



La Corte osserva:

1. I fatti

1.1. Nel 2004 la società Ferrari s.p.a., nella sua veste di spedizioniere professionale, assunse l'obbligo di spedire per conto di terzi da Milano a Città del Messico un pacco contenente preziosi, con un volo del vettore aereo *Koninklijke Luchvaart Maatschappij - KLM NV* (d'ora innanzi, per brevità, "la KLM").

A tale scopo il collo venne affidato alla società ALHA Airport s.p.a., società di *handling* operante nell'aeroporto di Milano-Malpensa ed incaricata dalla KLM (d'ora innanzi, per brevità, "la ALHA").

La ALHA, ricevuto il collo e custoditolo per una notte in un proprio magazzino, lo consegnò il mattino successivo ad una guardia giurata dipendente della società SEA s.p.a. (gestore aeroportuale dell'aeroporto di Milano-Malpensa), affinché fosse condotta a bordo dell'aeromobile.

All'arrivo a destinazione si scoprì che il pacco conteneva soltanto un mattone.

2. Il giudizio di merito.

2.1. Nel 2006 la Ferrari, assumendo di avere risarcito il mittente e di essersi fattasi cedere da questi i diritti scaturiti dalla perdita della merce nei confronti del vettore, convenne dinanzi al Tribunale di Milano la KLM, chiedendone la condanna al risarcimento del danno patito in conseguenza della perdita dei preziosi.

La KLM si costituì e, oltre a negare la propria responsabilità, chiamò in causa tre società commerciali: la ALHA s.p.a., la SEA s.p.a. e la SEA Handling s.p.a., alle quali chiese di essere manlevata in caso di accoglimento della pretesa attorea.

Tutte e tre le chiamate in causa si costituirono, negando la propria responsabilità.

L'attrice Ferrari estese la propria domanda risarcitoria alle tre società chiamate in causa.

2.2. Il Tribunale di Milano con sentenza 10.8.2010 n. 9952:



(-) rigettò la domanda proposta dalla Ferrari (spedizioniere cessionario) nei confronti della KLM (vettore);

(-) rigettò la domanda proposta dalla Ferrari nei confronti della SEA Handling;

(-) accolse la domanda nei confronti della SEA e della ALHA.

Il Tribunale motivò la propria decisione ritenendo che la KLM non fosse responsabile dell'accaduto perché, al momento della perdita della merce, questa non le era stata ancora consegnata; e che la SEA Handling non avesse preso parte in alcun modo alle operazioni di carico.

Ritenne, invece, che ALHA e SEA fossero ambedue obbligate per contratto alla custodia ed alla riconsegna del pacco contenente i gioielli, e che non avessero fornito la prova liberatoria ex 1218 c.c..

CORTE

2.3. La sentenza di primo grado venne impugnata dalla ALHA e dalla SEA in via principale; dalla Ferrari in via incidentale.

2.4. La Corte d'appello di Milano, con sentenza 23.10.2012 n. 3405, rigettò l'appello proposto da ALHA (*l'handler*), osservando che:

(a) la KLM (ovvero il vettore aereo) non era responsabile dell'accaduto, perché al momento del furto non aveva ancora ricevuto la merce;

(b) il contratto di trasporto aereo di cose non "inizia" (*sic*) quando la merce è consegnata dal mittente all'*handler*, ma quando questi la consegna al vettore;

(c) la ALHA (*l'handler*) doveva ritenersi *depositario* dei preziosi, per avere stipulato con la Ferrari un contratto di *deposito a favore del terzo*;

(d) la ALHA non aveva superato la presunzione posta a suo carico dall'art. 1218 c.c.;

(e) la ALHA, nella sua veste di *handler*, non era un ausiliario del vettore aereo, e di conseguenza non poteva invocare le limitazioni di responsabilità previste per questi ultimi dall'art. 30 della Convenzione di Montreal del 28.5.1999 sul trasporto aereo internazionale, ratificata e resa esecutiva con legge 10 gennaio 2004, n. 12 (d'ora innanzi, per brevità, "la Convenzione di Montreal").

mm



2.5. Quanto all'appello proposto dalla SEA (datrice di lavoro della guardia giurata che scortò il collo dal magazzino all'aeromobile) la Corte d'appello lo rigettò osservando che:

(a) il trasporto del pacco con guardia giurata (dal magazzino all'aeromobile) compiuto dal dipendente della SEA su incarico della ALHA rientrava tra i servizi di *handling*; ad esso si applicavano perciò i principi di cui sopra (ovvero: il contratto di *handling* è un deposito a favore del terzo; è autonomo rispetto al trasporto; il vettore aereo non risponde dello smarrimento; l'*handler* risponde per intero e senza poter invocare le limitazioni di responsabilità previste per gli ausiliari del vettore aereo);

(b) la SEA doveva presumersi in colpa in quanto il furto avvenne prima della consegna a KLM;

(c) la circostanza che il dipendente della SEA ebbe in custodia il pacco per pochi minuti non era sufficiente a vincere la presunzione di colpa di cui all'art. 1218 c.c..

3. Il ricorso per cassazione.

3.1. La sentenza d'appello è stata impugnata per cassazione dalla ALHA in via principale, dalla SEA e dalla KLM in via incidentale; dalla Ferrari in via incidentale condizionata.

La KLM ha resistito con controricorso al ricorso incidentale proposto dalla Ferrari, e la SEA ha resistito con controricorso al ricorso incidentale proposto dalla Ferrari e dalla KLM.

ALHA, KLM e Ferrari hanno depositato memorie ex art. 378 c.p.c..

3.2. Questo Collegio ritiene che le eccezioni preliminari di inammissibilità, improcedibilità e giudicato, sollevate dalla Ferrari e dalla KLM, se esaminate nell'ordine di cui all'art. 276, comma 2, c.p.c., non impedirebbero di pervenire all'esame nel merito del terzo motivo del ricorso proposto dalla ALHA.



3.3. Con tale motivo la società ALHA sostiene che la sentenza impugnata sarebbe affetta sia da una violazione di legge, ai sensi all'art. 360, n. 3, c.p.c. (si assume violato l'art. 30 della Convenzione di Montreal); sia da un vizio di motivazione, ai sensi dell'art. 360, n. 5, c.p.c..

Espone, al riguardo, che la Corte d'appello avrebbe errato nell'escludere:

- (-) che l'*handler* fosse un ausiliario del vettore;
- (-) che, di conseguenza, all'azione del mittente nei confronti dell'*handler* si applicassero i termini di decadenza previsti dalla convenzione di Montreal per l'azione proposta nei confronti del vettore e dei suoi ausiliari;
- (-) che all'azione nei confronti dell'*handler* si applicassero i limiti di responsabilità di cui al combinato disposto degli artt. 2 e 30 della suddetta convenzione.

Nella illustrazione del motivo si sostiene che l'*handler* andrebbe in realtà considerato un "ausiliario" del vettore, perché quest'ultimo per liberarsi della propria obbligazione verso il destinatario (art. 1693 c.c.) deve consegnare la merce al destinatario stesso, non certo all'*handler*. Dunque l'affidamento della merce all'*handler* da parte del mittente *equivarrebbe* all'affidamento al vettore, per conto e nell'interesse del quale il primo la riceve. Essendo dunque un ausiliario (*agent*) del vettore, l'*handler* dovrebbe beneficiare della limitazione di responsabilità di cui all'art. 30 della Convenzione di Montreal.

3.4. Tale motivo sottopone all'esame della Corte di cassazione un questione già più volte esaminata, e risolta da questo giudice di legittimità in modo conforme a quanto ritenuto dalla sentenza impugnata.

Ritiene nondimeno questo Collegio che tale orientamento presenti numerosi incongruenze, e non possa essere ulteriormente condiviso.

Si rende necessaria, pertanto, la trasmissione del presente fascicolo al Primo Presidente, perché valuti l'opportunità di una sua rimessione alle Sezioni Unite di questa Corte.

Ciò per le ragioni che seguono.

4. L'orientamento tradizionale.



4.1. La questione posta dalla SEA col terzo motivo del proprio ricorso è già stata risolta in varie occasioni da questa Corte.

Fondamento, natura e limiti della responsabilità dell'*handler* sono stati già esaminati da cinque decisioni: Sez. 3, Sentenza n. 9357 del 11/09/1990, Rv. 469269; Sez. 3, Sentenza n. 8531 del 14/07/1992, Rv. 478175; Sez. 3, Sentenza n. 9810 del 09/10/1997, Rv. 508670; Sez. 3, Sentenza n. 18074 del 26/11/2003, Rv. 568490; Sez. 3, Sentenza n. 14593 del 22/06/2007, Rv. 597993.

4.2. Tutte e cinque le controversie decise dalle sentenze appena ricordate avevano ad oggetto domande di risarcimento del danno per perdita di merci trasportate, proposte vuoi dal mittente, vuoi dal destinatario, nei confronti dell'*handler* (e in due casi anche del vettore).

In tutti e cinque i casi questa Corte ha ritenuto che:

(a) l'*handling* è un contratto distinto dal trasporto, che non ha una sua disciplina, e che sarà regolato dalle norme dettate per le singole operazioni di *handling* di volta in volta concordate (assistenza, rifornimento, scaricazione, ecc.);

(b) la fase di "handling" delle merci non rientra nelle operazioni di trasporto propriamente detto, e l'affidamento delle merci all'*handler* non equivale ad affidamento di esse al vettore;

(c) l'*handler* non è un ausiliario od incaricato del vettore. Questa affermazione, a sua volta, è motivata con due argomenti:

(c') l'*handler* non è un ausiliario del vettore perché ha una organizzazione autonoma rispetto a quest'ultimo;

(c'') l'*handler* non è un ausiliario del vettore perché, operando in regime di monopolio, "non può essere scelto liberamente dal vettore";

(d) l'affidamento della merce all'*handler* dà vita ad un contratto di deposito a favore del terzo, in cui "promittente" è l'*handler*, "stipulante" è chi affida la merce (e può essere tanto il mittente, quanto il vettore), "beneficiario" è il destinatario.



4.3. Da questa ricostruzione della fattispecie, le sentenze sopra ricordate hanno tratto le seguenti conclusioni:

(1) all'*handler* non si applicano le limitazioni di responsabilità previste a favore dei "dipendenti ed incaricati" del vettore, di cui all'art. 30 della Convenzione di Montreal;

(2) il vettore non risponde della perdita della merce avvenuta mentre quest'ultima è affidata all'*handler*;

(3) il proprietario della merce perduta o danneggiata (ovvero il cessionario dei diritti di questi) può agire, quale terzo beneficiario, nei confronti dell'*handler*.

5. Le criticità dell'orientamento tradizionale.

5.1. Ritiene questo collegio che l'orientamento sopra riassunto, quale che ne fosse la condivisibilità all'epoca in cui sorse (1990), oggi non possa essere condiviso. Esso, infatti, presenta ad avviso di questo Collegio cinque criticità.

5.2. La **prima criticità** dell'orientamento tradizionale è che, inquadrando il rapporto di *handling* nel contratto a favore del terzo, ricostruisce il fenomeno in modo artificioso.

Nella realtà - come la presente vicenda dimostra - l'*handler* non scambia alcuna proposta od accettazione col mittente. L'*handler* è scelto dal vettore, ha rapporti col vettore, e riceve le merci dal mittente (o dallo spedizioniere) su indicazione del vettore. Tanto è vero che i rapporti tra *handlers* e vettori sono disciplinati da condizioni generali valide in tutto il mondo, elaborate ed approvate dalla associazione internazionale dei vettori aerei (IATA), le *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA). Chi intende spedire merci per via aerea si rivolge ad un vettore aereo, non ad un *handler*; col vettore aereo stipula il contratto di trasporto; e dal vettore aereo riceve l'indicazione dell'*handler* cui affidare la merce.

Il mittente (come pure il passeggero, nel trasporto di persone) sceglie il vettore, non sceglie l'*handler*; né è raro che non sappia nemmeno chi quest'ultimo sia. Dire, pertanto, che il mittente della merce con la consegna della merce manifesti la volontà di stipulare un contratto di deposito con



l'handler, a favore del destinatario (od addirittura del vettore) significa deformare la realtà per farla entrare nelle categorie giuridiche, piuttosto che adattare queste a quella.

5.3. La **seconda criticità** dell'orientamento tradizionale è la sua contraddittorietà.

Esso, infatti, negando che *l'handler* sia un ausiliario del vettore, è costretta a ravvisare l'inizio dell'esecuzione del contratto di trasporto non nel momento in cui il mittente consegna la merce all'*handler*, ma in quello in cui quest'ultimo la affida al vettore. Analogamente, è costretta ad ammettere che l'esecuzione del contratto di trasporto cessa non quando *l'handler* consegni la merce al destinatario, ma quando al primo sia consegnata dal vettore.

Per effetto del contratto di trasporto, tuttavia, il vettore "*deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicati dal contratto*" (art. 1687, comma 1, c.c.).

Ma se per effetto del contratto di trasporto il vettore è obbligato a consegnare la merce al destinatario, non è sostenibile che la persona cui il vettore si affida per curare tale consegna non sia un suo ausiliario.

A seguire l'orientamento tradizionale, pertanto, si perverrebbe alla seguente aporia: o ritenere adempiuto il contratto di trasporto da parte del vettore prima ancora che sia stata eseguita la sua obbligazione fondamentale, cioè la consegna *al destinatario*; ovvero negare che la persona di cui il vettore si avvale per eseguire la principale obbligazione su di lui gravante (consegnare la merce al destinatario) sia un ausiliario ai sensi dell'art. 1228 c.c..

5.4. La **terza criticità** dell'orientamento tradizionale è la sua sopravvenuta incoerenza col quadro normativo interno e comunitario, nella parte in cui nega all'*handler* la qualifica di "ausiliario" del vettore.

All'epoca della sentenza capostipite dell'orientamento che qui si critica, infatti, i servizi aeroportuali erano gestiti in regime di monopolio.

In seguito, tuttavia, la Direttiva del Consiglio 15/10/1996, n. 67/96 ha imposto agli Stati membri la c.d. "liberalizzazione" dei servizi di *handling*



(art. 6, comma 1: "gli Stati membri adottano le misure necessarie (...) per garantire ai prestatori di servizi il libero accesso al mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra a terzi").

In attuazione di tale direttiva, l'art. 4, comma 1, del d. lgs. 13.1.1999 n. 18 dispose che "dalla data di entrata in vigore del presente decreto, negli aeroporti con traffico annuale pari o superiore a 3 milioni di passeggeri (...) è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra ai prestatori di servizi (...)".

L'*handler*, dunque, oggi non è più un monopolista, imposto al vettore aereo in ogni scalo aeroportuale e la cui scelta è obbligata. Cade, in questo modo, uno dei due argomenti coi quali l'orientamento tradizionale nega che l'*handler* sia un ausiliario del vettore.

Né miglior sorte sembra possa avere l'altro argomento, ovvero quello secondo cui "l'*handler* ha una organizzazione aziendale distinta rispetto a quella del vettore" (così Cass. 9357/90, cit., in seguito sempre conforme).

Infatti che la persona incaricata dal debitore per adempiere la propria obbligazione abbia o meno un'organizzazione autonoma rispetto al primo è circostanza irrilevante ai fini dell'applicabilità dell'art. 1228 c.c., come più volte affermato da questa stessa Corte allorché ritenne, ad esempio, che l'appaltatore risponde dei vizi verso il committente, anche se la parte viziata sia stata realizzata da un subappaltatore.

5.5. La **quarta criticità** dell'orientamento tradizionale è rappresentata dalla insostenibilità delle conseguenze cui condurrebbe, se sviluppato a fil di logica.

Infatti inquadrare il rapporto tra vettore, *handler* e destinatario (o mittente) nello schema del contratto a favore del terzo, dovrebbe di necessità condurre ad ammettere che:

(-) l'*handler* potrebbe in teoria opporre al destinatario le eccezioni fondate sul contratto stipulato col vettore: e dunque, ad esempio, il mancato pagamento del corrispettivo da parte di quest'ultimo. Sicché il destinatario della merce si potrebbe vedere rifiutata la consegna perché l'*handler* è rimasto creditore del vettore;



(-) il vettore potrebbe revocare la stipulazione prima dell'accettazione del terzo (cioè prima della richiesta di riconsegna), facendo perdere in tal modo al destinatario il diritto alla riconsegna.

La evidente insostenibilità di tali conclusioni rende evidente, alla stregua del canone logico della *reductio ad absurdum*, la insostenibilità della premessa da cui esse si sviluppano.

5.6. La **quinta criticità** dell'orientamento tradizionale dalla sua isolatezza a livello internazionale.

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

Lo hanno ritenuto, tra gli altri, il *Queen's Bench* britannico (*Queen's Bench Division - Commercial Court*, in causa *Swiss Bank Corp. vs Brink's Mat. Ltd.*, in *Air Law*, volume IX, n. 6, 1986, pag. 261); numerose corti federali statunitensi (ad esempio la *New Jersey District Court*, in causa *Croucher vs. Worldwide Flight Services Inc.*, in D.N.J. 2000, 111-F, Supp, 2d, 501; la *Illinois District Court*, in causa *Sabena vs. United Airlines*, in N.D.Illinois, 1991, 773-F, Supp. 1117; la *New York District Court*, in causa *Mitchell c. Air Express*, in S.D.N.Y., 704-F. Supp. 524); la Corte Suprema di Hong Kong (*Hong Kong High Court*, in causa *Ericsson Ltd. and Ericsson Mobile Communications AB vs. KLM Royal Dutch Airlines and ors.*, in HKEC, 2005, pag. 2121, e l'elenco potrebbe continuare a lungo).

Che l'*handler* possa essere un ausiliario del vettore aereo, infine, è stato ammesso dal Segretariato dell'UNCTAD (*United Nation Conference on Trade and Development*), nel *Report "Carriage of goods by air: a guide to the international legal framework"*.

In questo documento, infatti, pur ammettendosi che il senso da attribuire all'espressione "agenti e incaricati" sia una questione di diritto interno (*The meaning of "servants and agents" is a question of national law, which may be interpreted differently in various jurisdictions*), si soggiunge che "usually"



tutti i Paesi aderenti designano col termine "agenti" "*independent contractors with whom the carrier has contracted for the performance of a specified task*" (così il Report dell'UNCTAD, pag. 40, § 158).

6. Conclusioni.

6.1. Alla luce delle considerazioni che precedono, ritiene questo Collegio che l'assetto dei rapporti tra vettore, *handler* e destinatario (o mittente) possa essere inquadrato come segue:

- (a) il trasporto non inizia quando l'*handler* consegna la merce al vettore, ma quando il mittente la consegna all'*handler* (e lo stesso per la scaricazione);
- (b) l'*handler*, di conseguenza, è un ausiliario del vettore, per la semplice considerazione che senza l'*handler* il vettore non può né prendere in carico, né consegnare le merci;
- (c) *ergo*, vettore e *handler* rispondono in solido verso il proprietario della merce, nel caso questa sia perduta dall'*handler*: il vettore ex art. 1228 c.c., l'*handler* ex art. 2043 c.c., non avendo stipulato alcun contratto col proprietario;
- (d) quando si applichi la Convenzione di Montreal (cioè nei trasporti aerei internazionali), l'*handler* beneficia della limitazione di responsabilità prevista per il vettore, ai sensi dell'art. 30 della Convenzione di Montreal;
- (e) il furto commesso dai dipendenti dell'*handler*, in quanto fatto intenzionale, priva l'*handler* del beneficio della limitazione di responsabilità, ai sensi dell'art. 30, comma 3, della Convenzione di Montreal.

P.q.m.

La Corte rimette la causa al Primo Presidente, perché valuti l'opportunità della rimessione di essa alle Sezioni Unite.

Roma, 6 ottobre 2015.

IL CANCELLIERE B3

(Dott.ssa Fabrizia Barone)



Il Presidente

(Raffaele Frasca)

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

il 19 FEB 2016

IL CANCELLIERE B3
Dott.ssa Fabrizia Barone