuativi e periodici.

Secondo la prospettata ricostruzione il danneggiato avrà sempre la possibilità di agire in via contrattuale nei confronti del vettore, al fine di farne valere la responsabilità per i danni verificatisi in esecuzione del contratto di trasporto.

Tale orientamento, infatti, in linea con la ratio della C. di M., riconosce il principio cardine per il quale lo spedite concorda l'intera prestazione con il vettore, senza avere alcun rapporto con l'handler.

Anche per tale motivo, **il vettore risponde di tutti i danni derivati alle merci, indipendentemente dal fatto che li abbia causati lui stesso, ovvero l'handler.**

Il vettore, a sua volta, potrà agire in rivalsa nei confronti dell'handler, sulla base dello stipulato contratto di appalto.

Tanto i regolamenti di servizio a terra predisposti dai gestori quanto i formulari standard predisposti dalla IATA per regolare i rapporti tra i propri associati e i vari prestatori di servizi, infatti, contengono delle clausole che disciplinano in maniera specifica la responsabilità del prestatore nell'esecuzione dei servizi di assistenza.

Grazie per l'attenzione

M MARGIOTTA
STUDIO LEGALE & PARTNERS