



## L'HANDLING AEROPORTUALE E LO SBARCO MARITTIMO NELLA VISIONE UNITARIA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

MAURO MENICUCCI

SOMMARIO: 1. Il contratto di *handling*. – 1.1. *Segue*: il quadro normativo di riferimento. – 2. Lo sbarco marittimo. – 3. La responsabilità del vettore e dell'*handler*. – 3.1. *Segue*: il contratto di *handling* quale contratto (di deposito) a favore del terzo. – 3.2. *Segue*: l'*handler* quale preposto del vettore: la sentenza delle Sezioni Unite della Cassazione n. 21850/2017. – 4. I riflessi che la decisione delle Sezioni Unite potrebbe avere sullo sbarco nel trasporto marittimo, disciplinato dal codice della navigazione. – 4.1. *Segue*: e nelle Regole dell'Aja-Visby. – 5. Brevi riflessioni conclusive.

1. L'assistenza aeroportuale è stata disciplinata dal d. lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, emanato in attuazione della direttiva 97/67/CE del 15 ottobre 1996, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. La direttiva contiene, nell'allegato, l'elenco di questi servizi, e riproduce “fedelmente la classificazione operata in sede IATA (*International Air Transport Association*) nello *Standard Ground Handling Agreement*”<sup>1</sup>, il cui contenuto è stato ripreso nel richiamato decreto<sup>2</sup>. Il servizio di *handling* può, quindi, essere definito come l'insieme delle operazioni, realizzate negli scali aeroportuali, con cui si effettua l'assistenza a terra degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci, attraverso operazioni che sono necessarie ed accessorie alla partenza, all'atterraggio e alla sosta dell'aeromobile; tali operazioni possono individuarsi, a titolo esemplificativo, nell'assistenza ai passeggeri e ai bagagli, alla posta e alla merce e, infine, all'aeromobile<sup>3</sup>. Si tratta di attività complementari al trasporto aereo il cui “comune denominatore [...] risiede nell'essere correlate all'esecuzione di un contratto di trasporto di persone o di cose”<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> F. SALERNO, *Il contratto di handling*, in *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, T. I, *I contratti del trasporto marittimo e aereo*, Bologna, 2017, p. 249, evidenzia che lo *Standard Ground* è un “documento programmatico utilizzato come schema di riferimento per la determinazione dei servizi di *handling* tra compagnie consorelle e puntualmente adottato per disciplinare i rapporti tra gestori e vettori”, la cui ultima edizione risale al 2008 e la prima al 1973. I servizi elencati nella direttiva consistono, fra l'altro, in: assistenza amministrativa a terra e supervisione; assistenza passeggeri; assistenza bagagli; assistenza merci e posta; assistenza operazioni in pista; assistenza pulizia 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. Problema ulteriore, che non si affronterà in questa sede, è quello relativo al carattere tassativo o esemplificativo del richiamato elenco.

<sup>2</sup> Sullo *Standard ground Handling Agreement* cfr., da ult., A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale nello standard ground handling agreement (SGHA)*, in *Atti del convegno su “L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte”*, Bergamo, 13 novembre 2015, a cura di S. Busti, E. Signorini, G. R. Simoncini, Torino, 2016, p. 135 ss.

<sup>3</sup> F. SALERNO, *op. cit.*, p. 247.

<sup>4</sup> G. COLANGELO, *L'handling*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, a cura di P. Cendon, XVII, *Trasporto*, coordinato da F. Morandi, Torino, 2004, p. 148. Sul tema cfr., altresì, A. FACCO, *Il contratto di handling*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di E. G. Rosafio, R. Tranquilli Leali, Milano, 2011, p. 511 ss.



La rilevanza dell'attività dell'*handler* va ravvisata nella circostanza che la sua responsabilità evidenzia profili peculiari, se non altro perché il comportamento richiesto all'impresa di servizi aeroportuali va al di là del mero rapporto con il vettore, concorrendo a realizzarne il programma negoziale<sup>5</sup>. Si osserva, peraltro, che “il dato empirico svela l'esistenza di una situazione più complessa rispetto all'esecuzione del negozio fra le parti che vi erano originariamente coinvolte. Ma ciò non sarebbe stato rilevante se la giurisprudenza non ne avesse tratto motivo per travalicare i limiti soggettivi del contratto di trasporto”<sup>6</sup>.

Tanto premesso e per meglio inquadrare l'istituto ai fini precisi del presente lavoro, pare opportuno individuare, innanzitutto, le diverse normative che si sono succedute in materia di trasporto aereo, anche al fine di (meglio) comprendere gli sviluppi, dottrinari e giurisprudenziali, sul tema.

**1.1.** In base alla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929<sup>7</sup>, il vettore è responsabile, ai sensi dell'art. 17 (per quanto qui interessa), per i danni occorsi al passeggero “*on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*”; in riferimento al bagaglio registrato (da intendersi quale bagaglio consegnato al vettore), ai sensi dell'art. 18 il vettore è responsabile per i danni verificatisi “*during the carriage by air*” (par. 1), con ciò intendendosi quelli subiti in “*the period during which the luggage or goods are in the charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever*” (par. 2); il vettore è, inoltre, responsabile dei danni arrecati dal *servant* o dall'*agent*, che può avvalersi del beneficio del limite risarcitorio previsto dall'art. 22, ove dimostri di aver agito “*within the scope of his employment*” (art. 25 A).

---

<sup>5</sup> Sembra quasi ovvio rilevare che la problematica affrontata nel testo non ha ragioni di porsi ove il vettore eserciti l'attività di *handling* in autoproduzione.

<sup>6</sup> M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino, 1999, p. 7.

<sup>7</sup> *Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air*, ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 19 maggio 1932, n. 841, come emendata dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 (ratificato e reso esecutivo in Italia con l. 3 dicembre 1962, n. 1832) e dai quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 (la cui ratifica è stata autorizzata, in Italia, con l. 6 febbraio 1981, n. 43. I protocolli n. 1 e 2 sono in vigore dal 15 giugno 1996, il n. 4 dal 14 giugno 1998). Sul tema cfr. T. BALLARINO-S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, p. 608 ss.

A disciplinare la responsabilità del vettore è, poi, intervenuta la Convenzione di Montreal del 1999<sup>8</sup>, il cui art. 17.1 dispone, per quanto qui rileva e analogamente alla Convenzione di Varsavia, che egli risponde per i danni occorsi al passeggero “*on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*”; in riferimento al danno al bagaglio consegnato, si prevede che il vettore è responsabile se l’evento si è verificato “*on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier*”; per quello non consegnato, si stabilisce che il vettore risponde “*for his fault*” o per quello dei suoi “*servants or agents*” (art. 17.2); all’art. 18 si dispone che, in caso di danno alla merce, il vettore sarà responsabile ove esso si sia verificato “*during the carriage by air*” (par. 1), con ciò intendendosi il periodo “*during which the cargo is in the charge of the carrier*” (par. 3). In relazione, infine, ai danni arrecati dal *servant* o dall’*agent*, anche questi – come già previsto dalla Convenzione di Varsavia – potrà avvalersi della limitazione risarcitoria, ove provi di aver agito “*within the scope of his employment*” (art. 30). La Convenzione di Montreal, quindi, diversamente da quella di Varsavia (la quale precisava, in relazione alle merci, che queste dovessero trovarsi “all’interno di un aerodromo o a bordo dell’aeromobile o in qualsiasi altro luogo nel caso di atterraggio forzato”), non attribuisce importanza all’aspetto spazio-temporale della custodia, assegnando rilievo precipuo a quest’ultima, a prescindere dal luogo in cui la stessa avvenga<sup>9</sup>.

Infine, il vecchio testo dell’art. 951 c. nav., dopo aver precisato che il vettore rispondeva per i danni alla merce dalla loro ricezione fino alla consegna, ne escludeva, al c. 2, la responsabilità ove egli provasse (fra l’altro) che “la perdita, l’avaria o il ritardo sono stati determinati da qualsiasi causa nel corso di un trasporto per terra o per acqua, effettuato fuori dagli aerodromi nell’esecuzione del contratto di trasporto aereo, per il carico, il trasbordo o lo scarico delle merci [...]”: tale disposizione “recuperava”, quindi, l’aspetto spazio-temporale del trasporto. Rilievo spazio-temporale che svanisce, invece, nel nuovo testo dell’art. 953 c. nav.<sup>10</sup>, a norma del quale “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”: la normativa richiamata risolve, quindi, ogni questione relativa alla responsabilità del vettore, anche in relazione al fatto dell’ausiliario<sup>11</sup>. Peraltro, il nuovo testo dell’art. 951, c. 2 (analogamente al vecchio testo dell’art. 955), fa salva, in quanto compatibile<sup>12</sup>, l’applicazione degli articoli da 425 a 437 e da 451 a 456 c. nav. e, quindi, per quanto qui interessa, anche le norme sullo sbarco di cui all’art. 454 c. nav. (e, di riflesso, l’art. 450 c. nav., richiamato dal c. 3 dell’art. 454): disposizione, quest’ultima, cui rinvia anche il c. 4 dell’art. 945 c. nav.<sup>13</sup>.

---

<sup>8</sup> *Convention for the unification of certain rules for international carriage by air*, firmata a Montreal il 28 maggio 1999 e ratificata con l. 10 gennaio 2004, n. 12.

<sup>9</sup> Così S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, p. 431, in nota; ID., *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, p. 145; F. SALERNO, *op. cit.*, p. 258 s.

<sup>10</sup> Modificato dal d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

<sup>11</sup> Osserva M. M. COMENALE PINTO, *Responsabilità per passeggeri e merci in ambito aeroportuale*, in *Atti del convegno su “L’impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell’arte”*, cit., p. 157, che “al medesimo risultato [...] si sarebbe potuti pervenire anche in via interpretativa, sulla base del testo originario del codice della navigazione, nonché di quello della Convenzione di Varsavia, come della Convenzione di Montreal, in base alle previsioni sull’ambito crono-spaziale della responsabilità vettoriale nel trasporto aereo sia di merci sia di bagagli, rispetto ad attività comunque necessarie all’esecuzione della prestazione di trasferimento, oggetto dell’obbligazione di trasporto assunta dal vettore”. V., sul punto, anche le riflessioni di M. GRIGOLI,



Il quadro normativo, brevemente delineato, anticipa la necessità di riflettere sui rapporti fra normativa aeronautica e disciplina dello sbarco marittimo, in una visione biunivoca nella quale si tenterà di dimostrare come non sia solo il trasporto aeronautico ad “attingere” la propria regolamentazione da quello marittimo ma, al contrario, anche quest’ultimo possa essere interessato dalle conclusioni cui dottrina e giurisprudenza sono giunte in ambito aeronautico.

2. Com’è noto, la giurisprudenza che si è occupata del trasporto aereo trovava “nel diritto marittimo gli spunti per risolvere le difficoltà incontrate nel giudicare sulla responsabilità dell’agente di *handling*”, in un sistema, quale è quello del diritto della navigazione, permeabile e “che adegua alle nuove realtà aeronautiche gli istituti che sono da tempo collaudati nel diritto marittimo”: ciò in un procedimento osmotico con cui la giurisprudenza “ha trascinato nel settore aeronautico le controversie dovute all’interpretazione di una norma a dire il vero non chiara”<sup>14</sup>, quale è l’art. 454 c. nav., disciplinante (unitamente all’art. 450 c. nav., al quale pure rinvia), lo sbarco.

Pare quindi opportuno, ai fini di una migliore comprensione della tematica in esame ma, soprattutto, per giustificare le conclusioni cui si perverrà all’esito di questo lavoro, procedere con una breve disamina della richiamata norma.

L’art. 454 c. nav. prevede, com’è noto e per quanto qui interessa, al c. 1 che “quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un’impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose [...]”. Al c. 2, invece, dispone che “quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell’interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore”.

Dottrina e giurisprudenza hanno definito la fattispecie del c. 1 “sbarco d’ufficio” e quella del c. 2 “sbarco di amministrazione”<sup>15</sup>.

Il primo viene inquadrato, dalla letteratura prevalente, nel contratto di deposito a favore del terzo<sup>16</sup> o, a seconda dei casi, nel contratto per conto di chi spetta<sup>17</sup>.

---

*Sulla responsabilità del vettore aereo internazionale per la perdita della merce depositata presso un’impresa esercente l’handling*, nota a Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, in *Giust. civ.*, I, 1998, p. 417, il quale evidenzia il carattere strumentale dell’attività di *handling*, confermato anche dalla prassi relativa alle spese per la custodia delle merci che non vengano restituite dal destinatario, ovvero agli adempimenti sanitari e doganali.

<sup>12</sup> A differenza del vecchio testo dell’art. 955 c. nav., il quale prevedeva l’applicazione delle norme sullo sbarco marittimo “per quanto non è disposto da questa sezione”, l’art. 951 ne statuisce l’applicazione “in quanto compatibili”.

<sup>13</sup> Non ci si intratterrà, partitamente, sulle differenze fra gli artt. 450 e 454 c. nav., su cui si rinvia, per tutti, ad E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, p. 316 ss.

<sup>14</sup> M. PIRAS, *L’assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit., p. 27 e 35.

<sup>15</sup> Non ci si intratterrà – non interessando l’oggetto specifico di questo lavoro e le conclusioni cui si intende pervenire – sulle ulteriori distinzioni fra i c. 1 e 3 dell’art. 454, anche in relazione all’art. 450 c. nav., in riferimento a cui ci si limita a rinviare ad E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, cit., p. 318 ss.; ID., *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, in *Trattato di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, II, *I contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 2008, p. 296 ss.

<sup>16</sup> Cfr., fra gli altri, M. IANNUZZI, *Contributo allo studio degli impedimenti alla riconsegna nei trasporti marittimi e aerei*, Milano, 1968, p. 86 ss.; G. ROMANELLI, *Sull’impresa di sbarco*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, II, p. 35; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, II, Milano 1961, p. 346 s.; R. MANCUSO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, in *Studi marittimi*, 10, 1981, p. 42; E. VOLLI, *Natura ed effetti dello sbarco di amministrazione*, nota a Cass., 18 aprile 1957 e



Più complesso è il quadro per lo “sbarco di amministrazione”, in relazione al quale si contendono il campo varie tesi: la prima, per la quale la disposizione distinguerebbe fra sbarco d’amministrazione facoltativo, disciplinato dal c. 2 dell’art 454 c. nav. (che si verifica quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell’interesse della nave per esigenze tecnico-economiche), e obbligatorio (vigente nei principali porti, nei quali lo sbarco avviene per regolamento od ordine dell’autorità portuale per tutelare l’interesse generale all’ordine e alla speditezza del traffico portuale)<sup>18</sup>; un’altra, per la quale dovrebbe distinguersi fra “sbarco a mezzo impresa nell’interesse della nave”, di cui al c. 2 dell’art. 454 c. nav., e vero e proprio sbarco di amministrazione<sup>19</sup>; infine, vi è una tesi che nega ogni differenza fra sbarco d’amministrazione facoltativo e obbligatorio, osservando come l’unica distinzione operata dal legislatore sia quella fra sbarco d’amministrazione *tout court* considerato e sbarco d’ufficio<sup>20</sup>.

La giurisprudenza maggioritaria e parte autorevole della dottrina, invece, non solo negano ogni distinzione fra gli eventuali “sottotipi” di sbarco di amministrazione, ma anche fra questo e lo sbarco d’ufficio<sup>21</sup>.

---

19 gennaio 1957, in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, p. 53; L. SCOTTI, *Sbarco d’ufficio, sbarco di amministrazione e rapporti tra vettore, impresa e ricevitore*, nota a Cass., 4 dicembre 1967, n. 2875, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, p. 245.

<sup>17</sup> Rileva G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in *Dir. maritt.*, 1991, p. 84 s., in relazione al deposito e allo sbarco d’ufficio, nonché a quello di amministrazione, che “in ognuna di queste fattispecie il vettore contrae [...] *ope legis* con l’ente o con l’impresa un negozio di deposito (necessario) a favore di un terzo individuato *ab initio* (ricevitore irreperibile o rifiutante la merce) o da individuarsi in prosieguo (pluralità di ricevitori antagonisti; conflitto tra ricevitore e terzo privilegiato speciale; sbarco di amministrazione), assumendo in quest’ultimo caso le caratteristiche peculiari del contratto per conto di chi spetta”. Ritene che la fattispecie del c. 1 dell’art. 454 c. nav. configuri un’ipotesi di contratto stipulato per conto dell’avente diritto E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, cit., p. 323 s., “stante l’incertezza circa il soggetto che avrà diritto alle merci”. Peraltro, le tesi relative all’inquadramento dello sbarco sono molteplici (a mero titolo esemplificativo, *locatio operis*, trasporto, deposito, mandato, ecc.). L’esame dei diversi orientamenti non sarà oggetto specifico di questo lavoro, non incidendo sulle conclusioni cui si intende pervenire. Si rinvia pertanto, per tutti, a G. ROMANELLI, *Sull’impresa di sbarco*, nota a Cass., 20 aprile 1951, in *Riv. dir. nav.*, 1953, II, p. 30 ss.; ID., *Il contratto di imbarco e sbarco*, nota ad App. Genova, 31 marzo 1953, in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, p. 231 ss. Cfr., da ultimo, R. MARSEGLIA, *La disciplina del contratto di imbarco e sbarco delle merci nei porti*, in *Dir. maritt.*, 2018, p. 84 ss.

<sup>18</sup> R. MANCUSO, *op. cit.*, p. 39 s.; L. SCOTTI, *op. cit.*, p. 245. Nonostante le indicate distinzioni, i medesimi AA. concludono, tuttavia, per l’applicazione di una disciplina uniforme alle diverse tipologie di sbarco, come si vedrà da qui a un attimo. Fanno rientrare nel c. 2 dell’art. 454 c. nav. sia lo sbarco di amministrazione facoltativo che quello obbligatorio A. LEFEBVRE D’OVIDIO-L. TULLIO-G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, 14a ed., Milano, 2016, p. 559.

<sup>19</sup> G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, P. I, T. I, Milano, 1987, p. 831, il quale individua la prima delle fattispecie richiamate nel testo (“sbarco a mezzo impresa nell’interesse della nave”) laddove “lo sbarco a mezzo impresa portuale avvenga nell’interesse esclusivo della nave, cui incombono le spese relative, mentre il vettore rimane obbligato agli effetti della riconsegna”; lo “sbarco di amministrazione”, invece, “viene imperativamente effettuato nei grandi porti per soddisfare ad un interesse collettivo superiore (e non già esclusivo della nave) e le spese dell’intero servizio di sbarco incombono sul ricevitore”; esso, rileva il medesimo A., non può identificarsi con la fattispecie del c. 2 dell’art. 454 c. nav., contrariamente a quanto ritengono dottrina e giurisprudenza dominanti, il cui pensiero è fondato sul testo della Relazione al cod. nav., n. 265, “chiaramente svisato” (p. 832, in nota).

<sup>20</sup> F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità del vettore nello sbarco di amministrazione: riflessi nei confronti del destinatario*, nota a Trib. Genova, 30 marzo 1984, in *Dir. maritt.*, 1985, p. 829.

<sup>21</sup> Cfr., ad es., Cass., 3 dicembre 2003, n. 18476, in *Dir. maritt.*, 2005, p. 1301, con nota redazionale di G.M.B.; Cass., 8 luglio 1993, n. 7496, in *Dir. maritt.*, 1994, p. 445, con nota di A. FRONDONI, *Riconsegna e responsabilità della società di handling*; Cass., 6 novembre 1992, n. 12028, in *Dir. maritt.*, 1994, p. 429; Cass., 27 novembre 1981, n. 6218, in *Foro it.*, 1983, I, c. 185 e in *Vita not.*, 1983, p. 616; Cass., 17 novembre 1978, n. 5364; Cass., 24 luglio 1969, n. 2798, in *Dir. maritt.*, 1969, p. 294 e in *Riv. dir. nav.*, 1971, II, p. 80; Cass., 17 giugno 1959, n.





In particolare, la dottrina che esclude tale distinzione richiama la Relazione al codice della navigazione (n. 265), nella quale le due tipologie di sbarco (d'ufficio e d'amministrazione) si distinguerebbero solo per il diverso regime delle spese<sup>22</sup>.

L'orientamento che "unifica" la responsabilità del vettore nelle due tipologie di sbarco non può essere condiviso.

Innanzitutto, i c. 1 e 2 dell'art 454 c. nav. individuano ipotesi che paiono ontologicamente distinte, nelle quali di responsabilità verso il destinatario dell'impresa "depositaria delle cose" si parla, espressamente, solo per lo sbarco d'ufficio, in una disciplina che rinvie la sua ragion d'essere anche (e, forse, soprattutto) nel comportamento del creditore della prestazione, ossia il destinatario della merce, con conseguente applicazione dell'istituto della *mora accipiendi* di cui agli artt. 1206 c.c.<sup>23</sup>. Inoltre, il c. 1 dell'art 454 c. nav. fa riferimento alla "facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco", mentre il c. 2 parla di "scaricazione a mezzo di impresa di sbarco", non regolamentandosi la posizione di questa verso il ricevitore<sup>24</sup>: a tal fine, va evidenziato che nel citato c. 2 non è richiesto che l'impresa di sbarco sia "regolarmente autorizzata".

In conclusione, nello sbarco di ufficio il vettore, preso atto di un evento imprevisto (irreperibilità o rifiuto del destinatario), si rivolge ad un'impresa di sbarco nelle mani delle quali effettua un deposito liberatorio<sup>25</sup>: in tale ottica la richiamata norma, quasi a voler garantire il destinatario di una "buona custodia", prevede che l'impresa di sbarco debba essere "regolarmente autorizzata", non potendo, diversamente, farsi applicazione della disposizione in commento<sup>26</sup>. Peraltro, ritengo che questa autorizzazione debba riferirsi non solo alla attività di sbarco ma, altresì e soprattutto, a quella di deposito, essendo la prima, quantomeno nell'ottica della applicazione della norma esaminata, al secondo collegata<sup>27</sup>, accessoria o strumentale<sup>28</sup>, inserendosi in un'operazione complessa<sup>29</sup> la cui finalizzazione è, per l'appunto, il deposito per la (buona) custodia delle merci<sup>30</sup>: in quest'ottica, appare insufficiente, per l'applicazione del c. 1 dell'art. 454, il solo sbarco delle merci stesse (sufficiente, invece, nello sbarco di amministrazione).

---

1862, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, p. 189 ss., con nota di S. TURCI, *Sbarco di amministrazione: responsabilità del vettore e dell'impresa di sbarco*. Fra le sentenze di merito, cfr. Trib. Genova, 30 marzo 1984, in *Dir. maritt.*, 1985, p. 817, con nota di F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità del vettore nello sbarco di amministrazione: riflessi nei confronti del destinatario*, cit., ove ult. rif.

<sup>22</sup> Cfr. G. ROMANELLI, *Sull'impresa di sbarco*, cit., p. 40; L. SCOTTI, *op. cit.*, p. 251 s.; R. MANCUSO, *op. cit.*, p. 42. Ma v., per la critica a tale orientamento, E. VOLLI, *Sul deposito delle merci nello sbarco d'amministrazione*, nota a Cass., 15 novembre 1955, 3 novembre 1956 e 31 ottobre 1956 e in *Riv. dir. nav.*, 1957, II, p. 242 ss., testo e nota; F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità del vettore nello sbarco di amministrazione: riflessi nei confronti del destinatario*, cit., p. 824 ss. Critico verso questa equiparazione è anche F(rancesco) B(erlingieri), nota redazionale a Trib. Livorno, 7 febbraio 1981, in *Dir. maritt.*, 1981, p. 242. Sul tema cfr. anche G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 832, in nota.

<sup>23</sup> M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 70; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 830; L. SCOTTI, *op. cit.*, p. 245 s.

<sup>24</sup> Lo evidenzia F. BERLINGIERI, *Sull'art. 454 cod. nav.*, nota a Trib. Genova 6 aprile 1986, in *Dir. maritt.*, 1987, p. 103.

<sup>25</sup> G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 830; F. BERLINGIERI JR., *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, Padova, 1954, p. 48; M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 101; F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità del vettore nello sbarco di amministrazione: riflessi nei confronti del destinatario*, cit., p. 829. Negano effetto liberatorio al deposito, in assenza di controllo da parte dell'autorità giudiziaria, non ritenendo equiparabili il deposito presso l'impresa di sbarco e l'adempimento, L. SCOTTI, *op. cit.*, p. 246 s.; R. MANCUSO, *op. cit.*, p. 39.

<sup>26</sup> Osserva E. G. ROSAFIO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, cit., p. 310, che "va da sé che solo la consegna ad un'impresa di sbarco autorizzata può valere come adempimento della prestazione del vettore". In termini, Trib. Genova, 21 gennaio 1992, in *Dir. maritt.*, 1993, p. 766, con nota redazionale di M.G.P. Osserva già A. FIORENTINO, *I contratti navali*, Napoli, 1959, p. 134, che "l'efficacia liberatoria può essere riconosciuta

Va, altresì, osservato che l'art. 16 della l. 28 gennaio 1994, n. 84<sup>31</sup> qualifica, com'è noto, operazioni portuali soggette ad autorizzazione “il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti in ambito portuale”, così “separando” le autorizzazioni richieste per il carico e lo scarico da quelle per il deposito (anche perché, ovviamente, diversi sono i presupposti per l'autorizzazione stessa). Peraltro, tale custodia deve avvenire in un luogo idoneo a garantire la corretta conservazione dei beni, nell'interesse del destinatario che perde l'azione contro il vettore: pertanto, ove l'impresa, autorizzata allo sbarco, non lo sia al deposito perché, ad esempio, priva dei requisiti richiesti (urbanistici, tecnici, sanitari, ecc.), non credo che al deposito possa assegnarsi efficacia liberatoria<sup>32</sup> e, in ogni caso, questa distinzione sembra segnare una chiara differenza con lo sbarco di amministrazione<sup>33</sup>; quest'ultimo, infatti, non dipende da un evento imprevisto ed estraneo alla sfera giuridica del vettore, ma da esigenze organizzative del trasporto, le cui conseguenze negative non potranno essere in alcun modo “ribaltate” sul ricevitore<sup>34</sup>: inserendosi l'impresa di sbarco in questa attività organizzativa, infatti, del suo ope-

---

ta solo al deposito *effettuato nei modi di legge* (art. 77 disp. att. cod. civ.) [...] Se il deposito è così effettuato, il vettore risponde però dei danni derivanti dalla «colposa» scelta di un depositario inadeguato”. Sembra ritenere comunque necessaria l'autorizzazione, a prescindere dalla “tipologia” di sbarco, L. SCOTTI, *op. cit.*, p. 252. Secondo L. DARDANI, *Alcuni profili dello sbarco di ufficio ex art. 450 cod. nav.*, nota a Trib. Savona, 26 novembre 2015, in *Dir. maritt.*, 2017, p. 494, le norme relative allo sbarco di ufficio rivestirebbero natura eccezionale rispetto alla disciplina della mora del creditore.

<sup>27</sup> G. RICCARDELLI, *Rapporti fra vettore e impresa di sbarco*, nota a Cass., 4 ottobre 1955 e 16 febbraio 1956, in *Riv. dir. nav.*, 1956, II, p. 196.

<sup>28</sup> G. PESCATORE, *Sulla responsabilità delle imprese di sbarco nel trasporto marittimo*, nota a Cass., 20 aprile 1951, n. 973, in *Foro it.*, 1951, c. 1187; E. VOLLI, *Sul deposito delle merci nello sbarco d'amministrazione*, cit., 1957, II, p. 241. Per la distinzione fra i due termini (accessorio e strumentale), in relazione al trasporto, cfr., di recente, L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasporti*, 2013, p. 352 s.

<sup>29</sup> G. ROMANELLI, *Il contratto di imbarco e sbarco*, cit., p. 236, pare ipotizzare la configurabilità sia di un negozio collegato che di un negozio complesso, giungendo “comunque alla conclusione che la singola prestazione è regolata dalle norme del rispettivo contratto tipico”.

<sup>30</sup> Pur potendo apparire pleonastico il richiamo, relativamente al contratto di deposito, alla custodia, di cui costituisce la causa tipica (G. ROMANELLI, *Sull'impresa di sbarco*, cit., p. 35).

<sup>31</sup> La legge 84/1984 è stata, successivamente, integrata e modificata, da ultimo con il d. lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, ma non per quanto qui interessa. All'epoca della entrata in vigore del codice civile le imprese portuali erano concessionarie del servizio: sul tema cfr. G. PESCATORE, *Natura giuridica dell'attività delle c.d. “imprese portuali”*, in *Riv. dir. nav.*, 1948, II, p. 160 ss.; G. RICCARDELLI, *op. cit.*, p. 179.

<sup>32</sup> Assegna espresso rilievo all'autorizzazione al deposito Trib. Genova, 21 gennaio 1992, cit., laddove afferma che, pur mancando la prova della regolare consegna della merce alla depositaria, in ogni caso non è applicabile il c. 1 dell'art. 454 c. nav. non risultando che l'impresa di sbarco fosse regolarmente autorizzata. Anche E. G. ROSAFIO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, cit., p. 310, ritiene che “solo la consegna ad un'impresa di sbarco autorizzata può valere come adempimento della prestazione”.

<sup>33</sup> Collegato a questo è l'ulteriore problema dell'impresa formalmente autorizzata che sia, tuttavia, in concreto inadeguata a svolgere l'attività di deposito (ad esempio per un vizio, anche transeunte, dei locali), nel qual caso l'efficacia liberatoria del deposito sarà solo presunta (presunzione semplice): così F. P. COSTA, *Inquadramento dell'obbligo di diligenza del vettore nella custodia delle merci fino al deposito liberatorio*, nota a Cass., 15 gennaio 1985, n. 73, p. 885. Nella fattispecie sottoposta all'esame della Corte il locale frigorifero, appartenente ad un'impresa concessionaria di un organismo statale, “perdeva freddo dalla porta di ingresso” (così, testualmente, la citata decisione, in motivazione).

<sup>34</sup> Osserva E. G. ROSAFIO, *Considerazioni sull'art. 450 e sull'art. 454 c. nav.*, cit., p. 777, che “se il vettore, nell'esecuzione dell'obbligazione al cui adempimento è tenuto sulla base del contratto di trasporto, decide di avvalersi di un soggetto estraneo alla sua sfera imprenditoriale, che esegue in tutto o in parte la prestazione cui egli era tenuto su base pattizia, ben può farlo, purché ciò non ricada, anche in termini economici, sull'avente diritto alla riconsegna delle merci, il quale è, e rimane, estraneo a quella decisione”.

rato il vettore risponderà quale propria ausiliaria, ai sensi dell'art. 1228 c.c.<sup>35</sup>. Di conseguenza, nello sbarco di amministrazione l'autorizzazione espressamente richiesta dal c. 1 è irrilevante per il ricevitore, il quale avrà diritto all'esatto adempimento della prestazione da parte del soggetto che a ciò si è, originariamente e contrattualmente, obbligato, ossia il vettore<sup>36</sup>. Da altro, ma connesso, punto di vista, non credo che l'autorizzazione richiesta per il deposito coincida necessariamente con quella prevista dall'art. 16 (come potrebbe avvenire, ad esempio, ove l'impresa eserciti questa specifica attività al di fuori dell'ambito portuale): questa conclusione appare sorretta da un elemento più strettamente esegetico (oltre che dalle decisioni di merito sopra richiamate)<sup>37</sup>, ossia dalla circostanza che il processo autorizzatorio è stato introdotto solo con la richiamata legge n. 84 del 1994 essendo, precedentemente, necessaria una concessione; di conseguenza, la norma codicistica del 1942 non poteva far riferimento ad una autorizzazione (*ex art. 16*) che il legislatore non aveva ancora previsto.

Anche queste considerazioni rendono coerente la differente disciplina dello sbarco di ufficio da quello di amministrazione. Nella prima ipotesi, il vettore risponderà fino alla consegna delle merci all'impresa di sbarco, essendosi "al di fuori dell'area della responsabilità del vettore per inadempimento" poiché ci si riferisce a fattispecie "dipendenti da fatti non riconducibili direttamente alla sua sfera giuridica o a quella dei suoi ausiliari"<sup>38</sup>; nella seconda ipotesi, invece (sbarco di amministrazione), il vettore sarà responsabile fino all'effettiva consegna al ricevitore, attesa la qualifica di ausiliaria dell'impresa di sbarco, e rimanendo la merce nella giuridica disponibilità del vettore anche dopo la consegna a questa<sup>39</sup>.

**3.** Dopo aver, brevemente, richiamato il quadro normativo relativo al trasporto aereo di cose, ed aver succintamente ricostruito la disciplina dello sbarco marittimo, resta da affrontare la problematica oggetto specifico di questo lavoro, ossia la responsabilità del vettore e dell'*handler* aeroportuale e, soprattutto, le conseguenze che i più recenti arresti giurisprudenziali sul tema potrebbero avere sul trasporto marittimo di cose.

---

<sup>35</sup> Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, cit., p. 356; ID., *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, cit., p. 310, la quale pone l'accento sull'aspetto organizzativo per distinguere le due tipologie di sbarco. Sulla qualifica "dell'impresa di imbarchi e sbarchi [...] fra quella dei dipendenti e preposti dal vettore" cfr. già R. RUSSO, *Imprese di imbarchi e sbarchi e responsabilità per la riconsegna del carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1951, II, p. 212; E. VOLLI, *Natura ed effetti dello sbarco di amministrazione*, cit., p. 53.

<sup>36</sup> La questione, in altri termini, non attiene alla necessità o meno dell'autorizzazione, ma alle conseguenze che la sua mancanza produce sulla disciplina dello sbarco.

<sup>37</sup> Dalla cui motivazione non è dato, in verità, comprendere se il deposito sia avvenuto, o meno, in ambito portuale.

<sup>38</sup> E. G. ROSAFIO, *Considerazioni sull'art. 450 e sull'art. 454 c. nav.*, in AA.VV., *Itinerari giuridici. Per il quarantennale della Facoltà di Giurisprudenza dell'Abruzzo*, Milano, 2007, p. 739.

<sup>39</sup> E. VOLLI, *Natura ed effetti dello sbarco di amministrazione*, cit., p. 54, il quale rileva come ciò sia confermato "dal meccanismo di riconsegna della merce attraverso i «buoni (del vettore) sull'impresa» ossia attraverso gli ordini del vettore (depositante) all'impresa (depositaria) di riconsegnare al portatore del documento di legittimazione. Se il deposito dello sbarco di amministrazione fosse effettivamente a favore del terzo non sarebbe necessario un ulteriore ordine per consegnare la merce, ma dovrebbe ritenersi sufficiente che il destinatario possa ritirare la merce mediante restituzione della polizza di carico, ed invece le polizze deve restituirle al vettore (o al suo raccomandatario) e solo allora il detentore ottiene il buono sull'impresa".



**3.1.** L'orientamento fino ad oggi prevalente (analogamente a quanto si è visto per il trasporto marittimo, quantomeno in riferimento allo sbarco d'ufficio) qualificava il rapporto di *handling* come contratto a favore di terzo, e precisamente come contratto di deposito a favore del terzo, essendo quest'ultimo il destinatario della merce<sup>40</sup>.

Sul punto la Cassazione<sup>41</sup> ha, a più riprese, affermato che “con la consegna da parte del vettore delle cose trasportate all'impresa esercente il servizio cd. di «handling» aeroportuale si configura un contratto di deposito a favore del terzo, che ha per oggetto, tra le varie attività di assistenza a terra, autonomamente prestate in forza del contratto con il vettore, la custodia e il deposito delle merci sbarcate ai fini della conservazione e della restituzione al destinatario o ad un suo incaricato [...] e tale obbligo, di custodia e deposito, non cessa con la messa a disposizione della merce, ma solo con la consegna materiale della stessa all'avente diritto [...]”. In quest'ottica, il contratto di trasporto sarebbe distinto da quello di deposito a terra, atteso che solo durante il trasporto la merce sarebbe nella custodia del vettore (“*sous la garde*”): custodia che verrebbe meno proprio con il successivo (e distinto) contratto di deposito a favore del terzo sottoscritto dal vettore con l'impresa di *handling*, con cui la custodia stessa si trasferirebbe dal primo alla seconda, sulla quale ricadrebbe l'obbligo di consegna dei beni al destinatario. Il vettore quindi, con la rimessa della merce all'*handler*, si libererebbe dalla responsabilità, non potendo rispondere dell'attività di quest'ultimo neppure in virtù di un rapporto di preposizione. L'*handler*, infatti [...], non potrebbe qualificarsi come preposto del vettore, atteso che l'organizzazione del servizio da lui prestato “è accessoria solo dal punto di vista materiale, perché, sul piano giuridico, è sottratta alla sfera d'ingerenza del vettore; si presenta, in altre parole, come servizio che il vettore deve procurare al destinatario della merce, ma è reso da un soggetto che, per il fatto di essere diverso dal vettore né da lui scelto, non può considerarsi come un preposto del primo”<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Va, peraltro, segnalato che, prima di mutare orientamento, la giurisprudenza inquadrava l'attività di *handling* in quella, più ampia, di trasporto, alla cui disciplina era sottoposta, ponendosi in termini di accessorietà: si v. ad es., Cass., 23 febbraio 1983, n. 1380, in *Dir. prat. av. civ.*, 1983, p. 337; Cass., 19 giugno 1993, n. 6841, in *Dir. trasporti*, 1994, p. 211 e in *Dir. maritt.*, 1993, p. 1037. Qualifica espressamente l'impresa di *handling* quale preposta del vettore, affermandone la responsabilità extracontrattuale in concorso con quella, contrattuale, del vettore, Cass., 19 gennaio 1996, n. 418, in *Dir. trasporti*, 1997, p. 153, con nota di B. D'ORAZIO, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling*; in *Dir. maritt.*, 1998, p. 80, con nota di P. DAGNINO, *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929*; in *Danno e resp.*, 1996, p. 611, con nota di R. SIMONE, *Concorso di responsabilità: a proposito di un ritorno alla tipicità dei fatti illeciti*.

<sup>41</sup> Sent. 22 giugno 2007, n. 14593, in *Contratti*, 2008, p. 457, con nota di A. MACCARONE, *Sulla responsabilità della società di handling*; in *Dir. trasporti*, 2009, p. 169, nota di E. AMADEO; e v. già Cass., 11 settembre 1990, n. 9357, in *Dir. trasporti*, 1991, II, p. 256, con nota di C. BONFANTONI, *Ancora sulla responsabilità dell'impresa aeroportuale*; Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, in *Dir. maritt.*, 1993, p. 1003, con nota di C. GOLDA, *Verso la “deregulation” dei servizi aeroportuali*; Cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Dir. trasporti*, 1998, p. 495, con nota di S. GIACOBBE, *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling per il danno subito dal destinatario*; in *Dir. maritt.*, 1998, p. 114, con nota di C. ROSSELLO, *Ancora sull'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*; in *Giust. civ.*, 1998, I, p. 413, con nota di M. GRIGOLI, cit.; Cass., 26 novembre 2003, n. 18074, in *Danno e resp.*, 2003, p. 974, con nota di M. DELLACASA, *Vettore, gestore aeroportuale e responsabilità per la perdita dei beni trasportati*; in *Dir. maritt.*, 2005, p. 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*; in *Foro it.*, 2004, c. 1134.

<sup>42</sup> Così Cass., 26 novembre 2003, n. 18074, cit.



La conseguenza principale di quanto sopra detto è che destinatario dell'azione di responsabilità sarebbe unicamente l'*handler*<sup>43</sup>, il quale non potrebbe nemmeno avvalersi dei limiti e delle eccezioni previsti dalla disciplina uniforme.

**3.2.** L'orientamento giurisprudenziale che inquadra la responsabilità dell'*handler* nel contratto a favore del terzo, già oggetto di significative critiche di una parte della dottrina<sup>44</sup>, non è stato, com'è noto, seguito dalle Sezioni Unite della Suprema Corte<sup>45</sup> le quali hanno, invece, definito il contratto di *handling* accessorio a quello di trasporto, con la conseguente qualificazione dell'*handler* quale preposto del vettore: e se è vero che la questione si è posta prima della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, essa va comunque affrontata per meglio comprendere le conclusioni cui si giungerà all'esito del presente lavoro.

Peraltro (tralasciando le, pur significative, questioni interpretative sorte in ordine alla eventuale differenza fra il termine francese "*préposé*" e quello inglese di "*servant*" or "*agent*"<sup>46</sup>), già autorevole dottrina aveva rilevato come la nozione di preposto dovesse intendersi in senso ampio, non coincidendo né con quella di dipendente, né con quella di soggetto sottoposto agli ordini del vettore<sup>47</sup>, in essa potendo ricomprendersi tutti i soggetti di cui il vettore si serve per l'esecuzione del trasporto<sup>48</sup>: la prestazione dell'ausiliario, infatti, rappresenta una "parte sostanziale ed ineliminabile dell'operazione di trasporto dovuta dal vettore"<sup>49</sup>, talché in essa può farsi rientrare l'*handler* aeroportuale<sup>50</sup> pur svolgendo questi, terzo rispetto al vettore, la propria attività in piena autonomia e con organizzazione d'impresa.

---

<sup>43</sup> Cass., 11 settembre 1990, n. 9537, in *Corriere giur.*, 1991, p. 185, con nota di G. SINISCALCHI, *Un'ipotesi di responsabilità diretta dell'impresa esercente i servizi di handling*; Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, cit.; Cass., 26 novembre 2003, n. 18074, cit.; Cass., 22 giugno 2007, n. 14593, in *Obbl. e contr.*, 2007, p. 1032, con nota redazionale di G. GENNARI; in *Contratti*, 2008, p. 257, con nota di A. MACCARONE, *Sulla responsabilità della società di handling*. Ma v., diversamente, Cass., 8 aprile 1987, n. 3482, in *Dir. trasporti*, 1989, p. 154, con nota di C. BONFANTONI, *In tema di esercizio dei diritti incorporati nella lettera di trasporto aereo e di responsabilità dell'operatore di handling*; in *Dir. maritt.*, 1989, p. 429, secondo cui la responsabilità del vettore si aggiunge, senza eliderla, a quella dell'*handler*.

<sup>44</sup> Cfr., per tutti, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit., p. 179 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 439 ss.

<sup>45</sup> Sent. 20 settembre 2017, n. 21850, in *Dir. trasporti*, 2018, p. 177, con nota di M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*, alla cui corposa motivazione si rinvia. La Corte ha, con questa decisione, accolto i rilievi mossi, anche in relazione alla qualifica di ausiliario dell'impresa di *handling*, dall'ordinanza di rimessione di Cass., 19 febbraio 2016, n. 3361, in *Dir. trasporti*, 2016, p. 855, con nota di F. PRADA, *La natura giuridica dell'operatore di handling: depositario della merce o ausiliario del vettore?*; in *Riv. dir. nav.*, 2016, p. 334, con nota di F. GIGLIOTTI, *L'operatore di handling è un ausiliario del vettore: anche la Cassazione (finalmente) se ne avvede*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2016, p. 1075, con nota di F. BERTELLI, *Il rapporto tra handler e vettore: verso un superamento dell'orientamento tradizionale?* Da ult. Trib. Roma, 18 ottobre 2018, reperibile nella banca dati *dejure*.

<sup>46</sup> Su cui si rinvia a M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di "preposto" nel trasporto aereo*, in *Dir. trasporti*, 2001, p. 412 ss.; E. G. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di "preposto"*, in *Giust. civ.*, 2002, p. 2852 ss.; M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005, p. 40 ss.

<sup>47</sup> M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di "preposto" nel trasporto aereo*, cit., p. 388.

<sup>48</sup> M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Padova, 1984, p. 149.

<sup>49</sup> S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo di merci*, in *I contratti di trasporto*, opera diretta da F. Morandi, t. I, *Trasporto aereo e marittimo*, Bologna, 2013, p. 124.

<sup>50</sup> Così come le imprese di *catering*, di *security* aggiuntiva, nonché il gestore aeroportuale, "in relazione a quelle attività comunque accessorie e strumentali alla realizzazione del servizio di trasporto aereo, ma che non siano

Tali conclusioni sono state fatte proprie dalle Sezioni Unite, le quali hanno affermato che “l’argomento fondato sulla esistenza, in capo alle imprese di handling, di una organizzazione aziendale autonoma e distinta rispetto a quella del vettore non sembra decisivo al fine di una più corretta ricostruzione della fattispecie, volta che, ai sensi dell’art. 1228 c.c., tale circostanza non risulta rilevante ai fini del riparto di responsabilità”<sup>51</sup>; si smentisce, così, l’opposto indirizzo secondo il quale “siccome il gestore dell’esercizio aeroportuale è un soggetto autonomo così dal vettore come dal passeggero ed i servizi che organizza sono sottratti all’ingerenza del vettore, né il trasporto dall’aerostazione verso l’aereo può essere considerata operazione di imbarco, inerente al trasporto aereo cui attende il vettore e del quale impegna la responsabilità, né il gestore dell’esercizio aeroportuale può essere considerato preposto del vettore”<sup>52</sup>. Quest’ultimo orientamento ometteva di considerare sia che la responsabilità – si è detto – si fonda sul rapporto di preposizione con l’autore del danno, “indipendentemente dalla circostanza che il preposto sia inserito nell’attività economica organizzata”<sup>53</sup>, sia che nella nozione di preposto (o ausiliario) *ex art. 1228 c.c.* possono farsi rientrare non solo gli ausiliari “interni” all’impresa, ma anche quelli “esterni”<sup>54</sup>. Peraltro, neppure potrebbe obiettarsi che, non avendo potuto il vettore scegliere il gestore, dell’attività di questi non potrebbe rispondere: tale osservazione, infatti, si troverebbe esposta alla immediata obiezione per la quale la responsabilità per il fatto dei preposti (tanto ai sensi dell’art. 1228 che dell’art. 2049 c.c.) è oggettiva<sup>55</sup> e prescinde, quindi, dalla scelta di questi<sup>56</sup>. Responsabilità che è, oggi, configurata come oggettiva dalla stessa Convenzione di

---

suscettibili di essere gestite in maniera frazionata, come, ad esempio, il servizio di informazione acustica e visiva sugli orari, sulle uscite di imbarco, o sulla riconsegna dei bagagli, certamente indispensabili per consentire ai passeggeri di avvalersi del trasporto”: così M. M. COMENALE PINTO, *Responsabilità per passeggeri e merci in ambito aeroportuale*, cit., p. 153.

<sup>51</sup> Sent. 20 settembre 2017, n. 21850, cit., in motivazione, cui *adde* le sent. cit. *supra*.

<sup>52</sup> Cass., 25 settembre 2001, n. 12015, in *Foro it.*, 2001, I, c. 2759, con nota di A. PALMIERI, R. PARDOLESI; in *Giust. civ.*, 2002, I, p. 2847, con nota di E. G. ROSAFIO, cit.; in *Danno e resp.*, 2002, p. 1228, con nota di F. BLANDO, *Impresa aeroportuale, trasporto aereo e danni al passeggero*; in *Dir. maritt.*, 2003, p. 130; in *Dir. trasporti*, 2002, p. 231 ss., con nota di M. BADAGLIACCA, *L’attività dell’interpista nel sistema di Varsavia*; e già Cass., 11 settembre 1990, n. 9357, cit.

<sup>53</sup> C. SALVI, voce *Responsabilità extracontrattuale (dir. vig.)*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, p. 1220.

<sup>54</sup> Ossia coloro i quali cooperano con l’imprenditore nella fase preparatoria della prestazione, a cui l’imprenditore abbia affidato, parzialmente o totalmente, l’esecuzione della prestazione stessa, o i soggetti i quali compiono operazioni che mettano l’imprenditore in grado di adempiere: cfr. P. TRIMARCHI, *Istituzioni di diritto privato*, Milano, 1998, p. 310 s.; V. BUONOCORE, *L’impresa*, Torino, 2002, p. 266. Sottolineava l’ampiezza della nozione di terzo già G. COTTINO, *L’impossibilità sopravvenuta della prestazione e la responsabilità del debitore*, Milano, 1955, p. 310, il quale evidenziava che la risposta al quesito richiede una indagine “da condurre caso per caso in relazione col contenuto e colla portata della prestazione”, pur partendo dal presupposto che si tratta di persone che partecipano direttamente o indirettamente all’adempimento. Sul tema non può non rinviarsi, più ampiamente, a G. VISINTINI, *La responsabilità contrattuale per fatto degli ausiliari*, Milano, 1965, *passim*.

<sup>55</sup> Sul tema cfr., senza pretesa alcuna di completezza, P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, *passim*; F. GALGANO, *Dalla direttiva al decreto di attuazione*, in *La responsabilità del produttore*, a cura di G. Alpa, M. Bin, P. Cendon, Padova, 1989, p. 2 s.; M. Franzoni, *L’illecito*, Milano, 2004, p. 677 ss.; V. BUONOCORE, *op. cit.*, p. 267 s., p. 291 ss. Parla, invece, di “propagazione” della responsabilità D. BARBERO, *Criterio di nascita e criteri di propagazione della responsabilità per fatto illecito*, in *Riv. dir. civ.*, 1960, p. 572 ss., spec. p. 587 ss.

<sup>56</sup> M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di “preposto” nel trasporto aereo*, cit., p. 420; G. CAMARDA, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. trasporti*, 2002, p. 783 s.; U. LA TORRE, *Trasporto aereo di persone e responsabilità del vettore, ne Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di E. G. Rosafio, R. Tranquilli Leali, Milano, 2011, p. 79. Alcun rilievo hanno, pertanto, le tesi per le quali l’handler non potrebbe qualificarsi quale ausiliario ove operi in condizione di monopolio (cfr. Cass., 11 settembre 1990, n. 9357, cit.; Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, cit.), atteso, altresì, che anche in tale ipotesi il vettore si riserva un potere di direzione e controllo, non-



Montreal (la quale, si ripete, non si applicava *ratione temporis* al caso deciso dalle Sezioni unite), quantomeno in riferimento ai danni al passeggero, ai bagagli consegnati e alla merce<sup>57</sup>. Ne discende che la qualificazione dell'*handler* quale ausiliario del vettore gli consente, come si è sopra accennato, di fruire delle limitazioni e delle eccezioni applicabili al vettore, a norma dell'art. 30 della Convenzione di Montreal e già dell'art. 25-A della Convenzione di Varsavia, come emendato dal Protocollo dell'Aia del 1955<sup>58</sup>.

4. Dopo aver, brevemente, richiamato la disciplina normativa e gli orientamenti, di dottrina e giurisprudenza, relativi all'*handling* aeroportuale e allo sbarco marittimo, residua il quesito relativo alla incidenza che la decisione delle Sezioni Unite può avere sull'istituto da ultimo richiamato<sup>59</sup>: quesito la cui soluzione impone di verificare, preliminarmente, se le conclusioni cui la giurisprudenza è pervenuta in tema di *handling* siano applicabili anche allo sbarco di diritto marittimo. Tale tema va indagato, presumibilmente, appurando se vi sia un principio, comune e speciale, fra il primo (*handling*) e il secondo (sbarco), che unifichi le due fattispecie sotto l'egida della responsabilità contrattuale per fatto dell'ausiliario e che consenta, quindi, di "estendere" l'arresto delle Sezioni Unite allo sbarco marittimo.

---

ché il rispetto "di un certo *standard* di servizio organizzato, peraltro, secondo le esigenze dell'impresa vettoriale" (così E. G. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di "preposto"*, cit., p. 2855). Peraltro, vi sarebbe una ingiustificabile disparità di trattamento a seconda che l'aeroporto fornisca servizi di assistenza a terra liberalizzati o in regime di monopolio (lo osservano G. CAMARDA, *op. cit.*, p. 784 e A. FACCO, *Questioni controverse in tema di responsabilità delle imprese di gestione aeroportuale*, in *Resp. civ. e prev.*, 2006, p. 1629). In ogni caso, com'è noto, il richiamato d. lgs. 13 gennaio 1999 ha liberalizzato i servizi di assistenza aeroportuale a terra.

<sup>57</sup> Discorso ulteriore è quello relativo alla qualificazione della responsabilità oggettiva quale responsabilità senza colpa o quale responsabilità che non ammette la prova contraria, da cui potrebbe derivare una *sub-distinzione* delle fattispecie esaminate nel testo (ad esempio, in relazione ai danni di importo inferiore o superiore ai 113.100 dsp): distinzione che, comunque, non inciderebbe su quanto osservato in relazione alla responsabilità per fatto dei preposti. Sulla responsabilità oggettiva quale responsabilità senza colpa si v., ad esempio, S. PUGLIATTI, *Responsabilità civile*, II, Milano, 1968, p. 109; P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., *passim*; V. BUONOCORE, *op. cit.*, p. 289; F. GALGANO, *op. cit.*, p. 2 s., distingue l'ipotesi di responsabilità oggettiva per assenza di colpa da quella oggettiva per rischio di impresa, che si avrebbe nelle ipotesi dell'art. 2049 c.c., e che non ammetterebbe, a differenza della prima, la prova liberatoria; così anche C. SALVI, *op. cit.*, p. 182.

<sup>58</sup> Cfr., per tutti, M. M. COMENALE PINTO, *Responsabilità per passeggeri e merci in ambito aeroportuale*, cit., p. 154.

<sup>59</sup> M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*, cit., p. 179, rileva come non sia "da escludersi che la condivisibile critica alla ricostruzione della figura come deposito a favore di terzo possa incidere anche sulla qualificazione della riconsegna delle merci nel trasporto marittimo attraverso un'impresa di sbarco, che ha ispirato le soluzioni aeronautiche [...]".



La risposta a tale interrogativo può trovare una prima indicazione nel pensiero di quella letteratura che, sulla base della Relazione al codice della navigazione (n. 11)<sup>60</sup>, e del rinvio operato dal (allora) vigente art. 955 c. nav. alle norme in tema di sbarco marittimo, ha osservato che “è il legislatore stesso che ha individuato dei principi speciali, comuni al trasporto marittimo e aereo, sì da estendere al secondo la disciplina del primo in via diretta e non analogica”, così consentendo di evidenziare l’unitarietà della disciplina<sup>61</sup>: unitarietà che ha, come riflesso ulteriore, il venir meno della primazia della parte marittima del codice della navigazione su quella aeronautica, ponendosi “i due complessi [...] in posizione paritaria, mantenendo peraltro principi speciali, comuni a entrambi, che consentono l’interrelazione reciproca tramite il sistema dei richiami”<sup>62</sup>. Tale tesi appare rafforzata, quantomeno in punto di compatibilità fra disciplina dello sbarco marittimo e dell’*handling*, dalle sentenze, sopra richiamate, che hanno statuito in materia.

Ancor di più, una (non risalente) giurisprudenza di legittimità ha richiamato un precedente orientamento in tema di *handling* aeroportuale per applicarlo ad un caso di deposito marittimo, sull’assunto per il quale il principio ivi espresso può “essere legittimamente esteso, pur nella consapevole peculiarità del rapporto giuridico derivante dall’*handling*, alla fattispecie in esame (senza che tale estensione importi alcuna attività di integrazione analogica di fattispecie, come infondatamente paventato dal contro ricorrente) [...] secondo un meccanismo di semplificazione e accelerazione di rapporti sostanziali e processuali, [che] appare sicuramente conforme ai nuovi principi costituzionali sul giusto processo”<sup>63</sup>. Al di là di ogni considerazione in merito alla motivazione, tutt’altro che adamantina, della richiamata sentenza, appare plausibile (o quantomeno auspicabile) ipotizzare che i principi espressi in tema di *handling* aeroportuale possano essere estesi allo sbarco marittimo<sup>64</sup>, proprio in un’ottica di unitarietà della disciplina marittima e aeronautica che, nella prospettiva della permeabilità del sistema del diritto della navigazione, consenta di applicare alla parte marittima le esperienze maturate in quella aeronautica.

---

<sup>60</sup> Nella parte in cui afferma che “i richiami alle norme marittime, contenuti nella parte aeronautica, acquistano il significato di specifica applicazione di una regola generale”.

<sup>61</sup> L. TULLIO, *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in *Dir. trasporti*, 2005, p. 431.

<sup>62</sup> L. TULLIO, *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, cit., p. 434.

<sup>63</sup> Cass., 7 luglio 2010, n. 15988, in motivazione, reperibile nella banca dati *dejure*. Già Trib. Napoli, 4 febbraio 2008, in *Dir. maritt.*, 2009, p. 588, con nota di G. BERNARDO, *Alcune considerazioni, di ordine sostanziale e processuale, sulle figure di raccomandatario, vettore, terminalista, spedizioniere e spedizionieri-vettore in tema di trasporto marittimo internazionale*, evidenziava, in motivazione, che i principi espressi dalla Cassazione in tema di responsabilità di terzi per attività connesse al deposito marittimo erano conformi all’analogo indirizzo in tema di *handling* aeroportuale. Ciò che, in altri termini, si vuole evidenziare è che pare tutt’altro che aliena la possibilità che la giurisprudenza, che dovesse da qui in avanti pronunciarsi sul trasporto marittimo di cose, possa guardare a quella aeronautica ai fini della risoluzione delle controversie ad essa sottoposte.

<sup>64</sup> Sembra ovvio rilevare che nel trasporto marittimo non è intervenuta, come nel trasporto aereo, una Convenzione che abbia definitivamente inquadrato la responsabilità del vettore per il fatto dell’impresa di sbarco.





Si pone così, tuttavia e contestualmente, l'ulteriore problema della "sorte" dello sbarco di ufficio. In altri termini, se si ritiene quantomeno plausibile che il processo di "osmosi" tra parte marittima e parte aeronautica, al quale si è fatto cenno all'inizio di questo lavoro, possa intendersi "bilaterale", le conclusioni cui sono giunte le Sezioni Unite in tema di *handling* potranno trovare applicazione allo sbarco di amministrazione, al quale le decisioni di diritto aeronautico si sono ispirate. E se, da questo punto di vista, non paiono porsi significative questioni, per l'appunto, in riferimento a tale tipologia di sbarco, problemi maggiori potrebbero porsi per lo sbarco di ufficio che, come si è sopra visto, viene, dalla giurisprudenza, equiparato al primo. Da tale equiparazione potrebbe discendere il (paradossale) principio per cui anche lo sbarco di ufficio dovrebbe inquadarsi nell'attività posta in essere dal preposto del vettore, contestualmente escludendosi che la fattispecie configuri un deposito liberatorio; diversamente – delle due l'una – l'arresto della Suprema Corte eliderebbe definitivamente ogni questione in merito alla differenza fra sbarco di ufficio e di amministrazione, ammettendola<sup>65</sup>. *Il va sans dire* che, anche alla luce di quanto, fin qui, detto, si propende per la seconda delle tesi esposte, atteso altresì che i principi speciali, comuni tanto all'*handling* che allo sbarco, interessano quello di amministrazione e non quello di ufficio<sup>66</sup>; resta quindi confermata, anche per tale via, la già espressa opinione per la quale le due fattispecie di sbarco appaiono, normativamente ed ontologicamente, distinte. Tale assunto, infine, credo trovi definitiva consacrazione nella modifica apportata all'art. 953 c. nav.<sup>67</sup>, il quale non solo separa lo sbarco di ufficio da quello di amministrazione, ma accoglie anche la distinzione, sopra richiamata, fra sbarco di amministrazione "facoltativo" e "obbligatorio"<sup>68</sup>, contestualmente qualificando l'operatore di assistenza a terra quale "ausiliario" del vettore<sup>69</sup>: art. 953 che è applicabile anche alla parte marittima del codice della navigazione<sup>70</sup>. In ogni caso, quel che va evidenziato è che il principio applicato dalle Sezioni Unite, ispiratore della Convenzione di Montreal e trasfuso nell'art. 953 c. nav., dà definitiva conferma alle tesi sopra richiamate per le quali l'attività dell'*handler* (e, *de relato*, dell'impresa di sbarco, nello sbarco di amministrazione), quale preposto del vettore, si inserisce nella fase ultima del trasporto, concretandosi nella consegna dei beni, così consentendo di affermare che l'attività dell'ausiliario si innesta nella fase esecutiva dell'obbligo contrattualmente assunto dal vettore: obbligo che si esaurisce con la consegna del bene al destinatario da parte dell'ausiliario stesso, la cui figura rileva in quanto vi sia stata, per l'appunto, la preventiva assunzione dell'obbligazione contrattuale da parte del vettore.

---

<sup>65</sup> Si pongono, quindi, *a contrario*, i problemi che erano sorti quando l'*handling*, qualificato come contratto di deposito a favore del terzo, veniva assimilato allo sbarco di amministrazione. V., sul punto, le riflessioni di M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, cit., p. 35.

<sup>66</sup> Assai residuale apparendo la configurabilità dello sbarco di ufficio nell'*handling*.

<sup>67</sup> Si ricorda, infatti, che la decisione delle Sezioni Unite è stata resa in relazione ad una fattispecie sorta nel 2004 e, quindi, prima della entrata in vigore della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.

<sup>68</sup> "Nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione", nel primo caso; "per ottemperare a un regolamento aeroportuale", nel secondo, dice l'art. 953 c. nav.

<sup>69</sup> Statuisce, infatti, la richiamata disposizione normativa che il vettore è responsabile delle cose affidategli anche se prima della riconsegna le affida "ad un'impresa di assistenza a terra o *ad altro ausiliario*" (corsivo aggiunto).

<sup>70</sup> Analogamente secondo A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, p. 560.



4.1. Problema ulteriore è quello del rapporto fra l'arresto delle Sezioni Unite e il trasporto marittimo nelle ipotesi in cui, invece della disciplina del codice della navigazione, si applichino le Regole dell'Aja-Visby<sup>71</sup>: l'art. 4-*bis* prevede infatti – com'è noto – che la limitazione di responsabilità riguarda anche il *servant* o l'*agent*, sia in ipotesi di responsabilità contrattuale che extracontrattuale, purché lo stesso non sia un “*independent contractor*”, ossia un sub-vettore o un ausiliario terrestre (a differenza delle Regole di Rotterdam<sup>72</sup>, cui l'Italia non ha aderito), fra questi rientrando anche l'impresa portuale che operi per conto del vettore<sup>73</sup>. A ben vedere, tuttavia, nella interpretazione che la giurisprudenza ha dato delle citate Regole neppure vi sarebbe necessità di analizzare partitamente la figura dell'ausiliario (almeno ai fini della presente indagine e dei risultati qui raggiunti), essendosi tenuta ferma la responsabilità del vettore fino alla consegna della merce, anche laddove questa venga depositata, purché ciò si verifichi “in ambito portuale”<sup>74</sup>; inoltre, si è escluso dall'ambito di applicazione delle Regole lo “sbarco di ufficio”, sottoposto alla ordinaria disciplina del codice della navigazione<sup>75</sup>. Quanto evidenziato consente di aggiungere, a ciò che si è sopra detto, due ulteriori considerazioni: da un lato, le Regole dell'Aja-Visby rafforzano ulteriormente la tesi che distingue lo sbarco di ufficio da quello di amministrazione (pur distaccandosi dalla normativa interna quando limitano la responsabilità del vettore al deposito in ambito portuale); dall'altro, paiono consentire di aggiungere un ulteriore tassello alla configurazione di

---

<sup>71</sup> Con ciò riferendosi, com'è noto, alla Convenzione internazionale in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924, e modificata dai protocolli del 1968 e del 1979 (complesso normativo denominato, com'è noto, “Regole dell'Aja-Visby”).

<sup>72</sup> Ossia la *Convention of contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, predisposta dall'UNITRAL sulla base di un progetto iniziale del *Comité Maritime International*, adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite in data 11 dicembre 2008 ed aperta alla firma a Rotterdam il 21 settembre 2009.

<sup>73</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, p. 582. L'estensione dei benefici di cui può giovare il vettore anche per il fatto dei contraenti indipendenti è possibile, com'è noto, attraverso la clausola Himalaya, su cui v. M. PIRAS, *La clausola Himalaya*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, II, *I contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 2008, p. 281 ss.

<sup>74</sup> Si v., ad es., Cass., 6 giugno 2006, n. 13253, in *Dir. trasporti*, 2007, p. 527, con nota di F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell'Aja-visby*, secondo cui “l'oggetto di disciplina della Convenzione è il trasporto per mare, per tale intendendosi un rapporto contrattuale che comprende come momento iniziale le attività preliminari al carico delle merci per come regolate nell'art. 3 (cosiddetta operazione di caricazione) e come momento finale quelle che si concretano, o nello scarico nel porto di arrivo e nella consegna ivi della merce senza soluzione di continuità, o, con una soluzione temporale di continuità fra scarico e consegna, ma senza che abbia luogo, dopo lo scarico, lo svolgimento di un'attività ulteriore rispetto al trasporto per mare, che non sia quella esclusivamente funzionale ad una consegna, sempre nel porto di scarico, differita nel tempo rispetto allo scarico dalla nave e concretantesi solo nella custodia (a cura diretta o cura indiretta del vettore) nello stesso porto di scarico e, quindi, con esclusione di un trasporto via terra in un luogo diverso dal porto stesso”: resta, quindi, esclusa l'estensione della Convenzione “a tratti di trasporto terrestre antecedenti o successivi, rispettivamente alla caricazione ed alla scaricazione”, soggetti alla disciplina del codice civile. Più dettagliatamente, nella motivazione della indicata sentenza si richiama direttamente il deposito, precisandosi che esso ben può realizzarsi – senza che ciò faccia venir meno l'applicazione della Convenzione – “nello stesso porto di sbarco in luogo di pertinenza del vettore o di terzi da lui incaricati, in attesa della presentazione per la consegna del soggetto destinatario”. Anche in ciò, come si è sopra visto, la disciplina uniforme di diritto marittimo si discosta da quella di diritto aeronautico, che non assegna più rilievo all'ambito spazio-temporale della custodia.

<sup>75</sup> Cass., 19 marzo 2015, n. 5488, in *Corr. giur.*, 2016, p. 954, con nota di G. GUIZZI, *Una (discutibile) pronuncia sulla non applicabilità delle regole dell'Aja-Visby alle operazioni collegate al trasporto marittimo*; in *Dir. maritt.*, 2016, p. 93, con nota di M. MENICUCCI, *Un (non condivisibile) orientamento della Suprema Corte sui limiti di applicazione alle Regole dell'Aja-Visby*.



una disciplina unitaria fra trasporto marittimo e aereo, quantomeno in riferimento allo sbarco di amministrazione.

5. Alla luce di quanto sopra esposto può concludersi rilevando che, probabilmente, si stanno realizzando gli auspici espressi già nella Relazione al codice della navigazione (n. 11), laddove si rilevava che “la sistemazione unitaria, realizzata dal codice, permetterà al maggior dinamismo del diritto aeronautico, mosso dal progresso tecnico e dall’incremento incessante del traffico aereo, di esplicarsi per l’evoluzione ed il perfezionamento del diritto generale della navigazione”, come già avvenuto per alcuni istituti<sup>76</sup> attraverso i quali “norme originali e recenti del diritto aereo [...] sono state estese al diritto marittimo, passando, così, a far parte integrante dell’ordinamento generale e comune”.

---

<sup>76</sup> Il riferimento è alle disposizioni sul conflitto di leggi, sul trasporto, sull’assistenza e il salvataggio.