

**ANIA
Milano**

22 Aprile 2009

Recenti interventi normativi e giurisprudenziali nel settore dell'aviazione civile e
delle assicurazioni aeronautiche

**Prof. Avv. Anna Masutti
Università di Bologna**

anna.masutti@astlegal.com

La disciplina degli obblighi assicurativi (I)

- Art. 942 cod. nav. e reg. CE/785/2004: assicurazione della responsabilità per passeggeri, bagagli, merci e terzi (previsione di livelli minimi di copertura; per i passeggeri ammonta a 250 000 DSP).
- Tuttavia, per le operazioni non commerciali con aeromobili di MTOM pari o inferiore a 2 700 kg: livello di copertura assicurativa minima almeno pari a 100 000 DSP per passeggero.
- I rischi includono atti di guerra, terrorismo, pirateria ecc.

La disciplina degli obblighi assicurativi (II)

Il regolamento CE/785/2004 non si applica:

- agli aeromobili di Stato (aeromobili adoperati in servizi militari, di dogana o di polizia);
- agli aeromobili con un MTOM inferiore a 20 kg; ecc.;
- relativamente ai soli rischi di guerra e terrorismo il reg. 785 non si applica: agli aeromobili, inclusi gli alianti, con peso massimo al decollo inferiore a 500 kg, e agli ultraleggeri che sono utilizzati per scopi non commerciali, oppure per corsi di pilotaggio a livello locale senza attraversamento di frontiere internazionali.

La disciplina degli obblighi assicurativi (III)

- E' venuta meno l'assicurazione infortuni del passeggero prevista nel cod. nav. (l'obbligo del vettore di pagare sino alla soglia del 100.000 dsp ha, tuttavia, funzione sostitutiva).
- I meccanismi di disciplina dell'assicurazione secondo il nostro ordinamento interno (art. 942, III comma, cod. nav):
 - azione diretta del passeggero;
 - divieto dell'assicuratore di opporre al passeggero eccezioni derivanti dal contratto con l'assicurato;
 - diritto di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato.

Gli obblighi assicurativi alla luce del reg. CE/1008/2008 sui servizi aerei in Europa

Il nuovo regolamento n. 1008/2008 sui servizi aerei in Europa:

- ribadisce l'importanza dell'assicurazione obbligatoria dei vettori aerei per RC con riguardo ai passeggeri, le merci, i terzi (reg. n. 785/2004);
- la stipulazione di un contratto di assicurazione è un presupposto per il rilascio della licenza di esercizio;
- il vettore aereo deve assicurare la propria responsabilità civile anche nel caso di trasporto di posta (cfr. art. 1 convenzione di Montreal 1999; v. art. 744 c. nav., dove con la privatizzazione del servizio è venuta meno la definizione di aeromobile di Stato impiegato in tale attività);
- specifica disciplina sui contratti di *dry lease*; limiti per il *wet lease*.

La prassi nei contratti di dry lease con riguardo alle responsabilità del Lessee

I contratti di dry lease prevedono a carico del Lessee:

- la responsabilità verso i passeggeri, i bagagli e le merci o i terzi e le cose sulla superficie qualunque sia la causa che ha originato i danni arrecati;
- la responsabilità per danni causati per l'uso del velivolo e per il comportamento del vettore e/o dei suoi dipendenti.
- I difetti/vizi palesi ed occulti (*whether or not discoverable and even latent*) dell'aeromobile. motori e altre parti.
- I vizi/difetti di aeronavigabilità (*airworthiness*).
- I danni conseguenti a difetti di progettazione (*design*), o della qualità/modalità dei materiali impiegati nella costruzione del velivolo (*product liability*).

La prassi nei contratti di *dry lease* con riguardo agli obblighi assicurativi del Lessee

Le società di locazione impongono la sottoscrizione di polizze assicurative che garantiscono una copertura superiore ai requisiti minimi per i seguenti rischi:

Tipologia di coperture:

- **Aviation liability insurance:** che deve coprire danni a terzi; alle proprietà di terzi; morte o lesioni ai passeggeri, bagagli, merci e posta, compresa la responsabilità da prodotti (anche in aggregato con la polizza per *products liability*).
- **Assicurazione corpi all-risk** per il velivolo e tutte le sue parti, motori compresi;
- la responsabilità da prodotti (considerato che il Lessee è responsabile per danni causati da un difetto dell'aeromobile).
- Rischi di guerra e per atti di terrorismo (*hull war risks Insurance*), inclusi i danni ed esborsi conseguenti a confisca del velivolo da parte di autorità governative.
- Obbligo di riassicurazione.

L'applicazione del regolamento CE/785/2004 –

La Comunicazione della Commissione UE del 2008/216 (I)

Difficoltà applicative del reg. 785/2004 Assicurazione RC

- L'assicurazione obbligatoria ha trovato applicazione per la RC per i passeggeri, i bagagli, le merci, per voli commerciali e privati in ambito comunitario, nei confronti di vettori comunitari o meno.
- Difficoltà di applicazione del reg. 785 per la copertura danni a terzi: le norme sulla responsabilità dell'esercente sono diverse negli Stati dell'Unione Europea:

Il regolamento ha stabilito dei requisiti assicurativi minimi riferiti a MTOM; mancando una disciplina comunitaria sulla responsabilità ogni Paese applica regimi diversi (in Italia: responsabilità oggettiva art. 965 c. nav.).

L'applicazione del regolamento 785/2004 –
La Comunicazione della Commissione UE del 2008/216 (II)

Certificato di assicurazione

- Non è previsto un *modello standard* di certificato, ritenendo la Commissione UE non opportuno predisporre uno uguale per tutti.
- Il mercato ha già elaborato suoi modelli ritenuti adeguati dalla Commissione.

L'applicazione del regolamento 785/2004 –
La Comunicazione della Commissione UE del 2008/216 (III)

Rilascio del certificato di assicurazione

Problematiche relative al rilascio del certificato di assicurazione:

- la Commissione afferma che: esso può essere rilasciato indifferentemente da un *assicuratore*, da un *mediatore* di assicurazione, da un *agente di assicurazione* che agisce per conto dell'assicuratore.
- La comunicazione ci precisa che con il termine mediatore si intende un broker.

La Comunicazione della Commissione UE del 2008/216 (IV)

Connessioni tra *certificato di assicurazione* e *condizioni generali di polizza*

- Il reg. 785/2004 non entra nel merito delle disposizioni contrattuali tra esercente/assicuratore.
- Art. 5 reg 785/2004: il deposito di un certificato di assicurazione viene richiesto a fini probatori.
- Se tuttavia i certificati di assicurazione “risentono di condizioni restrittive stabilite dalla polizza”, le Autorità di Aviazione civile (CAA) possono esigere la prova che le *condizioni generali* stabilite non siano in violazione dei requisiti minimi prescritti dal regolamento 785/2004.
- Il reg. 785/2004, comunque non impone alle CAA di esaminare le *condizioni generali* di polizza (parag. 3 C/216/2008).

L'applicazione del regolamento 785/2004 –
La Comunicazione della Commissione UE del 2008/216 (V)

Tuttavia....

tra i modelli di certificato che la comunicazione n. 216/2004 allega, quello rilasciato da un broker di assicurazione (mod. A) contiene la seguente clausola:

- “*we [brokers] certify that we have placed Insurance with Lloyds London Underwriters and Certain Insurance Company who have authorised us to issue this Certificate on their behalf in the name of [Insured name]...covering their fleet...*”;

L'applicazione del regolamento 785/2004

La Circolare ENAC 18 febbraio 2009 (I)

- Requisiti minimi assicurativo per passeggeri: 250 Mila DSP
- per il bagaglio: 1000 DSP per passeggero
- Per le merci: 17 DSP per chilogrammo
- Per la posta: 17 DSP per chilogrammo
- Per la responsabilità verso terzi: requisiti assicurativi minimi in relazione alla massa massima al decollo (MTOM) dell'aeromobile secondo i parametri del reg. 785/2004.

I rischi assicurati includono atti di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale dell'aeromobile e tumulti popolari.

- La circolare non si applica ai vettori o agli esercenti di aeromobili che **esclusivamente sorvolino** il territorio dello Stato, senza effettuare alcuno scalo.

L'applicazione del regolamento 785/2004

La Circolare ENAC 18 febbraio 2009 (II)

Il certificato di assicurazione

Obbligo di deposito dello stesso presso ENAC (e di essere tenuto a bordo):

- per i vettori aerei ed esercenti di aeromobili che chiedono una licenza ai sensi reg. 1008/2008, e/o
- le imprese di lavoro aereo ex art. 789 cod. nav.

Per tali soggetti viene fatto obbligo di utilizzare il modello A allegato alla circolare (emesso dalla compagnia assicuratrice) in cui si dimostri di rispettare i requisiti assicurativi minimi.

La Circolare ENAC 18 febbraio 2009 (III)

Il certificato di assicurazione per:

Titolari di Licenza di trasporto e/o lavoro aereo rilasciata da ENAC

➤ Per l'autorizzazione ad operare in WET LEASE (art. 13 reg. 1008/2008):
Obbligo di deposito del certificato presso ENAC.

➤ Se sussiste una ripartizione degli obblighi assicurativi:

duplice certificazione se gli obblighi di assicurazione sono ripartiti tra *Lessor* (RC terzi sulla superficie) e *Lessee* (RC passeggeri, bagagli, merci e posta): i certificati devono essere tenuti in copia autentica o originale a bordo.

La Circolare ENAC 18 febbraio 2009 (IV)

**Il certificato di assicurazione per i
Titolari di Licenza di trasporto comunitaria**

- Se utilizzano velivoli immatricolati nella UE (in proprietà o in dry lease): obbligo di tenere a bordo copia autentica od originale del certificato di assicurazione, o un documento equipollente, in originale o copia autentica (art. 5, par. 4 reg. 785/2004).
- Operatori non commerciali (non assoggettati all'obbligo del rilascio della licenza): obbligo di tenere a bordo copia autentica od originale del certificato di assicurazione.

La Circolare ENAC 18 febbraio 2009 (V)

**Il certificato di assicurazione per i
Vettori aerei non comunitari (privi di licenza di trasporto comunitaria):**

Obbligo di deposito dello stesso presso ENAC (e tenuto a bordo in copia autentica od originale) per poter avere l'autorizzazione al trasporto aereo per servizi di linea e per voli charter.

La Circolare ENAC 2009 (VI)

Rilascio del certificato di assicurazione:

- Il certificato può essere rilasciato da un mediatore: “mediatore o broker”: gli intermediari che agiscono su incarico del cliente e che non hanno poteri di rappresentanza di imprese di assicurazione o di riassicurazione (art. 109 regolamento Isvap n. 5/2006).
- Può essere rilasciato in base al Modello (A) = dall'assicuratore;
- Modello (B) = dall'assicuratore in lingua inglese; o
- Modello (C) da un broker = in lingua inglese, alla seguente condizione: *“when operating within, into and out of Italy with certain Insurers, whose name and participation are held on file by us, who have each authorized us to issue this Certificate on their behalf”*.

La Circolare ENAC 2009 (VII)

- Le condizioni generali e le clausole della polizza non possono limitare il rispetto dei requisiti assicurativi minimi del reg. 785/2004 (punto 8.2 circolare e art. 5.1 reg. 785/2004).
- Se vi sono *discrepanze* tra le condizioni generali di polizza e il certificato di assicurazione (con riguardo ai requisiti minimi): prevarranno le condizioni enunciate in quest'ultimo: punto 8.2 della circolare (si v., altresì, art. 1010 cod. nav.).

La Circolare ENAC 2009 (VIII)

➤ Sulla affermazione di cui al punto 8.2 della circolare:

La giurisprudenza ha uniformemente ribadito che il “*certificato attesta verso i terzi l’esistenza della garanzia assicurativa e da questa attestazione nasce l’obbligazione risarcitoria valevole limitatamente ai rapporti tra terzo danneggiato e assicuratore (direttamente convenuto in giudizio)*” (Cass. civ. 8.5.2006, n. 10504; Cass civ. 10.6.2005, n. 12322).

La Circolare ENAC 2009 (VIII)

- Possibilità per ENAC di valutare le clausole di assicurazione, allo scopo di rilevare eventuali delimitazioni del rischio (es. per atti di terrorismo, che devono essere assicurati obbligatoriamente).
- Creazione di un data base da parte di Enac per la raccolta e conservazione dei certificati per il loro monitoraggio e controllo delle scadenze.

L'aviazione generale e d'affari

La Comunicazione della Commissione CE/2008/869

➤ Ribadisce che *“il trasporto aereo di passeggeri posta e/o merci effettuato mediante aeromobili non motorizzati e/o motorizzati ultraleggeri nonché i voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi”* non è assoggettato all'obbligo della licenza di esercizio (v. anche art. 3.3a del reg. 1008/2008).

Recenti orientamenti della giurisprudenza italiana in caso di incidenti aerei



La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (I)

La giurisprudenza sugli incidenti aeronautici evidenzia un nuovo approccio consistente nella valorizzazione delle *'posizioni di garanzia'* ascrivibili a più soggetti presenti in aeroporto e comunque coinvolti nelle fasi del trasporto aereo.

Al titolare di una *'posizione di garanzia'* viene rimproverato di **non avere impedito l'evento lesivo** che aveva l'obbligo giuridico di impedire.

Ciò implica -l'individuazione delle norme giuridiche specifiche dalle quali deve scaturire l'obbligo di garanzia/protezione ed -una valutazione probabilistica del nesso causale tra azione doverosa (omessa) ed evento: **alta probabilità – quasi prossima a 100** – che la realizzazione della condotta doverosa avrebbe impedito l'evento.

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (II)

Il caso di Verona (Cass. pen. 2003)

Appello Venezia 5.10.2001

(Le posizioni di garanzia)

I giudici di Appello individuano la posizione di garanzia in capo al Direttore aerop.:
dovere di controllare le disposizioni che riguardano la **sicurezza della navigazione**

Estensione della posizione di garanzia all'addetto al traffico: chiamato a controllare l'idoneità del piano di carico e della carta di centraggio con le caratteristiche e la portata del velivolo

Individuazione della posizione di garanzia per gli operatori della Società di gestione aeroportuale: in relazione ai loro compiti di controllo del piano di carico/centraggio, ritenuti **rilevanti per la sicurezza del trasporto aereo**

Assoluzione capo-scalo (per avere avuto competenze generali di natura commerciale, ma non di tutela sicurezza)

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (III)

**Il caso di Verona (Cass. pen. 2003
conferma la sentenza d'Appello)**

L'aeroporto come organizzazione complessa, con distinte ma collegate, posizioni di garanzia

Viene ravvisato un collegamento operativo tra ufficio del Direttore e il Comandante/Pilota dell'aeromobile.

Primo garante della sicurezza in aeroporto è, tuttavia, il Direttore, al quale vengono riconosciute **diverse e più gravi responsabilità**, per carenze organizzative e prassi pericolose per la sicurezza) (fonti: Cod.nav., Conv. Chicago 1944).

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (IV)

Linate Trib. Luglio 2004

Molteplici cause dell'incidente:

- Errore umano
- Cattiva gestione delle comunicazioni T/B/T
- Condizioni meteorologiche di bassissima visibilità
- Mancanza di ausili tecnici adeguati per la sorveglianza dell'aereo di manovra (mancata installazione del radar di controllo di superficie)
- Carenza della segnaletica informativa
- Mancata individuazione di un sistema antintrusione

- Mancata adozione di provvedimenti di prescrizione per il ripristino degli impianti di sicurezza o di limitazioni operative sull'area di movimento in condizioni di scarsa visibilità (dipendenti ENAC).

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (V)

Linate Tribunale Luglio 2004

Molteplici sono le posizioni di garanzia e dunque le cause concorrenti alla causazione del sinistro individuate nei confronti di:

- **ENAV**, nella persona del suo a.d., per non avere installato il radar e per non avere adottato altri sistemi antitrusione;
- **ENAV**: altra concausa dell'incidente è la condotta colposa del controllore del traffico aereo che non rileva la posizione errata del CESSNA;
-
- **ENAC**, nella persona del direttore di aeroporto, in virtù di una generale “sovraordinazione di Enac su Enav” nonché per “l'esercizio di compiti generalizzati di controllo, coordinamento e verifica di tutte le attività in ambito aeroportuale ai fini della sicurezza”.

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (VI)

Linate Appello 2006

Ribadisce la sussistenza di più cause concorrenti:

- Errore umano (dei piloti del CESSNA e del controllore di volo)
- Assenza del radar (ENAV)
- Carente e non visibile segnaletica

Ma dissente con il Tribunale:

- **Diversa valutazione delle posizioni di garanzia dei direttori di aeroporto: né le fonti normative né le circolari ENAC fanno sorgere a carico di ENAC una posizione di garanzia (assenza di doveri di vigilanza + poteri di intervento diretto).**

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (VII)

Il Caso di Linate (IV)
(C. Cassazione, Febbraio 2008)

La Corte di Cassazione dissente con il Tribunale:

La posizione di garanzia presuppone:

- titolarità di un obbligo di impedire l'evento
- l'obbligo deve essere sufficientemente specifico e conferito da una specifica norma
- grava solamente su specifiche categorie di soggetti, muniti di doveri/poteri impeditivi

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (VIII)

Il Caso di Linate (IV) *(C. Cassazione, Febbraio 2008)*

La responsabilità del 'garante' nel reato omissivo presuppone:

- L'inadempimento di un obbligo impeditivo che legittima la seguente equiparazione: **non impedire l'evento, equivale a causarlo** (cd. clausola di equivalenza)
- Necessità di un rigoroso accertamento che l'impedimento dell'evento rientri tra i doveri/poteri dell'obligato: ciò implica una valutazione della sussistenza di un *obbligo di vigilanza + dovere/potere di intervento*

La posizione della giurisprudenza sugli incidenti aeronautici (IX)

Il Caso di Cagliari *(sent. Tribunale 2008)*

La responsabilità viene ravvisata in più soggetti

Errori dei piloti:

- che hanno presunto l'assenza di ostacoli all'orizzonte
- hanno percepito un 'falso' orizzonte dovuto all'insorgenza di un fenomeno ottico noto come 'black hole';
- hanno eseguito una traiettoria più inclinata verso il basso.

Comportamento omissivo dei controllori di volo, presupponendo un loro obbligo di attivarsi per impedire l'evento:

- l'obbligo deriverebbe da prescrizioni indirizzate alle società di trasporto aereo, in relazione alle quali i controllori avrebbero un generalizzato dovere di verificarne l'adempimento (c'è da chiedersi se questa condanna con un generalizzato obbligo di attivarsi regga anche in sede civile per il risarcimento dei danni).

ANIA
Milano

22 Aprile 2009

Grazie per l'attenzione

anna.masutti@astlegal.com