AVVOCATI E COMMERCIALISTI ASSOCIATI

LEXJUS SINACTA

Workshop

Milano, 25 Novembre 2014

Danni agli aeromobili: obblighi e responsabilità degli operatori del settore (produttori, manutentori, vettori ed handlers)

Prof. Avv. Anna Masutti e Avv. Claudio Perrella

1. **Responsabilità degli operatori e gestori di *handling* aeroportuale**

2. **Contratti di manutenzione dell'aeromobile e responsabilità**

3. **Responsabilità da prodotto nel settore aeronautico**

4. **Acquisizione degli elementi di prova: perizie stragiudiziali**

1. Responsabilità degli operatori e gestori di *handling* aeroportuale

Responsabilità degli operatori e gestori di *handling* aeroportuale

1. **Normativa internazionale** (Annesso 14 ICAO), **europea** (Reg. UE n. 1108/2009) **e nazionale** (Circolare ENAC APT-02B/2013).

2. **Responsabilità contrattuale**: nasce in capo agli operatori/gestori a causa dell'inadempimento del *ground handling agreement*.

3. **Responsabilità extracontrattuale**: artt. 2043 (principio generale del *neminem laedere)* e 2050 cod. civ. (esercizio di attività pericolosa).

4. **Concorso** di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale?

Responsabilità contrattuale del gestore/operatore e limitazioni: art. 8 SGHA

Articolo 8 dello IATA *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA)

esonero totale da responsabilità (*unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result*) che ricomprende anche ipotesi di morte o lesioni di passeggeri, dipendenti ed ausiliari del vettore.

contenziosi in merito all'**entità dei danni indennizzabili**, in ragione del fatto che l'art. 8.1 contempla una rinuncia all'azione del vettore nei confronti della società di *handling*, fatte salve le eccezioni stabilite all'art. 8.1 lett. d) e all'art. 8.5.

Responsabilità contrattuale del gestore/operatore e limitazioni: art. 8.1 SGHA

Articolo 8.1 SGHA 2013: il vettore si impegna a non avanzare alcuna pretesa nei confronti della società di *handling* e a tenerla indenne da qualsiasi responsabilità per reclami o azioni legali, compresi i costi e le spese accessorie, in relazione a:

(a) ritardo, lesioni o morte di passeggeri;

(b) lesioni o morte di dipendenti del vettore;

(c) danneggiamento, ritardo o perdita di bagagli, merci o posta del vettore;

(d) danneggiamento o perdita di beni di proprietà o gestiti dal vettore o per suo conto da terzi, così come ogni danno o perdita conseguenti

derivanti da azioni od omissioni della società di assistenza in esecuzione del contratto**,** **a meno che** non siano stati compiuti con l'**intento** di causare danneggiamenti, morte, ritardi, lesioni o perdite ovvero con **temerarietà e consapevolezza** che tali danni sarebbero probabilmente derivati.

art. 8.5 SGHA

Notwithstanding Sub-Article 8.1(d), the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission PROVIDED ALWAYS THAT the Handling Company's liability …. shall not, in any event, exceed USD 1,500,000, except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified.

For the avoidance of doubt, save as expressly stated, this Sub-Article 8.5 does not affect or prejudice the generality of the provisions of Sub-Article 8.1 including the principle that the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it against any liability in respect of any and all consequential loss or damage howsoever arising.

Punti critici

1. Le disposizioni dello SGHA vanno applicate in conformità ai principi e alle norme imperative del nostro ordinamento.

2. L'art. 1229 cod. civ. sancisce la nullità degli accordi o delle disposizioni contrattuali che escludono la responsabilità di una delle parti in caso di "dolo o colpa grave". Questa disposizione è considerata espressione di un principio di ordine pubblico.

3. La **giurisprudenza** afferma che le clausole di esonero di responsabilità in caso di lesioni o pregiudizio per l'integrità fisica o morale sono **radicalmente nulle**, prescindendo da qualunque grado di colpa.

Responsabilità contrattuale del gestore/operatore e limitazioni

In considerazione del **carattere pericoloso** delle attività svolte in ambito aeroportuale, ai sensi dell'articolo 2050 cod. civ., il prestatore di *handling* è soggetto ad un regime di responsabilità particolare ed assoluta, che prescinde da un'eventuale colpa o comportamento negligente. (Tribunale di Genova, 5 ottobre 2001, *Tnt Express Ltd. c. Autorità Portuale di Genova, Aeroporto di Genova S.p.A., Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ente nazionale per l'Assistenza al Volo):*

«La gestione aeroportuale costituisce esercizio di attività pericolosa non solo in virtù della frequenza e della gravità dei sinistri che avvengono negli aerodromi o in prossimità di essi, ma anche in considerazione del fatto che esistono strutture amministrative volte a prevenire i rischi da essa occasionati».

Circolare ENAC APT-02B del 2013

CERTIFICAZIONE E SORVEGLIANZA DEI PRESTATORI DI SERVIZI AEROPORTUALI DI ASSISTENZA A TERRA.

1. Adeguamento della Circolare non solo all'edizione n. 5 del regolamento sulla "*Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra*";

2. **Ma anche** alle criticità rilevate in ambito del SGHA

"Secondo il combinato disposto degli artt. 2050 c.c. e 1229 c.c., a salvaguardia delle posizioni giuridiche riconosciute dall'ordinamento, qualsiasi eventuale clausola di esonero della responsabilità contenuta nel contratto relativo allo svolgimento del servizio è nulla".

AVVOCATI E COMMERCIALISTI ASSOCIATI

LEXJUS SINACTA

Tribunale di Verona, Sent. n.2656/2011

1. **Azione di risarcimento del danno** arrecato dall'operatore aeroportuale ad un aeromobile di un vettore nazionale durante il traino, rendendolo inutilizzabile per più di 20 giorni.

2. **Responsabilità dell'operatore** per danni all'aeromobile, danni da interruzione dell'attività e da riprogrammazione dell'orario di voli, danni non patrimoniali all'immagine e reputazione del vettore (per un totale di circa € 3 milioni).

   a. **Ammissibilità** del concorso delle azioni di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale.
   b. Le clausole dello SGHA debbono essere interpretate alla luce della legge applicabile.
   c. L'articolo 8.1 SGHA non esonera completamente dalla responsabilità, che sorge comunque nei casi **di negligenza e comportamento temerario con consapevolezza del risultato**.
   d. Nella responsabilità contrattuale, le conseguenza della colpa grave sono equiparate a quelle del dolo.

AVVOCATI E COMMERCIALISTI ASSOCIATI

LEXJUS SINACTA

Tribunale di Bari, 3 Maggio 2011, n. 1492/2011

1. **Azione di risarcimento** per danni arrecati durante il carico e scarico di bagagli da parte dell'*handler* ad un aeromobile di un vettore italiano, causando l'impossibilità del decollo.

2. Il Tribunale rigetta l'azione, statuendo:
   a. **L'inammissibilità** del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale
   b. L'applicabilità dell'esonero di responsabilità ai sensi dell'articolo 8.1 SGHA, conseguentemente alla colpa dell'operatore.

AVVOCATI E COMMERCIALISTI ASSOCIATI

LEXJUS SINACTA

Trib. Roma Sez. XII, 25 giugno 2013

1. **Azione di risarcimento del danno** arrecato dalla società di *handling* ad un aeromobile che, durante il traino per il posizionamento sulla piazzola di partenza, urta un altro aeromobile fermo in sosta.

2. La **domanda risarcitoria** proposta in via **extracontrattuale viene respinta**, poiché il Tribunale condivide l'orientamento riguardo all'inammissibilità del **concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale**, che afferma:

*«essendosi il danno verificato in esecuzione del contratto ed essendo quindi l'attività generatrice del danno funzionalmente collegata allo stesso, **solo quest'ultimo deve ritenersi fonte di responsabilità**, con conseguenza inammissibilità della domanda proposta in via extracontrattuale».*

AVVOCATI E COMMERCIALISTI ASSOCIATI

LEXJUS SINACTA

Trib. Roma Sez. XII, 25 giugno 2013

1. **Non può trovare applicazione la clausola di limitazione di responsabilità dell'*handler*** prevista nel contratto (dal tenore quasi identico all'art. 8.1.d SGHA) posto che la condotta del medesimo, tenuto conto delle dimensioni dei veicoli, appare imprudente e imperita: gli addetti al traino nell'eseguire la manovra di rimorchio a bassissima velocità **non potevano non avere consapevolezza** dei danni che una condotta disattenta poteva provocare.

2. Il giudice ritiene che il sinistro si sia verificato per fatto e colpa esclusiva del personale della società di *handling* e dichiara la **responsabilità contrattuale** della stessa.

AVVOCATI E COMMERCIALISTI ASSOCIATI

LEXJUS SINACTA

Trib. Roma Sez. XI, Sent., 11-06-2012

1. La **domanda di risarcimento del danno** arrecato ad un aeromobile di proprietà della compagnia aerea attrice dal veicolo di proprietà della convenuta società di *handling*, che durante le operazioni di carico urta la porta anteriore dell'aereo, viene **respinta**.

2. Sul **totale preteso dalla compagnia aerea** sono "***perdite o danni dovute ad incidenti***" **potenzialmente risarcibili** esclusivamente quelle relative al **ristoro del costo degli interventi e del materiale di riparazione del pregiudizio all'integrità dell'aeromobile** per l'importo di **€ 1.364** o 1.864 $, importo inferiore alla franchigia in virtù dello SGHA è quindi non risarcibile.

2. Contratti di manutenzione dell'aeromobile e responsabilità

Forza maggiore e clausola risolutiva espressa

FORZA MAGGIORE

1. Nessuna delle parti sarà responsabile del ritardato o mancato adempimento totale o parziale degli impegni contrattuali quando tale ritardato o mancato adempimento sia dovuto a qualsiasi evento imputabile a forza maggiore.

CLAUSOLA RISOLUTIVA ESPRESSA

1. L'inadempimento delle clausole di cui all'Art. 18 (Comunicazioni) nonché l'operatività in condizioni difformi a quelle indicate negli allegati A, B, C, D riguardanti le responsabilità, i termini e le modalità di pagamento comporteranno la risoluzione di diritto del presente contratto.

Responsabilità

1. XXX è responsabile per tutti i danni derivanti direttamente dalla propria manutenzione ed arrecati agli aeromobili, ai macchinari, o a terzi **fino ad un anno dalle lavorazioni effettuate, se il danno deriva da negligenza** di un soggetto alle dirette dipendenze di XXX. Sono esclusi dai risarcimenti danni indiretti, consequenziali, da interruzione di attività ed eventuali riduzioni di valore degli aeromobili. XXX non è responsabile su preesistenze o manutenzioni antecedenti alla stipula del contratto. Non è altresì responsabile per vizi e difetti derivanti da materiali, accessori non installati da XXX stessa, da inosservanza da parte dell'Esercente delle norme d'uso e di custodia dei componenti e/o dell'aeromobile, del deterioramento d'uso e da condizioni climatiche durante l'utilizzo o lo stazionamento dello stesso.

2. L'Esercente tiene manlevata ed indenne XXX da qualsiasi responsabilità civile in relazione a danni e spese di qualsiasi genere e natura, incluso danni da interruzioni di attività, indiretti e conseguenziali, arrecati a XXX, ai suoi dipendenti, collaboratori, prestatori d'opera, subappaltatori e terzi, in particolare persone, animali e cose, tra cui strutture, apparecchiature, impianti, aeromobili, eccetto in caso di dolo o colpa grave di XXX.

Liability, Indemnity and Insurance

1. Each Party will be liable towards the other Party for damage to or loss of any property and for the injury to or death of any person caused by the **negligence or the wilful misconduct** of its directors, officers, employees, agents or Subcontractors in connection with or as a result of the Services rendered under this Agreement.

2. XXX will indemnify and hold harmless the Operator, its directors, officers, employees, agents and Subcontractors from and against all claims of third parties related to damage, loss, injury or death caused by the negligence or the wilful misconduct of or any intellectual or industrial property rights infringement by XXX, its directors, officers, employees, agents, Contractors or Subcontractors.

3. The Operator will indemnify and hold harmless XXX, its directors, officers, employees, agents and Subcontractors from and against all claims of third parties related to damages, loss, injury or death caused by the negligence or the wilful misconduct of the Operator, its directors, officers, employees, agents or Subcontractors.

4. **The liability and indemnification include all necessary costs, expenses and fees incident thereto, including reasonable attorney's fees. However, except for infringement of intellectual or industrial rights, gross negligence or willful misconduct, shall the liability in this Article include any indirect, incidental or consequential damages such as but not limited to loss of profit or loss of revenue.**

Delay and Compensation. Liquidated Damages

1. In the event of a Turn Time delay as specified in Attachment B, or other mutually agreed, and such delay is not an "Excusable Delay" as defined in Article 7 or other cause to be considered as per Article 6 provisions and the cause of the delay is attributable solely to XXX's fault, then XXX shall be charged a **Liquidated Damage of one hundred and fifty US dollars (USD 150) for each such day of delay**, commencing on the first (1st) such day of turn time delay to final test, to a maximum of thirty thousand US dollars (USD 30,000). Payments hereunder shall be made in the form of a credit applied toward the Final Invoice price.

Limitation of Liability, Indemnity and Insurance

1. The warranty and remedy provided in Article 11 (Warranty) and the liquidated damages provided for in Article 6.2 (Delay and Compensation) are exclusive and constitute the sole remedies of the Operator and are in substitution for, and the Operator hereby waives irrevocably, releases and disclaims any expectation of or reliance on, any representation or other warranties, express or implied (including, but not limited to, any implied warranty or satisfactory quality, fitness for use or for a particular purpose or merchantability, dealing or usage of trade), and any obligation or liability however arising, whether in contract, tort (including but not limited to negligence), strict liability or otherwise and all such liabilities are hereby excluded. Furthermore in no circumstances shall XXX be liable for any loss of profit (actual or anticipated), loss of revenue or opportunity, loss or damage to reputation or goodwill, loss of anticipated saving or for any indirect or consequential loss or damage.

2. **Nothing in this Agreement shall in any way exclude or limit either Party's liability for:**
   a. **fraud (including fraudulent misrepresentation); or**
   b. **any liability that cannot be limited by law.**

Responsabilità dell'impresa di manutenzione

1. Fatto salvo quanto previsto all'art. 6.3* per i casi di ritardata consegna, la responsabilità di XXX per danni derivanti dall'esecuzione del Contratto, in particolare per vizi e/o difetti nella fornitura di Componenti o per custodia dei beni di proprietà del Cliente, è limitata ad un importo pari al 15% del Prezzo richiesto al Cliente, fermo restando la piena responsabilità di XXX nei casi di dolo e colpa grave.

2. Nessuna pretesa potrà essere legittimamente avanzata nei confronti di XXX, per vizi o difetti derivanti da materiali o accessori non installati da XXX, inosservanza delle norme d'uso e di custodia dei Componenti, ovvero dal normale deterioramento dovuto all'uso e alle condizioni climatiche.

3. XXX non sarà comunque tenuta a corrispondere alcuna somma a titolo di risarcimento del danno che non sia conseguenza diretta degli interventi di manutenzione eseguiti o comunque di una violazione di uno specifico obbligo contrattuale derivante dalla natura del contratto. È dunque escluso il risarcimento di danni indiretti.

*Art 6.3: La responsabilità per danni da ritardata consegna da parte di XXX è limitata ai soli casi di colpa grave.

Governing Law - Dispute

1. This Agreement shall be construed, governed and interpreted in accordance with the laws of England.
2. Any dispute arising out of the interpretation, performance or consequences of this Agreement shall be settled by negotiation in good faith by the Parties. If they have not reached an agreement within fifteen (15) days after notification of the dispute by one Party to the other Party by registered letter with acknowledgment of receipt, such dispute arising out of or in connection with the Agreement shall be finally settled under the Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce (ICC). The arbitration tribunal shall consist of three arbitrators. The award of the arbitrators shall be final and binding. The Parties waive any right to appeal the arbitration award, to the extent a right to appeal may be lawfully waived.
3. Each Party retains the right to seek judicial assistance in any jurisdiction and in particular, without limitation: (a) to compel arbitration; (b) to obtain interim measures of protection pending arbitration; and (c) to enforce any decision of the arbitrator, including the final award.

3. Responsabilità da prodotto difettoso nel settore aeronautico:

a. definizione, b. quadro regolatorio, c. case law

Responsabilità per danni da prodotti aeronautici difettosi: definizione

1. La responsabilità per danno da prodotto difettoso nel settore aeronautico riguarda la **responsabilità dei produttori di aeromobili o componenti** per **danni arrecati a terzi** (**morte, lesioni personali e danneggiamenti** a cose) dai **difetti dei prodotti** o da **omesse prescrizioni** sulle conseguenze pericolose/dannose nell'uso degli stessi dopo la loro **immissione sul mercato**.

2. E' pertanto una responsabilità di **natura extracontrattuale**, che sorge per avere arrecato un danno ingiusto a terzi o ai loro beni.

3. Essa si distingue dalla responsabilità che può sorgere per effetto dell'**inadempimento**, da parte del produttore, dei contratti di compravendita, appalto, fornitura, ecc. nei confronti dell'acquirente, dell'utilizzatore, ecc. E' questa una **responsabilità** di natura **contrattuale,** assoggettata alle clausole contrattuali ed alla legge applicabile a tali contratti.

Responsabilità per danni da prodotti aeronautici difettosi: caratteristiche

1. E' considerato il **rischio più difficile da assicurare** nel settore aeronautico, in ragione di:
   a. difficoltà inerenti il **calcolo** del premio assicurativo;
   b. lungo arco temporale tra la produzione e l'incorporazione del prodotto nell'aeromobile;
   c. natura **transnazionale** dell'industria aeronautica (diversi ordinamenti giuridici potenzialmente coinvolti).

2. **Soggetti responsabili**: **produttori** di velivoli, motori, componenti e sub-componenti; **distributori, fornitori, subfornitori**.

Responsabilità per danni da prodotti aeronautici difettosi: 3 tipologie di difetti

1. **Progettazione:**
   - Carenze del progetto originale.
   - Non conformità alle norme applicabili o agli standard tecnici dell'industria; difformità alla certificazione EASA.
   - Prevedibilità del rischio di danno e stato dell'arte - progetto alternativo più sicuro?

2. **Produzione:**
   - Tecnologia utilizzata.

3. **Documentazione**:
   - Istruzioni d'uso/prescrizioni/avvertenze adeguate.
   - Considerazione della conoscenza del difetto da parte dell'utilizzatore del prodotto.

Responsabilità per danni da prodotti aeronautici difettosi

- **Disciplina applicabile: responsabilità extracontrattuale** sulla base del principio generale del ***neminem laedere*** (art. 2043 cod. civ., laddove trovi applicazione la legge italiana) trattandosi di **professionisti**.

- Cass. 29 maggio 2013, n. 13458: amplia la portata applicativa della disciplina speciale a tutela del consumatore, estendendola alle ipotesi in cui il danneggiato sia **un professionista (persona fisica)** che ha subito una lesione nello svolgimento dell'attività professionale (comandante/pilota?).

Responsabilità per danni da prodotti aeronautici difettosi: art. 2043 cod. civ.

1. **Elementi costitutivi:**
   a. **difetto** del prodotto
   b. **danno arrecato a terzi**
   c. **nesso di causalità**
   d. elemento soggettivo (**condotta colposa** del produttore)

2. **Rigoroso onere probatorio** a carico del **danneggiato: importanza delle perizie tecniche.**

3. **Assenza di limitazioni** di responsabilità a favore del produttore.

4. **Termine di prescrizione per l'azione di risarcimento:** cinque anni.

Responsabilità per danni da prodotti aeronautici difettosi: codice del consumo

1. I **passeggeri** per danni subiti da difetto dell'aeromobile (o di prodotti aeronautici) possono reclamare l'indennizzo al **vettore** aereo (art. 941 c. nav., Convenzione di Montreal 1999) **e/o al costruttore dell'aeromobile** (disciplina del codice del consumo).

2. La normativa del codice del consumo si applica anche alla responsabilità del **produttore** per **danni a terzi sulla superficie.**

3. Se l'acquirente di un aeromobile è un **consumatore** ai sensi della normativa del cod. consumo (è il caso del **diportista**), troverà applicazione quest'ultima più gravosa disciplina.

Onere della prova

1. La responsabilità oggettiva del produttore può essere superata solo se egli fornisce **prova liberatoria** di una delle **cause di esclusione della responsabilità** legalmente previste:

a) il produttore **non ha messo il prodotto in circolazione**;

b) il difetto **non esisteva quando il produttore ha messo il prodotto in circolazione**;

c) il produttore **non ha fabbricato il prodotto** per la vendita o per la distribuzione a titolo oneroso, né lo ha fabbricato/distribuito nell'esercizio della sua attività professionale;

d) **il difetto è dovuto alla conformità a una norma giuridica imperativa** o provvedimento vincolante;

e) lo stato della **scienza e della tecnica** al momento di messa in circolazione del prodotto **non permetteva di considerarlo come difettoso;**

f) per componenti o materie prime: il **difetto è interamente dovuto al prodotto in cui sono state incorporate** o alla conformità alle istruzioni date dal produttore finale.

Contratti di dry – lease e clausole a protezione del lessor

1. Dietro consegna dell'*acceptance certificate*, il ***lessor*** viene **esonerato** da ogni **responsabilità** risultante direttamente o indirettamente da **difetti dell'aeromobile**.

2. Sono **fatti salvi i diritti** che il ***lessee*** possa avere **nei confronti del produttore** in relazione ad eventuali vizi o difetti di conformità.

3. Il ***lessee*** riconosce* che il ***lessor* non è il produttore dell'aeromobile** e che, salvo quanto stabilito nel contratto, il proprietario o il *lessor* non offrono alcun tipo di garanzia in relazione all'aeromobile.

[*Il *lessee* rinuncia ad ogni azione o diritto nei confronti del *lessor* in relazione a quanto sopra].

Contratti di dry – lease e clausole a protezione del lessor

1. Without prejudice to any rights which the lessee may have against the manufacturer in respect of any defects or items of non conformity.

2. Once the aircraft has been accepted by the lessee, the lessor shall not be liable to any person for any loss (whether loss of profit or otherwise) resulting, directly or indirectly, from any defect in the aircraft.

3. The lessee further acknowledges and confirms that the lessor is not the manufacturer of the aircraft and that save as expressly provided in this agreement, no condition, warranty, representation or guarantee whatsoever, express or implied, is or has been given or shall be deemed to have been made by, or on behalf of, the owner or the lessor in respect of the aircraft.

Contratti di vendita

1. **Il compratore rinuncia**, nella misura massima consentita dalla legge applicabile, ad ogni **garanzia, obbligazione o responsabilità del venditore** nei suoi confronti, derivante dalla legge o meno, **in relazione ad ogni difetto di conformità o vizio degli aeromobili**, componenti, attrezzature, accessori o parti consegnati in esecuzione del presente contratto, incluso, a titolo esemplificativo:
   a. ogni garanzia per vizi occulti;
   b. ogni obbligazione, responsabilità, diritto, reclamo o azione, sia contrattuale sia extracontrattuale, indipendentemente dalla negligenza del venditore;
   c. ogni obbligazione, responsabilità, diritto, reclamo o azione per perdita o danneggiamento degli aeromobili, componenti, attrezzature, accessori o parti.

2. Il venditore è esonerato da ogni obbligazione e responsabilità: clausole limitative della responsabilità e contraddittorietà con l'ordinamento italiano.

Clausole contrattuali di responsabilità: compravendita

1. The buyer hereby waives, releases and renounces, to the fullest extent permitted by applicable law, all other warranties, obligations and liabilities of the seller vis-a-vis the buyer, express or implied, arising by law or otherwise with respect to any non-conformity or defect in any aircraft, component, equipment accessory or part delivered under this agreement including but not limited to:
   a. any warranty against hidden defects (guarantee des vices caches);
   b. any implied warranty arising from course of performance, course of dealing or usage of trade;
   c. any obligation, liability, right, claim or remedy, whether contractual or delictual and whether or not arising from seller's negligence, actual or imputed; and
   d. any obligation, liability, right, claim or remedy for loss or damage to any aircraft, component, equipment accessory or part thereof.

1. Seller shall have no obligation or liability, howsoever arising, and buyer hereby forever waives, to the fullest extent permitted by applicable law, any claim for loss of use, revenue or profit or for any other direct, incidental, or consequential damages with respect to any non-conformity or defect in any aircraft, component, equipment accessory or part delivered under this agreement.

Cass. civ. 2009, n. 984 (I)

1. A seguito della **caduta dell'elicottero militare** Agusta Bell 205, e del decesso del pilota, i familiari chiedono il **risarcimento dei danni** per la perdita del congiunto**.**

2. **Corte d'Appello di Trento**: responsabilità dell'incidente in **pari misura del Min. della Difesa e della società produttrice, Agusta**:
   a. l'incidente si è verificato per errata chiusura dei "*tornichetti*";
   b. l'**Agusta**, è **responsabile** di aver assemblato sull'elicottero un **meccanismo "*pericoloso*",** cioè non adeguato alla sicurezza intesa nel senso generale del termine, secondo la normativa relativa alla responsabilità per danno da prodotti difettosi a protezione del consumatore;
   c. il meccanico specialista (manutentore) del Min. della difesa non poteva non accorgersi dell'errata chiusura prima del volo: non corretta rotazione fino in fondo del cacciavite.

Cass. civ. 2009, n. 984 (II)

1.Il Min. della Difesa propone **ricorso per cassazione**.

2.La Cassazione conferma che trova **applicazione** la disciplina sulla **responsabilità per danni da prodotti difettosi**, secondo cui, «*un prodotto è difettoso quando non offre la sicurezza che ci si può legittimamente attendere tenuto conto di tutte le circostanze(…..).*

3.La stessa disciplina tuttavia stabilisce che «Un ***prodotto non può essere considerato difettoso per il solo fatto che un prodotto più perfezionato sia stato in qualunque tempo messo in commercio***".

4. La prova della pericolosità era stata data attraverso la dimostrazione dell'«*esistenza di un diverso tornichetto»,* ritenuta del tutto **inadeguata ed insufficiente** dalla Corte poiché in contrasto con la normativa sopra citata.

Il caso del diportista: Corte d'Appello di Barcellona 2013. Resp. dell'importatore

1.In seguito all'**incidente** aereo che causa la **morte** del proprietario**,** nonché pilota dell'**ultraleggero** coinvolto, i suoi familiari propongono **azione di risarcimento del danno** contro l'**importatore** che aveva venduto l'aeromobile al deceduto, Aero Bretta SL.

2.In primo grado la domanda viene rigettata, ma la **Corte d'Appello di Barcellona**, **applicando la legge spagnola** sulla **responsabilità civile per danni da prodotti difettosi**, di trasposizione della **direttiva 85/374/CEE**, dichiara la **responsabilità dell'importatore nell'Unione Europea**, equiparato al produttore dalla predetta normativa.

3.L'importatore viene ritenuto responsabile per avere immesso sul mercato spagnolo un prodotto difettoso, in assenza di una prova liberatoria analoga a quella richiesta al produttore.

L'incidente di Überlingen (I)

1. Il 1 luglio 2002 un aeromobile delle Bashkirian Airlines con destinazione Barcellona si **scontra in volo** con un velivolo cargo della DHL sopra Überlingen, in Germania.

2. Il controllo del traffico aereo era svolto dai controllori svizzeri; al momento dell'incidente **c'era un solo controllore** per due postazioni di lavoro. Egli si accorge meno di un minuto prima della collisione che i due aeromobili seguivano la stessa traiettoria.

3. Entrambi i velivoli avevano un **TCAS** (Traffic Collision Avoidance System) a bordo.

4. Il controllore aereo da **istruzioni** per evitare lo scontro, in **contrasto** con il piano proposto dal **TCAS** dell'aereo di passeggeri.

5. Di conseguenza, tutti e due discendono con **inevitabile collisione**. Non ci sono sopravvisuti tra i 71 passeggeri.

L'incidente di Überlingen (II)

Deviazione dalle procedure standard:

- Un solo controllore
- Malfunzionamento tecnico: **rallentamento del sistema ATC**, telefoni non funzionanti e STCA (Short-term conflict alert) **disattivato.**

Errore umano:

- Il controllore **non vide** che il DHL611 e il BAL2937 (Baskirian Airlines) erano entrambi **su una rotta di collisione**.
- Il controllore diede l'autorizzazione a BAL2937 alla discesa, non essendo a conoscenza della risoluzione TCAS a bordo, che diceva di salire.

Procedure inadeguate dei piloti:

- Il pilota di BAL2937 inizia le manovre di discesa, anche se il TCAS gli aveva suggerito di salire (secondo le procedure russe in contrasto con quelle internazionali).
- L'aero DHL611 a sua volta inizia la discesa (senza comunicarlo alla torre di controllo) ma non alla velocità indicata dal sistema TCAS.

L'incidente di Überlingen: sentenza del Tribunale di Barcellona

1. Tribunale di Barcellona: **responsabilità civile da prodotto difettoso dei fabbricanti del dispositivo TCAS**, le americane Honeywell ed ACSS, (dai familiari delle vittime).

2. Il Tribunale (applicando il **diritto di New Jersey a Honeywell** e quello dell'**Arizona ad ACSS**) in ragione delle **prove** (**relazione d'inchiesta** dell'autorità tedesca, rapporti di **Eurocontrol**, **perizie di parte**, **manuale del pilota** del TCAS), **condanna entrambe le società al risarcimento dei danni** perchè:

il manuale del pilota del TCAS **mancava delle istruzioni ed avvertenze adeguate** ad un uso corretto del dispositivo (**difetto d'informazione**);

L'incidente di Überlingen: il diritto americano

1. **Responsabilità oggettiva per danni da prodotti difettosi** nel diritto dell'**Arizona**:

   a. **Responsabilità oggettiva** (*strict liability*) per le stesse 3 tipologie di difetti sopra viste.
   b. **Il danneggiato** deve dare conto della **difettosità del** prodotto al **momento dell'immissione** sul mercato, del **nesso di causalità** tra difetto e danno, del danno subito.
   c. **L'onere della prova liberatoria** è a carico **del produttore**: per liberarsi dalla responsabilità deve provare, ad es.**: modifiche del prodotto successive** all'immissione sul mercato, **cattivo uso** imprevedibile e contrario alle istruzioni/avvertenze, ecc.

L'incidente di Überlingen: sentenza della Corte d'Appello di Barcellona

1. **Corte d'Appello 2012**: **conferma la responsabilità dei produttori:**

A) non solo in relazione alle istruzioni ed avvertenze, ma anche

B) per errori di progettazione e produzione del TCAS, riconoscendo la responsabilità delle convenute per :

a. mancato rispetto degli standard di sicurezza imposti dalla normativa e l'industria nella **progettazione, produzione, vendita e/o installazione del TCAS**;
b. i predetti difetti/carenze erano noti dalle produttrici, che tuttavia non si erano adoperate per rimediare ai problemi;
c. i **difetti del prodotto** in esame costituiscono la **causa finale** (l'ult. rete di sicurezza) **ed effettiva dell'incidente aereo.**

Il disastro dell'ATR-42 del 15 ottobre 1987 (I)

1. Un ATR-42 decolla da Milano Linate con a bordo 34 passeggeri e 3 membri dell'equipaggio; dopo 16 minuti di volo in condizioni meteorologiche avverse, si segnala ai controllori del traffico aereo una **situazione di emergenza**.

2. Il velivolo precipita nelle montagne in **Conca di Crezzo**. Nel disastro perdono la vita tutti i passeggeri e l'equipaggio.

3. Le **indagini** dimostrano che si era formato **ghiaccio sulle ali** e che **i piloti non si sono resi conto che quel ghiaccio e la bassa velocità da loro imprudentemente mantenuta** avrebbero fatto **precipitare** l'aereo sulle montagne.

4. Nel corso del **processo penale** viene ravvisata la **responsabilità del direttore generale** dell'Aérospaziale, del **progettista** dell'ATR-42, e di tre **funzionari dell'ATI** (Aero Trasporti Italiani) per:
    a. inadeguatezza dell'impianto antighiaccio;
    b. mancato addestramento dei piloti a far fronte a quel tipo di emergenza; e
    c. poca chiarezza delle istruzioni contenute nel manuale di volo in dotazione dell'aeromobile.

Il disastro dell'ATR-42 del 15 ottobre 1987 (II)

1. Tuttavia, la **Cassazione** rileva che la **causa del disastro** è stata **esclusivamente** il grave **errore dei piloti**, che non avevano avviato le prescritte misure precauzionali.

1. La Cassazione affronta il **problema del nesso di causalità** tra l'evento di disastro e la condotta dell'ingegnere progettista dell'aereo e compilatore dei manuali di volo, stabilendo che nel caso concreto **va esclusa la sussistenza di tale nesso**: era stato accertato dai giudici del merito che l'equipaggio **non si era posto in alcun modo il problema dell'adeguamento della velocità alle condizioni di formazione di ghiaccio sulle ali.**

Il disastro di Capo Gallo (6 agosto 2005)

1. Un velivolo ATR/72 della Tuninter, adibito al trasporto di passeggeri nelle tratte Tunisi-Bari-Djerba, **ammara sulla costa di Palermo**, rompendosi in tre tronconi. Nel sinistro trovano la morte 16 persone, mentre altri trasportati subiscono lesioni.

2. Le indagini accertano che l'incidente si è verificato a causa dello **spegnimento dei due motori** in seguito all'esaurimento del carburante, che costringe i piloti ad ammarare; **l'indicatore di carburante**, sostituito il giorno prima del sinistro, **non forniva dati corretti**, dato che si trattava di uno **strumento utilizzabile solo sull'ATR 42** e non sul più grande ATR 72.

Il disastro di Capo Gallo (6 agosto 2005)

1. Si propone **azione penale** contro:
    a. i piloti;
    b. il **caposquadra** del **reparto manutenzione** della società Tuninter che aveva consegnato al meccanico un indicatore di carburante non adatto all'aeromobile sul quale era stato montato;
    c. il **meccanico** che aveva provveduto al montaggio;
    d. il **responsabile del servizio manutenzione**;
    e. il **direttore tecnico** preposto alla manutenzione dei veicoli;
    f. il **direttore generale** della Tuninter.

2. Gli imputati sono ritenuti responsabili, come confermato dalla Corte di Cassazione con sentenza del 19 marzo 2013.

4. Acquisizione degli elementi di prova: perizie stragiudiziali

Responsabilità per danno da difetto di prodotti aeronautici: aspetto tecnico

1. Al fine di **provare l'esistenza di un difetto** nel prodotto e il **nesso causale tra difetto e danno**, le **perizie tecniche** diventano fondamentali:
   - Relazioni ufficiali di inchiesta (autorità investigative per la sicurezza nazionali; in Italia, l'ANSV)
   - Inchiesta dell'Autorità Giudiziaria Penale
   - Istruttoria dell'Autorità Giudiziaria Civile
   - Consulenze e deposizioni in sede giudiziale:
     - CTU
     - Esperto / Consulente Tecnico nominato dal produttore
     - Tecnici dipendenti dell'assicurato nell'aula di Giustizia

2. **Normativa**:
   - Annesso 13 alla Convenzione di Chicago 1944, "Aircraft Accident and Incident Investigation".
   - Regolamento EU 966/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Reg. EU 996/2010 sulle inchieste nel settore dell'aviazione civile

1. Gli **investigatori** godono di **ampi poteri** e competenze nello svolgimento delle inchieste, che si concludono con la **pubblicazione di una relazione d'inchiesta**.

2. Si stabilisce l'obbligo di **coordinamento tra le inchieste** svolte dalle autorità investigative e le inchieste giudiziarie.

3. Il decreto legge 18/2013 prevede l'irrogazione di **sanzioni amministrative pecuniarie** da parte dell'ANSV in seguito alla violazione delle disposizioni del Reg. 996/2010, ad esempio: € 5.000-20.000 ai soggetti che impediscano agli investigatori di adempiere ai loro doveri, € 20.000-80.000 ai soggetti che, prima dell'arrivo degli investigatori, modifichino lo stato del luogo dell'incidente.

4. Qual è il **valore della relazione di inchiesta** in un eventuale **processo civile** per il risarcimento del danno?

Ammissibilità della relazione di inchiesta come prova nel processo civile

1. **Orientamento giurisprudenziale 'tradizionale'**: non è ammissibile, posta la sua atipicità (prova non contenuta nell'elenco tassativo di prove ammesse) e il mancato rispetto dei principi di diritto processuale civile (diritto alla difesa, contraddittorio, trasparenza e controllabilità da parte del giudice).

   – **Eccezione**: se la prova 'non è più ripetibile'.

2. **Orientamento di apertura**: Nulla nell'ordinamento italiano impedisce al giudice di fondare la propria decisione su una relazione stragiudiziale, purché fornisca adeguata motivazione di questa sua decisione.

3. Pertanto, la relazione di inchiesta dell'ANSV può costituire, secondo la libera valutazione del giudice, una prova o un indizio ammissibile in giudizio.

Tribunale di Roma, sent. 8.04.2014, n. 79976

1. Alla luce delle contrastanti conclusioni della relazione di inchiesta dell'ANSV e la perizia giudiziale, il giudice chiede un supplemento d'indagine al perito da lui nominato, che conferma l'originaria posizione, sempre in contrasto con quanto espresso dall'ANSV.

2. Il giudice non prende in considerazione la relazione di inchiesta dell'ANSV né motiva questa sua decisione.

3. Il dispositivo della sentenza è quindi **basato solo sulla perizia redatta dal perito nominato dal giudice**.

La relazione di inchiesta nel processo penale: l'incidente di Linate del 2001

1. All'aeroporto di Linate, un aereo delle Scandinavian Airlines si **scontra durante il decollo** con un *business jet* Cessna Citation CJ2. I 114 passeggeri periscono così come altre 4 persone a terra. L'incidente ha luogo in presenza di una fitta nebbia, in condizioni di visibilità ridotta a meno di 200 m.

2. **Causa dell'incidente:** la "*causa immediata*" è stata l'**incursione sulla pista dell'aeromobile Cessna**. L'aeroporto operava senza un sistema radar di terra funzionante, i segnali di guida lungo le piste di rullaggio erano logorati, le indicazioni verbali del servizio di controllo del traffico aereo si riferivano a piazzali e piste in termini che non corrispondevano alla segnaletica.

La relazione di inchiesta nel processo penale: l'incidente di Linate del 2001

1. **Sentenza del Tribunale di Milano** (aprile 2004): la descrizione delle cause del sinistro è ampiamente basata sulla relazione d'inchiesta dell'ANSV.

2. **Corte d'Appello** (luglio 2006): la sentenza è appellata per i seguenti motivi:

a) violazione delle garanzie del giusto processo (mancata partecipazione delle parti e/o dei loro legali durante la raccolta delle prove)

b) gli ispettori dell'ANSV non erano stati chiamati a testimoniare per confermare il contenuto della relazione.

3. La Corte d'Appello **conferma la sentenza di primo grado** poiché il giudice aveva tenuto conto soltanto dei fatti descritti dagli ispettori e non delle loro opinioni.

Responsabilità del vettore: il problema dell'ebola

1. La **rapida diffusione dell'ebola** pone dei problemi particolari per le **aerolinee**, che in caso di **contagio** potrebbero vedersi esposte a **richieste di risarcimento da parte dei passeggeri**.

2. In **agosto 2014, l'OMS** rilasciava delle **raccomandazioni provvisorie**, consigliando di effettuare controlli all'uscita degli aeroporti internazionali in Guinea, Liberia, Sierra Leone e Nigeria. Inoltre, chiunque presentasse sintomi ascrivibili all'ebola non doveva essere ammesso a bordo, salvo casi di evacuazione medica.

3. Tuttavia, vi sono dei significativi **ostacoli giuridici** al successo delle domande di risarcimento.

4. La **responsabilità dei vettori** aerei è regolata dalle **Convenzioni di Montreal** e di **Varsavia**, che stabiliscono la responsabilità del vettore per **danni** derivanti da **morte o lesioni** al passeggero per il fatto stesso che l'evento generante il danno si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco.

Responsabilità del vettore: il problema dell'ebola

1. **L'ostacolo principale** per il passeggero è il **gravoso onere probatorio:**
   a. avvenuto **contagio durante il volo, imbarco o sbarco**.
   b. il contagio costituisce un "*accident*" ai sensi della Convenzione di Montreal/Varsavia, ovvero un **evento inaspettato, inusuale ed esterno** al passeggero stesso. E' da notare che l'ebola presenta un periodo di incubazione asintomatico.

2. Le **condizioni generali delle aerolinee** spesso conferiscono il **diritto di negare l'imbarco** in seguito a provvedimenti dell'autorità o qualora il trasporto possa mettere a rischio la salute o la sicurezza degli altri passeggeri o dell'equipaggio.

3. In conclusione, è possibile che delle richieste di risarcimento vengano avanzate, ma allo stato le **probabilità di successo** sembrano molto **limitate**.

Grazie

a.masutti@lslex.com

c.perrella@lslex.com

Bari
Bologna
Brescia
Firenze
Lecco
Milano
Padova
Roma
Torino

www.lslex.com