



DANNI PER ATTIVITA' DI VOLO MILITARE: INDENNIZZO O RISARCIMENTO?

Gen. Isp. (r) Dott. Antonio De Rosa

Uno dei temi giuridici più interessanti e dibattuti del diritto aeronautico militare riguarda il ristoro dei danni civili causati dall'attività degli aeromobili militari.

Una recente sentenza afferma un principio essenziale: chi ha subito un danno dalla caduta di un velivolo militare ha diritto di avere il reintegro del danno subito. In sostanza “chi rompe deve pagare”, indipendentemente dal fatto che l'evento sia avvenuto per colpa o meno di qualcuno.

In particolare, nel caso in esame, il giudice ha stabilito che, essendo il velivolo precipitato per un fatto imprevedibile (un'avaria al motore), il danneggiato, in base al codice civile, ha diritto ad un indennizzo e non al risarcimento del danno subito. Anche se poi, fortunatamente per chi ha subito il danno, con una “generosa” interpretazione delle norme civilistiche, ha fissato un indennizzo che ha ristorato per intero i danni subiti dal terzo. Oggi, però, – ad avviso di chi scrive – il codice della navigazione, così come riformato nel 2006, a differenza di quanto previsto dal codice civile, può portare in futuri casi analoghi a soluzioni giuridiche altrettanto eque, senza alcuna forzatura, con minori lungaggini giudiziarie e minori patimenti per i piloti o gli equipaggi coinvolti.



La sentenza di 1° grado: nessun risarcimento

Nel caso a cui si fa riferimento – per il quale si eviterà di citare la F.A., il tipo di aeromobile, il luogo dell'incidente e gli organi giudiziari interessati - un velivolo militare biposto, a seguito di un'avaria al motore, precipitò al suolo danneggiando un terreno agricolo ed un fabbricato rurale.

Il proprietario citò in giudizio, in solido, il Ministero della Difesa e l'equipaggio per ottenere, in sede civile, il risarcimento dei danni subiti.

Il Dicastero e i due militari, tramite l'Avvocatura dello Stato, si difesero sostenendo che l'aeromobile era precipitato a causa di un'avaria al motore, che aveva reso inevitabile la positiva eiezione dell'equipaggio e la conseguente caduta al suolo del velivolo. Secondo i resistenti, tale evento, imprevedibile e forzato, escludeva la responsabilità civile dell'equipaggio e dell'Amministrazione della Difesa sotto ogni possibile profilo giuridico.

Il giudice di 1° grado, che aveva fatto periziare i danni da un consulente tecnico d'ufficio (CTU), con una sentenza emessa, purtroppo, ben otto anni dopo, rigettò la domanda risarcitoria. Il Tribunale, infatti, da un lato esclude che la responsabilità del Ministero fosse riconducibile alle

“attività pericolose” di cui all’art. 2050 codice civile (c.c.), secondo il quale la colpa si presume (responsabilità oggettiva), a meno che il danneggiante non provi di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno; dall’altro, pur volendo ricondurre il caso di specie alla responsabilità extracontrattuale, di cui all’art. 2043 c.c., ritenne che il proprietario del fondo e dell’immobile danneggiati non avesse fornito la prova della colpa dell’equipaggio nell’incidente.

Ovviamente il proprietario del fondo e dell’immobile propose appello contro la sentenza di 1° grado, ribadendo, nell’istanza risarcitoria, la responsabilità del Ministero e dell’equipaggio militare per l’esercizio di “attività pericolose”, di cui al citato art. 2050 c.c., richiedendo, in alternativa, almeno la corresponsione di un indennizzo, ai sensi dell’art. 2045 c.c. (vedasi nel riquadro il testo degli articoli citati).

GLI ARTICOLI CITATI

Art. 2043 c.c. (Risarcimento per fatto illecito) *Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno.*

Art. 2045 c.c. (Stato di necessità) *Quando chi ha compiuto il fatto dannoso vi è stato costretto dalla necessità di salvare sé o altri dal pericolo attuale di un danno grave alla persona e il pericolo non è stato da lui volontariamente causato né era altrimenti evitabile, al danneggiato è dovuta un’indennità, la cui misura è rimessa all’equo apprezzamento del giudice.*

Art. 2050 c.c. (Responsabilità per l’esercizio di attività pericolose)
Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un’attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno.

Art. 2051 c.c. (Danno cagionato da cosa in custodia) *Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito.*

Art. 965 c. nav. (Responsabilità dell’esercente per danni a terzi sulla superficie) *La responsabilità dell’esercente per i danni causati dall’aeromobile a persone ed a cose sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia. La stessa disciplina si applica anche agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati, di cui agli articoli 744 e 746.*



La sentenza d’appello: l’indennizzo

L’iniquità della prima sentenza è stata fortemente sottolineata dal giudice d’Appello che, nel riformarla, ha osservato che le conclusioni del Tribunale, che aveva escluso la risarcibilità del danno, avrebbero dovuto costringere il danneggiato a «...inveire con la malasorte piuttosto che ottenere la rifusione dei danni...» e che «...lo scarto tra il senso comune e la fattispecie giuridica applicata dal Giudicante...» si risolveva «...in una palese ingiustizia...».

La Corte di Appello ha giudicato una «...fantasiosa pretesa...» quella di costringere il «...malcapitato contadino...» a dimostrare l’eventuale colpa dell’equipaggio militare per aver diritto al risarcimento dei danni. Ciò, anche in considerazione che lo stesso Ministero, sulla scorta degli accertamenti tecnici compiuti (l’inchiesta tecnica svolta dalla Forza Armata), aveva affermato, in modo incontestato, che l’incidente era avvenuto a causa di un’avaria al motore. Conseguentemente,

ha escluso l'applicabilità del già menzionato art. 2043 c.c. (Responsabilità per fatto illecito) ed i conseguenti problemi di distribuzione dell'onere della prova tra l'una e l'altra parte in causa.

Il giudice di 2° grado, inoltre, ha escluso anche l'eventuale applicabilità dell'art. 2050 c.c. (Esercizio di attività pericolose) in quanto, una volta stabilito che la causa dell'incidente è stato un evento anomalo, cioè l'avaria al motore, è divenuto irrilevante appurare se il volo avesse o meno caratteristiche di pericolosità intrinseche (il giudice ha ritenuto superfluo valutare la "pericolosità" del volo in funzione del tipo di missione: es. bombardamento, ricognizione, addestramento, ecc.), considerato che «...l'anomalia avrebbe spezzato comunque il rapporto fra l'esercizio di detta attività "pericolosa" e l'evento, fungendo da fattore liberatorio per il Ministero...».

Il giudice dell'appello ha ritenuto, quindi, che il fattore centrale della vicenda fosse proprio l'avaria e che l'evento dannoso andasse inquadrato o nella fattispecie di cui all'art. 2051 c.c. (Danno cagionato da cose in custodia) o in quella prevista dal già citato art. 2045 (Stato di necessità).

Secondo la Corte di Appello, ove si applicasse la norma sul danno cagionato da cose in custodia, del danno dovrebbe rispondere comunque il Ministero della Difesa, in quanto soggetto proprietario del velivolo e «...tenuto alla corretta manutenzione [...] per prevenire malfunzionamenti disastrosi di quel genere...».

Ove, invece, si applicasse lo stato di necessità, secondo la linea difensiva sostenuta dell'Avvocatura dello Stato, «...la manovra di salvamento attuata dai due piloti, cioè l'eiezione, rappresentando sicuramente una fattispecie di necessità rilevante ai sensi dell'art. 2045 Cod. civ., esonererebbe il Ministero (oltre che, ovviamente, i due piloti) da responsabilità e da risarcimento, ma li destinerebbe comunque alla corresponsione di un indennizzo, che non potrebbe essere significativamente distante dal ristoro nominalmente qualificato "risarcimento"...».

Ed è stato così, che la Corte di Appello ha condannato il Ministero della Difesa e l'equipaggio, in solido, ad indennizzare il proprietario del terreno e dell'edificio rurale.



Riflessioni sulle sentenze

Quanto alla prima sentenza, pare quanto mai appropriato citare l'apofisma del filosofo greco Platone: «*Il capolavoro dell'ingiustizia è di sembrare giusto senza esserlo*».

Una sentenza che non dia luogo ad alcun ristoro per i danni, certi ed inequivocabili, provocati da un incidente di volo occorso ad un velivolo militare, causato da un'imprevedibile avaria, potrebbe – astrattamente - risultare gradita sia allo Stato sia all'equipaggio. L'Erario avrebbe il vantaggio di non "sborsare quattrini"; il personale non correrebbe il rischio di rispondere dell'eventuale danno erariale (anche se l'azione di rivalsa da parte dell'Amministrazione o della Corte dei Conti si ha solo in caso di comportamento caratterizzato da dolo o colpa grave).

Ma una sentenza di tal genere finisce per deludere profondamente le aspettative del danneggiato ed è sicuramente causa di forti risentimenti verso lo "Stato patrigno", che non ha a cuore la solidarietà sociale. Una tale decisione, inoltre, è spesso foriera di possibili danni all'immagine della Forza Armata interessata e della Difesa, ritenute "colpevoli" del mancato risarcimento e, potrebbe addirittura alimentare sentimenti antimilitaristi (è già successo!).

Quanto alla sentenza di appello essa è certamente equa, ma si presta a due osservazioni. La prima è che attendere tredici anni per ottenere un giudizio definitivo (giacché, fortunatamente, nessuna delle parti in causa ha fatto ricorso in Cassazione) ed il ristoro di un evidente danno subito sono assolutamente eccessivi. Ma, purtroppo, questi sono i tempi della giustizia civile in Italia!

La seconda osservazione è che, in questo caso, il giudice (di 2° grado) è stato veramente “giusto”, in quanto ha stabilito che il *quantum* dell’indennizzo dovesse essere pari all’importo periziato dal CTU, oltre che comprensivo della rivalutazione ISTAT e degli interessi legali (sebbene il legale del danneggiato avesse chiesto un risarcimento pari a circa il 1000% rispetto all’indennizzo fissato poi dalla Corte di Appello).

Ma si tratta, per fortuna del danneggiato, di un’interpretazione piuttosto “generosa” delle disposizioni civilistiche; in quanto, di norma, con il risarcimento si ottiene l’intero reintegro del danno subito (ovviamente quello periziato dal CTU), mentre l’indennizzo dà diritto solo ad un ristoro parziale del danno subito. Negli anni ’60 e ’70 del secolo scorso, in occasione di diversi incidenti di volo militari dovuti ad avarie, sovente i giudici hanno attribuito solo un indennizzo, riconoscendo che il pilota, essendosi eiettato, avesse agito giustificato dallo stato di necessità, ai sensi dell’art. 2045 c.c. E la corresponsione, da parte della Difesa, dei modesti indennizzi determinati in sede giudiziaria, ha provocato notevoli danni all’immagine delle Forze Armate e della Difesa stessa, oltre che l’inevitabile coinvolgimento dei piloti in lunghi procedimenti penali, volti a dimostrare il fatto illecito e la loro colpa, al fine di veder applicato, invece, l’art. 2043 c.c.

Al riguardo, va osservato che, nel 1998, la Corte di Cassazione, in relazione al gravissimo incidente di Casalecchio di Reno del 1990, aveva superato questa interpretazione “riduttiva” e, proprio al fine di riconoscere il diritto al pieno e completo risarcimento del danno “provato”, indipendentemente dall’eventuale responsabilità del pilota e dei suoi superiori gerarchici, aveva ritenuto applicabile, in caso di incidente di volo ad aeromobile militare, l’art. 2050 c.c. che, come si è detto, disciplina la responsabilità per l’esercizio di attività pericolose, come forma di responsabilità oggettiva.



Nuove prospettive alla luce dell’art. 965 c.nav.

Il diritto, si sa, è estremamente dinamico, e il diritto aeronautico lo è ancor di più, perché è quello più soggetto alle positive spinte del diritto internazionale della navigazione aerea, sotto gli impulsi dell’ICAO, e del diritto dell’Unione Europea, grazie all’azione propulsiva della Commissione Europea e dell’EASA.

In tal senso, l’art. 15 del D.Lgs. n. 151/2006 ha modificato l’art. 965 c. nav. ed ha rivoluzionato il sistema della responsabilità civile per danni a terzi sulla superficie, eliminando, peraltro, la distinzione, un tempo esistente, tra danni a terzi causati da aeromobili privati e di Stato, tra cui rientrano quelli militari.

Il 1° comma del nuovo art. 965 c. nav. ha stabilito che la responsabilità dell’esercente per i danni causati dall’aeromobile a persone e a cose sulla superficie viene regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica e il 2° comma ha precisato che la stessa disciplina si

applica anche agli aeromobili di Stato e a quelli ad essi equiparati o equiparabili, di cui agli artt. 744 e 746 c. nav.

L'eliminazione della distinzione, si legge nella Relazione Illustrativa al D.Lgs. n. 151/2006, è motivata dal fatto che gli esercenti di aeromobili di Stato «...comunque risponderebbero ai sensi dell'art. 2043 c.c., ma la disciplina internazionale tutela maggiormente il danneggiato sulla superficie, la cui impossibilità di difesa giustifica la responsabilità oggettiva».

In sostanza, oggi, in caso di danni a terzi sulla superficie causati da un aeromobile civile o di Stato, in base alla Convenzione di Roma del 1952, il danneggiato ha diritto al risarcimento purché provi solo che il danno sia stato causato da un aeromobile in volo o da una persona o cosa caduta dallo stesso. La fattispecie dannosa consiste semplicemente nello svolgimento dell'attività di esercizio dell'aeromobile, che sia in relazione causale col danno.

Pertanto, nell'attribuzione della responsabilità, l'esercente, o nel caso degli aeromobili militari l'Amministrazione "proprietaria" del mezzo, risponde dei danni cagionati dal mezzo aereo a persone ed a beni sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre per il decollo fino al termine di quelle per l'atterraggio. Si prescinde, cioè, dall'accertamento del dolo o della colpa del soggetto cui la responsabilità viene imputata, secondo il principio della responsabilità oggettiva. Quest'ultima si fonda, secondo alcuni autori, sul rischio dell'esercizio di un'attività genericamente lecita, e si giustifica con la necessità di fornire un'adeguata tutela ai terzi sulla superficie, che non sono in condizione di prevedere l'evento e di poter apprestare misure protettive contro i danni che l'aeromobile può arrecare alle loro persone o ai loro beni.

La responsabilità dell'esercente (o dell'Amministrazione interessata) non è, però, assoluta. Infatti la Conv. di Roma, diversamente dal c. nav. abrogato, prevede che sia esclusa:

- la responsabilità quando l'esercente provi che i danni sono stati causati da colpa del danneggiato;
- la responsabilità dell'esercente quando il danno sia conseguenza diretta di un conflitto armato o di moti civili e quando l'esercente sia stato privato dell'utilizzazione dell'aeromobile da un atto di pubblica autorità (es. requisizione, sequestro, ecc.);
- la risarcibilità del danno risultante dal semplice fatto del passaggio dell'aeromobile attraverso lo spazio aereo in conformità della vigente regolamentazione del traffico aereo (es. danni da rumore).

Inoltre, l'art. 10 della citata Convenzione stabilisce che se nel processo causale del danno si inserisce, a titolo di concorso, il fatto illecito di un terzo (es. fatto colposo del controllore del traffico aereo, dell'addetto alla manutenzione, ecc.), la responsabilità dell'esercente nei confronti dei terzi resta immutata, salvo la possibilità di un'azione di rivalsa nei confronti dell'autore dell'illecito.

Gli effetti concreti del cambiamento

A pare di chi scrive, dunque, la "rivoluzione" giuridica introdotta dal nuovo testo dell'art. 695 c. nav. ha il merito di far sì che, a fronte di danni a terzi causati dall'attività di volo militare:

- il danneggiato debba solo dimostrare di aver subito un danno (facendolo ovviamente quantizzare con una perizia) ed il nesso di causalità tra l'evento aeronautico e il danno, senza doversi impegnare a dimostrare la colpa dell'equipaggio e dell'Amministrazione dello Stato interessata;
- l'Amministrazione debba procedere solo ai propri accertamenti tecnici, sotto il profilo della sicurezza del volo, volti ad evitare il ripetersi di incidenti simili; ma senza avere la necessità di dimostrare l'assenza di colpa da parte del suo personale (a bordo o a terra). Converrà, ovviamente, che faccia, a sua volta, periziare, con propri esperti, i danni lamentati dal terzo, onde pagare "solo" i danni effettivamente rilevati (lo Stato deve pagare, ma "solo il giusto!");
- la controversia tra il danneggiato ed Amministrazione potrebbe essere risolta, in tempi brevi, attraverso un apposito atto transattivo stipulato tra le parti, con l'approvazione dell'Avvocatura dello Stato, sulla base di quanto periziato in contraddittorio dalle parti in causa;

- ove mai non si raggiungesse l'accordo transattivo e si dovesse andare dinanzi al giudice civile, questi potrebbe stabilire il risarcimento – e non l'indennizzo – senza dover effettuare alcuna forzatura giuridica, determinando il *quantum* sulla base della perizia compiuta dal suo CTU;
- l'inevitabile procedimento penale a carico dell'equipaggio non verrebbe “appesantito” e “allungato” dalla costituzione di parte civile del danneggiato, il quale non avrebbe più alcun interesse - a differenza del passato - a veder riconosciuto il fatto illecito (cioè la colpa) dell'equipaggio stesso.

© Riproduzione riservata