

INTERVENTI

GLI ESONERI DA RESPONSABILITÀ NELLO STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA)

ENZO FOGLIANI

The Standard Ground Handling Agreement is the contract that regulates the relationship between airlines and airport service providers worldwide. It consists of a Main Agreement containing the general terms and conditions and two Annexes in which the parties specify the particular clauses for individual contracts, and is reviewed by IATA every five years. The parties' responsibilities are regulated in Article 8 of the Main Agreement. Characteristic of the SGHA is a substantial mutual exemption of liability for most damages that are caused by one party to the other, except in cases of wilful misconduct or fault with foresight, in the form of a waiver of the injured party's action. This exemption is achieved through a prior waiver of the action for damages. In the few specific cases where such a waiver of action is not provided for, the party is liable within the limits of liability of the discipline under which the harmful event occurred. The liability waiver is structured in such a way that each party also bears responsibility for damages claimed by third parties (passengers) that were caused by one party but were claimed from the other. The main exception to the principle that each party is exempt from liability to the other is damage to aircraft. Here too, however, the handler's liability is limited, both qualitatively and quantitatively. With regard to the former, only direct physical damage to the aircraft is compensable; with regard to the latter, the handler is only liable for the insurance deductible applicable to the damage caused, provided that the damage exceeds \$3,000, with a maximum limit of \$1,500,000.



SOMMARIO: 1. Lo *Standard Ground* – 2. Struttura dell'*SGHA*. – 3. Il regime di responsabilità. – 4. Gli esoneri di responsabilità dell'*handler*. – 5. Gli esoneri di responsabilità del vettore. – 6. L'*SGHA* nella giurisprudenza italiana.

1. Lo *Standard Ground Handling Agreement* – Lo *Standard Ground Handling Agreement* è il contratto che in tutto il mondo regola da oltre trent'anni i rapporti fra le compagnie aeree e i fornitori di servizi aeroportuali (*handler*). Si tratta di un testo contrattuale essenziale per garantire una gestione uniforme delle operazioni a terra, che includono una vasta gamma di servizi necessari sia alla

gestione dei passeggeri in fase di imbarco e sbarco, sia al corretto funzionamento e manutenzione degli aerei a terra. Questi servizi includono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, l'assistenza ai passeggeri, il loro imbarco e sbarco, la presa in consegna, l'imbarco, lo sbarco e la riconsegna dei bagagli e delle merci, l'assistenza agli aeromobili all'arrivo e alla partenza, la loro manutenzione, e vari servizi di supporto operativo negli aeroporti.

L'SGHA è stato sviluppato dall'*International Air Transport Association* (IATA), con l'obiettivo di standardizzare le condizioni contrattuali e le procedure, semplificando e uniformando le pratiche tra le diverse aerolinee e gli aeroporti; il che contribuisce a migliorare l'efficienza operativa e ridurre i conflitti tra le parti coinvolte.

Il testo contrattuale è periodicamente sottoposto a revisione dalla IATA, generalmente ogni 5 anni. L'ultima versione è quella del 2023. Ciò peraltro non significa che i contratti in essere siano aggiornati automaticamente, né che le parti siano tenute ad adottare sempre l'ultima edizione. Poiché non è previsto l'aggiornamento automatico dei contratti in corso, tra vettori e *handler* sono quasi sempre in uso versioni precedenti (es. 2008, 2013, 2018), generalmente quelle in vigore all'inizio del rapporto. D'altra parte, le modifiche apportate al testo dalle nuove versioni sono generalmente di dettaglio e raramente incidono sull'impostazione generale e sui principi su cui si basavano quelle precedenti.

L'SGHA è strettamente collegato all'*Airport Handling Manual* (AHM) della IATA, che spiega le modalità di fornitura dei servizi, ed al *Service Level Agreement* (SLA), che per specifiche località definisce gli standard di fornitura dei servizi di assistenza a terra oggetto del contratto.

2. *Struttura dell'SGHA* – Il testo è composto da un *Main Agreement* e due *Annexi*. Il *Main Agreement* contiene la parte giuridica del contratto ed è composto da 12 articoli più definizioni e terminologia. L'Allegato A (*Annex A*), contiene la descrizione di tutti i servizi astrattamente prestabili dall'*handler*. L'Allegato B (*Annex B*), contiene l'indicazione dei servizi effettivamente oggetto del contratto, i luoghi in cui dovranno essere resi, gli oneri delle parti e tutte le altre parti variabili del contratto non specificate nel *Main Agreement*, quali, ad esempio, legge applicabile e giurisdizione.

L'accordo principale raramente è modificato dalle parti, tanto che spesso viene approvato semplicemente facendo riferimento al relativo modulo. Lo stesso vale per l'Allegato A che, poiché contiene la descrizione dei servizi, non viene mai toccato.

L'Allegato B è quindi in genere l'unica parte che forma oggetto di negoziazione in quanto in esso sono specificati non solo quali dei servizi di cui all'Allegato A l'*handler* si impegna a fornire ed a quale prezzo, ma anche tutte le altre

parti variabili del contratto non specificate nel *Main Agreement*. Esiste anche una forma semplificata dell'Allegato B, che viene utilizzata per ulteriori aeroporti dove l'*handler* fornisce servizi al vettore.

L'ampio ambito geografico di diffusione dell'SGHA comporta che esso debba confrontarsi con più ordinamenti giuridici, aventi sistemi fra loro anche molto diversi. Nel *Main Agreement* non è prevista una vera e propria clausola arbitrale, ma solo l'impegno, in caso di controversie, di cercare di stipularne una ⁽¹⁾. Nel caso non ci si riuscisse, la controversia viene affidata alla giurisdizione ed alla legge indicata dalle parti nell'Allegato B; legge e giurisdizione che generalmente le parti indicano come quelle del luogo in cui sono prestati i servizi di *handling*.

In questa situazione, il *Main Agreement* si preoccupa di regolare contrattualmente e nel modo più semplice possibile le responsabilità delle parti; con pattuizioni che però, a seconda dell'ordinamento giuridico in cui devono essere applicate, non sempre raggiungono gli scopi prefissi.

3. *Il regime di responsabilità* – La disciplina della responsabilità fra le parti e le sue limitazioni sono regolate dall'art. 8 del *Main Agreement* ⁽²⁾. Nelle prime edizioni dell'SGHA, il principio generale era che ciascuna parte sopportava l'onere dei danni causabile dall'altra parte o pretesi da terzi e imputabili all'altra parte o ai suoi dipendenti, preposti o subappaltatori di quest'ultima, a meno che non fossero causati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento. Facevano eccezione i danni all'aeromobile, che comunque sottostavano ad un regime di responsabilità limitata.

Con l'evoluzione delle diverse versioni dell'SGHA nel corso degli anni, sono state introdotte alcune precisazioni ed eccezioni a questo approccio. La versione attuale dell'art. 8 è quella introdotta nel 2018 ⁽³⁾; non è stata quindi modificata dell'ultima versione dell'SGHA del 2023 ⁽⁴⁾.

Nelle definizioni iniziali del *Main Agreement* è indicata la definizione di dan-

⁽¹⁾ Art. 9 del *Main Agreement*.

⁽²⁾ Sul regime di responsabilità nell'SGHA si veda C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2012, 509; A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale nello standard ground handling agreement (SGHA)* in S. BUSTI, E. SIGNORINI, G.R. SIMONCINI (a cura di), *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte*, Torino, 2016.

⁽³⁾ L'SGHA vers. 2018 è pubblicata in *Dir trasp.* 2019, 281.

⁽⁴⁾ Le principali modifiche del *Main Agreement* vers. 2023 rispetto alla edizione precedente riguardano l'art. 5 (standard di lavoro) e l'art. 11 (durata, modifiche e cessazione del contratto).

no diretto come perdita derivante naturalmente o direttamente da un evento, con esclusione delle perdite o dei danni remoti, indiretti, consequenziali o speciali, come ad esempio perdita di ricavi o perdita di profitto. Nell'art. 8 viene inoltre specificato che ogni riferimento al vettore o all'*handler* comprende i loro dipendenti, funzionari, agenti e subappaltatori; e che "atto od omissione" include la negligenza.

4. *Gli esoneri di responsabilità dell'handler* – L'esonero di responsabilità dell'*handler* viene concretizzato nella preventiva rinuncia del vettore a ogni azione nei suoi confronti e nell'indennizzo all'*handler* da parte del vettore delle spese e responsabilità legali che dovesse avere per una serie di fatti specificamente elencati.

L'esonero di responsabilità dell'art. 8.1 opera per danni al vettore o persone con cui il vettore ha un rapporto contrattuale, ossia:

- a) ritardo, lesioni o morte di persone trasportate o che devono essere trasportate dal vettore;
- b) lesioni o morte di qualsiasi dipendente del vettore;
- c) danni, ritardi o perdita di bagagli, merci o posta trasportati o da trasportare dal vettore;
- d) danni o perdita di beni di proprietà o gestiti dal vettore, o per conto del vettore e qualsiasi perdita o danno conseguente.

L'esonero di responsabilità dell'*handler* opera a condizione che reclami o cause per tali danni siano gestiti dal vettore, e che l'*handler* notifichi senza indugio tali reclami o cause e fornisca al vettore l'assistenza che quest'ultimo gli richieda.

L'esonero di responsabilità dell'*handler* è valido solo per i danni provocati nello svolgimento dell'attività contrattuale ed è comunque escluso per i danni provocati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento⁽⁵⁾.

Se i danni provocati dall'*handler* sono relativi a un trasporto soggetto al sistema di Varsavia o alla convenzione di Montreal del 1999, ed il tribunale adito dal danneggiato riconosca a quest'ultimo un risarcimento superiore al limite di responsabilità, allora l'indennizzo del vettore all'*handler* non potrà essere superiore a tali limiti di responsabilità.

Il vettore rinuncia a reclami e azioni contro l'*handler* per danni provocati dal suo aeromobile a terzi causati da atto od omissioni dell'*handler* nell'attività

⁽⁵⁾ L'esonero di responsabilità dell'*handler* nei confronti del vettore per danni provocati a un passeggero e da questi rivendicati al vettore è stato ritenuto valido dal G. pace Osimo (sentenza 20 settembre 2007) e dal G. pace Sorrento (sentenza 31 luglio 2008, inedita).

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

Per quanto riguarda il trasporto a terra effettuato dall'*handler* per conto del vettore per operazioni di imbarco e sbarco o di carico e scarico, l'indennizzo del vettore all'*handler* citato dal danneggiato sarà limitato a quanto il vettore sia contrattualmente tenuto nei confronti del danneggiato sulla base del contratto di trasporto ⁽⁶⁾.

Ciò non vale se il danno non si è verificato nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco o di carico e scarico, o il trasporto a terra non è stato effettuato per conto del vettore o non era coperto dal contratto di trasporto del vettore.

L'esonero opera per danni all'*handler* relativi a lesioni o morte di dipendenti dell'*handler*, e per danni o perdite di beni di proprietà o gestiti dall'*handler* o per conto dell'*handler*, compresi i danni indiretti.

L'esonero di responsabilità è valido solo per i danni provocati nello svolgimento dell'attività contrattuale ed è comunque escluso per i danni provocati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento.

Per quanto riguarda danni cagionati dall'*handler* all'aeromobile del vettore, sono risarcibili esclusivamente i danni diretti (esclusi i danni indiretti e/o consequenziali), purché superiori a USD 3.000 e nei limiti della franchigia della polizza corpi del vettore; il tutto fino ad un limite massimo di USD 1.500.000. Se il danno è dovuto a dolo o a comportamento colposo con previsione dell'evento, l'*handler* sarà responsabile anche dei danni indiretti e consequenziali, e comunque superiori al limite indicato ⁽⁷⁾. Limiti di responsabilità diversi per i diversi aeromobili del vettore possono essere indicati nell'Allegato B.

Un'altra eccezione al principio generale dell'art. 8.1 è il danneggiamento delle merci e della posta trasportate dal vettore ⁽⁸⁾. Anche in questo caso è prevista una soglia minima (US \$ 500) ed un limite massimo (US \$ 1.000.000) di danno risarcibile, quantificato in ogni caso nella minore tra la somma corrisposta dal vettore alla persona avente diritto ed il limite di responsabilità previsto dall'art. 22.3 della Convenzione di Montreal 1999 ⁽⁹⁾, che costituisce in ogni caso il limite massimo di responsabilità risarcibile dall'*handler*. Inoltre, alle richieste di risarcimento di tali danni si applica lo stesso termine di decadenza di due anni previsto dall'articolo 31.2 della Convenzione di Montreal del 1999.

⁽⁶⁾ Art. 8.3 del *Main Agreement*.

⁽⁷⁾ Art. 8.5 del *Main Agreement*.

⁽⁸⁾ Art. 8.6 del *Main Agreement*.

⁽⁹⁾ Attualmente 22 diritti speciali di prelievo per Kg di merce, somma così modificata *ex art.* 24 della Convenzione, a far data dal 28 dicembre 2019, sulla base della determinazione da parte dell'ICAO del tasso di inflazione del 13,9% nel periodo 2009-2019.

Infine, in tema di responsabilità, merita menzione la previsione (superflua nell'ordinamento italiano) di esonero dalla responsabilità per inadempimento degli obblighi contrattuali in caso di scioperi che comportino rallentamenti o interruzioni del lavoro, nonché per cause di forza maggiore o altre cause indipendenti dalla volontà delle parti ⁽¹⁰⁾.

5. *Gli esoneri di responsabilità del vettore* – L'esonero opera per danni all'*handler* relativi a lesioni o morte di dipendenti dell'*handler*, e per danni o perdite di beni di proprietà o gestiti dall'*handler* o per conto dell'*handler*, compresi i danni indiretti ⁽¹¹⁾.

L'esonero di responsabilità è valido solo per i danni provocati nello svolgimento dell'attività contrattuale ed è comunque escluso per i danni provocati da dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento.

Anche per il vettore vale l'esonero dalla responsabilità per inadempimento degli obblighi contrattuali in caso di scioperi, casi di forza maggiore o altre fatti indipendenti dalla sua volontà.

6. *L'SGHA nella giurisprudenza italiana* - La legge applicabile al contratto può influenzare l'applicabilità e l'interpretazione degli esoneri di responsabilità previsti dall'SGHA.

In passato la giurisprudenza italiana aveva ritenuto che l'*handler* fosse responsabile dei danni subiti dalla merce dopo lo scarico all'arrivo, sulla base di un contratto di custodia a favore di terzi stipulato dal vettore con la consegna della merce all'*handler* ⁽¹²⁾. Ciò negava all'*handler* aeroportuale il beneficio della limitazione di responsabilità spettante al vettore.

⁽¹⁰⁾ Art. 11.9 del *Main Agreement*.

⁽¹¹⁾ Art. 8.4 del *Main Agreement*.

⁽¹²⁾ Fra le tante, si possono citare: cass. 9 ottobre 1997 n. 9810, in *Dir. mar.* 1998, 1113, con nota di C. ROSSELLO, *Ancora sulla 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*, e in *Giust. civ.* 1998, I, 413, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla responsabilità del vettore aereo internazionale per la perdita della merce depositata presso un'impresa esercente l'handling*; cass. 26 novembre 2003 n. 18074, in *Dir. mar.* 2005, 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*, e in *Danno e resp.* 2004, 974, con nota di M. DELLACASA, *Vettore, gestore aeroportuale e responsabilità per la perdita dei beni trasportati*; cass. 22 giugno 2007 n. 14593, in *Dir. trasp.* 2009, 169, con nota di E. AMADEO, *Responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci trasportate, e in I contratti*, 2008, 457, con nota di A. MACCARRONE, *Sulla responsabilità della società di handling*.

La questione è stata risolta legislativamente con la riforma della parte aeronautica del Codice della Navigazione del 2005-2006, nella quale si è previsto che la responsabilità contrattuale per danni alle merci spetta al vettore, anche se il danno è avvenuto in aeroporto e non durante il trasporto vero e proprio ⁽¹³⁾.

Tuttavia, è solo con la sentenza n. 21850 del 20 settembre 2017 a sezioni unite della Corte di Cassazione che il principio enunciato dalla riforma è stato definitivamente sancito anche in giurisprudenza ⁽¹⁴⁾. Pertanto, ora secondo la giurisprudenza italiana solo il vettore è contrattualmente responsabile nei confronti dei passeggeri, degli spedizionieri e dei destinatari delle merci, con eventuale diritto di rivalsa nei confronti dell'*handler* qualora il danno sia a quest'ultimo imputabile ⁽¹⁵⁾.

I danni provocati dall'*handler* all'aeromobile sono quelli per cui si sviluppa il maggior contenzioso, non solo per la entità del danno diretto, ma soprattutto per l'entità degli ulteriori danni indiretti (noleggio aeromobile sostitutivo, risarcimenti ai passeggeri, etc.) che in genere un danno all'aeromobile comporta. La giurisprudenza italiana in genere ritiene valida la limitazione ai danni diretti ⁽¹⁶⁾.

Un problema degli SGHA con legge italiana applicabile è che quasi sempre sono privi delle sottoscrizioni specifiche previste dall'art. 1341 del codice civile. Anche se la giurisprudenza non risulta si sia ancora pronunciata, ritengo che l'art. 1341 c.c. non sia applicabile in relazione all'esonero di responsabilità dell'*handler*, in quanto il *Main Agreement* è predisposto dalla IATA (associazione dei vettori aerei), mentre i limiti di responsabilità dell'art. 8.5 sono a favore dell'*handler*. Non si tratta quindi di una clausola che stabilisce limitazioni di responsabilità a favore di colui che l'ha predisposta.

La giurisprudenza ritiene comunque che gli esoneri di responsabilità dell'SGHA non violino il disposto dell'art. 1229 c.c., in quanto l'SGHA "*nell'e-*

⁽¹³⁾ Art. 953 cod. nav., nel testo come sostituito dall'art. 14 punto 15 del d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

⁽¹⁴⁾ Cass., sez. un., 20 settembre 2017 n. 21850, in *Dir. trasp.* 2018, 159, con nota di M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*; in *Danno e responsabilità* 2018, 3/303, con nota di F. BERTELLI, *Le SS.UU. confermano che l'handler è un ausiliario del vettore*; in *La nuova giur. civ. Commentata* 2018, 4/492, con nota di D. RUCCO, *L'handler aeroportuale non è sempre un ausiliario del vettore*.

⁽¹⁵⁾ Sulla giurisprudenza italiana in materia si veda F. DODDI – F. GASPARI, *I servizi di handling aeroportuale nella recente giurisprudenza*, in *Dir. e politica dei trasporti* 2018, 96.

⁽¹⁶⁾ Trib. Bari 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.* 2012, 509 con nota di C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*; Trib. Bologna 20 gennaio 2015, inedita. Contra, app. Bari 6 febbraio 2017, inedita, nella quale però i giudici non hanno ritenuto provati i danni indiretti reclamati.

scludere la responsabilità per mera colpa (lieve), conferma invece l'applicazione delle regole generali sulla responsabilità per le ipotesi di dolo e colpa grave" (17).

La giurisprudenza italiana non è univoca sulla possibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in presenza di SGHA, registrandosi sentenze in entrambi gli orientamenti (18).

Infine, per quanto riguarda gli oneri probatori, si ritiene che l'onere della prova dell'inesistenza del dolo o della colpa temeraria con previsione dell'evento gravi sulla parte che vuole avvalersi dell'esonero o della limitazione di responsabilità (19).

Alla luce di quanto precede, può ritenersi che nell'ordinamento italiano lo scopo di ridurre il contenzioso che ispira l'SGHA non sia pienamente raggiunto, in quanto gli esoneri di responsabilità delle parti sono operati mediante rinunce all'azione ad esclusione dei casi di danni provocati con dolo o colpa temeraria con previsione dell'evento; il che comporta che per accertare tale elemento soggettivo del fatto dannoso cui è subordinata la rinuncia all'azione sia comunque necessario introdurre un procedimento giudiziario (20).

(17) App. Bari 6 febbraio 2017, inedita.

(18) A favore: trib. Roma 14/6/2013, inedita; trib. Bari 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.*, 2012, p. 509, con nota di C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*; contra: Trib. Verona 27/10/2011, confermata da app. Venezia 12 maggio 2016, inedita.

(19) App. Venezia 12 maggio 2016, cit.; cass. 15 giugno 2020 n. 11588, in *Dir. mar.* 2020, 775.

(20) Per un approfondimento della questione si veda C. DE MARZI, cit.