

MATERIALI

LA PRESCRIZIONE IN MATERIA DI DANNI PSICHICI A TERZI IN SUPERFICIE (*)

SOMMARIO: 1. Quesito. – 2. La disciplina dei danni a terzi in superficie in Italia. – 3. Sull'applicabilità del regime della Convenzione di Roma. – 4. Sul termine di estinzione del diritto previsto dalla Convenzione. – 5. Sull'applicazione del regime della prescrizione dei danni a terzi in superficie in Italia. – 6. Qualificazione dei danni psichici.

1. *Quesito* – Mi viene richiesto un parere circa la prescrizione del diritto al risarcimento di un persistente danno alla salute psichica provocato da un aeromobile VDS precipitato colpendo la casa in cui abitavano i danneggiati. L'incidente, che ha provocato anche la morte del pilota e del passeggero a bordo del velivolo, è stato verosimilmente causato dal fatto che il pilota si era posto alla guida del velivolo in condizioni di salute non idonee al pilotaggio.

In particolare, mi viene richiesto se nel caso in cui il fatto integri gli estremi di un reato, il diritto al risarcimento abbia o meno un termine di prescrizione quinquennale e, in caso positivo, se ciò determini l'inapplicabilità del termine di decadenza triennale della convenzione di Roma del 1952.

2. *La disciplina dei danni a terzi in superficie in Italia* – Il codice della navigazione regola la responsabilità per danni a terzi in superficie all'art. 965. Tale articolo, nel testo introdotto dalla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ⁽¹⁾ prevede che la responsabilità per danni a terzi sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che nel caso di specie si individuano nella Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 ⁽²⁾.

(*) Testo, ampliato e rielaborato, del parere *pro veritate* reso da Enzo Fogliani e pubblicato con il consenso del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

⁽¹⁾ Il testo attuale dell'art. 965 c.n. è stato introdotto dall'art. 15, punto 1 del d.lgs 15 marzo 2006, n. 151.

⁽²⁾ *Convenzione sui danni causati da aeromobili stranieri a terzi sulla superficie*, fir-

La Convenzione disciplina la responsabilità dell'operatore prevedendo, per i danni diretti a terzi in superficie, una responsabilità sostanzialmente oggettiva ma limitata ⁽³⁾, salvo il caso di dolo ⁽⁴⁾. È previsto anche l'obbligo di assicurazione (dalla cui disciplina è stato poi derivato quello per la R.C. automobilistica) con azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore.

In caso di morte della persona responsabile, l'azione di responsabilità può essere esercitata nei confronti dei responsabili legali delle sue obbligazioni ⁽⁵⁾.

3. *Sull'applicabilità del regime della Convenzione di Roma* – Il regime della Convenzione di Roma è sotto alcuni aspetti più favorevole al danneggiato dell'ordinario regime di responsabilità extracontrattuale. A fronte di una limitazione del risarcimento ai soli danni diretti, prevede una responsabilità oggettiva dell' esercente e l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore di quest'ultimo. È prevista, al riguardo, un'assicurazione obbligatoria. Al contrario, se si trattasse di normale responsabilità extracontrattuale come regolata dal codice civile, il danneggiato – pur potendo pretendere un risarcimento maggiore dei limiti previsti dalla Convenzione – sarebbe tenuto a dimostrare anche l'elemento soggettivo del danneggiante, ossia almeno la sua colpa.

Come accennato, l'applicabilità della Convenzione è sancita dall'art. 965 cod. nav., che prevede che «*La responsabilità dell'esercente per i danni causati dall'aeromobile a persone e a cose sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica*». La norma ha introdotto una disciplina che è ben diversa da quella iniziale del codice della navigazione. La norma del 1942 infatti non rinviava alla Convenzione di Roma sui danni a terzi in superficie del 1933, allora vigente, ma prevedeva norme specifiche, seppur ad essa ispirate.

L'attuale art. 965 cod. nav. fa quindi riferimento diretto alla Conven-

mata a Roma il 7 ottobre 1952, in vigore dal 4 febbraio 1958, ratificata dall'Italia con legge 674/1963. La Convenzione è stata poi emendata dal protocollo di Montreal del 23 settembre 1978, in vigore dal 25 luglio 2002, ma non per l'Italia, per la quale è in vigore la Convenzione di Roma del 1952 nel testo originario.

⁽³⁾ Art. 11 della Convenzione.

⁽⁴⁾ Art. 12.1 della Convenzione.

⁽⁵⁾ Art. 22 della Convenzione.

zione di Roma del 1952. Vi è da chiedersi se tale disciplina sia la sola applicabile per danni a terzi in superficie. L'art. 1 della Convenzione di Roma non specifica affatto di essere l'unica normativa applicabile ai danni a terzi in superficie, ma sembra lasciare al danneggiato la scelta se ricorrere o meno alle sue norme. L'art. 1, infatti, specifica come prima cosa che «*Chiunque subisca un danno in superficie avrà titolo al risarcimento previsto dalla presente Convenzione, se soltanto dimostra che il danno è stato causato da un aeromobile in volo o da qualsiasi persona o cosa caduta da esso*» ⁽⁶⁾.

Vi sono quindi due interpretazioni possibili. La prima, seguita dalla maggioranza della dottrina, è che ai danni a terzi in superficie si applichi unicamente il disposto della Convenzione; la seconda è che il danneggiato possa scegliere fra la disciplina della Convenzione (per alcuni aspetti più favorevole) e quella del codice civile.

Le due ipotesi (risarcimento *ex* Convenzione di Roma e *ex* art. 2043 c.c.) hanno per il danneggiato vantaggi e svantaggi.

Vantaggi della Convenzione di Roma:

- Responsabilità oggettiva;
- azione diretta anche contro l'assicuratore;
- necessità di provare solo l'entità del danno ed il nesso di causalità.

Svantaggi della Convenzione di Roma:

- Risarcimento dei soli danni diretti;
- Svantaggi se il reclamo è portato oltre i 6 mesi dal sinistro ⁽⁷⁾
- Limitazione di responsabilità;
- Prescrizione del diritto in due anni
- Decadenza dall'azione dopo tre ⁽⁸⁾.

⁽⁶⁾ Art. 1 della Convenzione: «*Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention*». Neppure dirimente appare il disposto dell'art. 23.1 della Convenzione, secondo cui «*This Convention applies to damage contemplated in Article 1 caused in the territory of a Contracting State by an aircraft registered in the territory of another Contracting State*».

⁽⁷⁾ Art. 19 della Convenzione: «*If a claimant has not brought an action to enforce his claim or if notification of such claim has not been given to the operator within a period of six months from the date of the incident which gave rise to the damage, the claimant shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full*».

⁽⁸⁾ Art. 21 della Convenzione. La distinzione fra prescrizione e decadenza dall'azione risulta chiara dal testo ufficiale in francese della convenzione: «*Les causes de suspension ou d'interruption de la prescription visée au paragraphe 1 du présent Article sont*

Vantaggi del Codice civile:

- Risarcimento dei danni diretti ed indiretti;
- Responsabilità illimitata;
- Prescrizione quinquennale

Svantaggi del Codice civile:

- Azione solo contro il responsabile del danno
- Necessità di provare anche l'elemento soggettivo del danno.

Come si vede, si tratta di situazioni molto diverse fra loro.

A mio avviso, l'interpretazione che consente al danneggiato di optare fra la disciplina della Convenzione e le norme di diritto comune si deduce dal testo stesso della convenzione, oltre ad essere, come vedremo, l'interpretazione costituzionalmente corretta.

La possibilità di scelta fra le due opzioni si deduce proprio dalla formulazione dell'art. 1.1 della Convenzione, che è ben diversa da quella delle altre convenzioni aeronautiche, ad esempio la convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale.

Mentre quest'ultima convenzione afferma esplicitamente di applicarsi a tutti i trasporti internazionali ⁽⁹⁾, la convenzione di Roma non dice affatto che essa si applica a tutti i danni ai terzi in superficie, ma che il danneggiato «*ha titolo al risarcimento come previsto da questa convenzione*» ⁽¹⁰⁾.

Dire che qualcuno ha titolo per fare qualcosa significa che può farla; ma che può anche scegliere di non farla. Nel testo della convenzione di Roma, quindi, «*ha titolo*» significa a mio avviso dare al danneggiato la possibilità di scelta fra il regime della convenzione e quello di diritto comune, e non che deve necessariamente sottostare al regime della Convenzione di Roma.

Al riguardo, è da tener presente che il Webster' Dictionary (edito

déterminées par la loi du tribunal saisi; mais dans tous les cas, l'action n'est plus recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage» (art. 21.2).

⁽⁹⁾ Convenzione di Montreal, art. 1.1: «*This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.*»

⁽¹⁰⁾ Convenzione di Roma, art. 1.1: «*Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention.*»

dall'Enciclopedia britannica), fra i significati del verbo «*entitle*» (I volume, p. 758) indica il «dare un diritto»; dal che deriva che «*to be entitled*» significa «*avere diritto*». Ovviamente avere un diritto significa che chi lo ha può scegliere o meno se esercitarlo; altrimenti sarebbe un dovere. Quindi il danneggiato, secondo il testo della convenzione, ha diritto ad avere il risarcimento come previsto dalla Convenzione; ma ciò non significa che, se non esercita tale diritto applicando la convenzione, non possa esercitare il diritto al risarcimento secondo altra normativa applicabile.

Inoltre, nella scelta della soluzione da preferire (ossia, applicabilità della sola convenzione di Roma o possibilità di scelta fra applicarla o applicare il Codice civile), non può non tenersi conto degli aspetti di costituzionalità delle due ipotesi.

Se infatti si ritenesse che nel caso di danni a terzi in superficie si possa applicare solo la Convenzione di Roma, l'art. 965 cod. nav. sarebbe incostituzionale nella parte in cui non prevede che il danneggiato possa optare anche per l'applicabilità del Codice civile in luogo della Convenzione.

La Corte costituzionale ha rilevato che allorché un limite risarcitorio si riferisce a sinistri alla persona, esso è giustificato solo se vi siano adeguate garanzie di certezza e adeguatezza per il ristoro del danno⁽¹¹⁾. Su tali basi, autorevole dottrina ha segnalato possibili elementi di incostituzionalità della disciplina della Convenzione sui danni a terzi in superficie in relazione all'adeguatezza del risarcimento previsto, essendo la limitazione di responsabilità molto bassa⁽¹²⁾. Ricordiamo al riguardo che il limite di responsabilità della Convenzione non è determinato per ogni soggetto danneggiato (come in altre convenzioni internazionali), ma per evento⁽¹³⁾; con il risultato che il risarcimento spettante a ciascun danneggiato potrebbe essere veramente minimo.

Ma, a mio avviso, non è questo il solo aspetto di incostituzionalità che si verificherebbe se il danneggiato non potesse scegliere se applicare la disciplina della Convenzione o il Codice civile. Anche la non risarcibilità dei danni indiretti (che spesso possono essere ben maggiori di

⁽¹¹⁾ C. cost. 6 maggio 1985 n. 132, in *Dir mar.* 1985, 751.

⁽¹²⁾ L. TULLIO, La regressione del sistema di responsabilità per danni a terzi sulla superficie, in *Dir. trasp.* 2008, 1, 2.

⁽¹³⁾ Art. 11 della Convenzione.

quelli indiretti) è un elemento che desta dubbi di costituzionalità, per violazione del principio di eguaglianza ⁽¹⁴⁾.

Oltre a ciò, potrebbero rilevarsi nel regime della Convenzione aspetti di incostituzionalità per violazione del diritto alla salute, sia fisica che psichica; ciò sia perché spesso si tratta di danni indiretti (e quindi non risarcibili), sia perché i ristretti limiti temporali per l'esercizio del diritto potrebbero comprometterne il risarcimento, trattandosi di danni che spesso si manifestano tempo dopo il fatto ⁽¹⁵⁾.

Ritengo quindi che una interpretazione costituzionalmente corretta dell'art. 965 cod. nav. consenta al danneggiato la scelta fra la disciplina prevista dalla Convenzione di Roma e quella prevista dal codice civile.

4. *Sul termine di estinzione del diritto previsto dalla Convenzione* – Per quanto riguarda l'estinzione del diritto al risarcimento, la Convenzione stabilisce un termine di prescrizione di due anni dalla data dell'incidente che ha causato il danno. In ogni caso, anche se il termine di prescrizione è stato interrotto, l'azione giudiziaria per il risarcimento si estingue allo scadere di tre anni dalla data dell'incidente ⁽¹⁶⁾.

La Convenzione non prevede esplicitamente un regime di responsabilità o di prescrizione del diritto per il caso in cui il danno al terzo sulla superficie sia stato provocato da un comportamento costituente reato. La Convenzione fa invece distinzione fra danni provocati da comportamento colposo (per i quali vige la limitazione del debito) e danni provocati da un comportamento, anche omissivo, dell'operatore, fatto con l'intenzione

⁽¹⁴⁾ Si pensi ad un aeromobile che distrugga un'autofficina. Finché essa non sarà stata ricostruita, in essa non vi si potrà lavorare. Secondo il regime della Convenzione sono risarcibili solo costi per la sua ricostruzione (in quanto danni diretti), ma non i mancati introiti dell'attività di chi vi lavorava (danni indiretti) e con tale lavoro manteneva sé e la propria famiglia.

⁽¹⁵⁾ Al riguardo, si ricorda che secondo l'art. 19 della Convenzione, «*If a claimant has not brought an action to enforce his claim or if notification of such claim has not been given to the operator within a period of six months from the date of the incident which gave rise to the damage, the claimant shall only be entitled to compensation out of the amount for which the operator remains liable after all claims made within that period have been met in full.*» In altre parole, in questo caso al danneggiato potrebbe essere negato ogni risarcimento.

⁽¹⁶⁾ Art. 21 della Convenzione. La distinzione fra prescrizione e decadenza dall'azione risulta chiara dal testo ufficiale in francese della convenzione: «*Les causes de suspension ou d'interruption de la prescription visée au paragraphe 1 du présent Article sont déterminées par la loi du tribunal saisi; mais dans tous les cas, l'action n'est plus recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage*» (art. 21.2).

di causare un danno ⁽¹⁷⁾. In questo secondo caso, il danneggiante non può fruire della limitazione del debito prevista dalla Convenzione.

5. *Sull'applicazione del regime della prescrizione dei danni a terzi in superficie in Italia* – In Italia, sull'applicabilità o meno del termine di prescrizione previsto per i danni a terzi in superficie ai casi in cui il danno sia conseguenza di un reato risulta solo una risalente sentenza della cassazione, la quale ritenne che le disposizioni degli [allora vigenti] artt. 965 e 973 cod. nav. non disciplinassero il caso di responsabilità per fatto-reato causativo di danni né la relativa prescrizione, che era quindi regolata dall'art. 2947 cod. civ. ⁽¹⁸⁾.

Tale sentenza è stata ampiamente criticata dalla dottrina (a mio avviso giustamente). Nel frattempo sono però cambiate le norme di riferimento. Vent'anni dopo tale sentenza, alla precedente disciplina dell'art. 975 cod. nav. è subentrata nel 2006 quella, molto più completa, prevista dalla Convenzione di Roma del 1952.

Tuttavia, ritengo che se il danneggiato opti per la disciplina di diritto comune anziché per quella della Convenzione di Roma, a ciò consegua che alla fattispecie è applicabile anche la norma sulla prescrizione del Codice civile. L'applicazione delle norme di diritto comune comporta anche l'inapplicabilità del termine di estinzione dell'azione previsto dalla Convenzione di Roma.

Ci si potrebbe chiedere se alla fattispecie sia applicabile il terzo comma (prescrizione del danno provocato da fatto costituente reato) anziché il primo comma dell'art. 2947. Secondo il costante insegnamento della Cassazione, l'applicazione del III comma dell'art. 2947 c.c. postula la piena coincidenza fra illecito penale ed illecito civile. Non può aversi quindi nel caso di fatti illeciti autonomi e distinti, ancorché connessi, rispetto a quello posto a fondamento dell'azione civile ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁷⁾ Art. 12.1 della Convenzione.

⁽¹⁸⁾ Cass. n. 1306 del 1 marzo 1986, pubblicata in *Giustizia civile* 1986, I, 1311, con nota di M. GRIGOLI, *Sul regime prescrizione del diritto al risarcimento dei danni a terzi in superficie*; in *Diritto marittimo* 1987, 860, con nota di M. GAVOTTI PELLERANO, *Specialità ed autonomia del diritto della navigazione in due recenti sentenze*; in *Giustizia civile* 1986, I, 2483, con nota di G. CASTELLANO, *La prescrizione in materia marittima e Aeronautica fra codice civile e codice della navigazione: un problema di fondo*.

⁽¹⁹⁾ Cass. n. 2336 del 7 giugno 1977; conforme: Cass. n. 12919 del 4 dicembre 1992, in *Diritto marittimo* 1994, 432.

Nel caso di specie, dalla documentazione che mi è stata inviata non risulta essere stato ipotizzato alcun reato da parte della Procura della Repubblica. Nel caso di incidenti analoghi a questi, se il P.M. ha il sospetto che l'incidente sia dovuto ad un reato, porta avanti un procedimento penale a carico di ignoti per il reato di cui all'art. 428 c.p. o, in casi analoghi al presente, di cui all'art. 590 c.p.; ma ciò non risulta avvenuto nel caso di specie.

6. *Qualificazione dei danni psichici* – Un altro motivo per il quale al caso di specie può ritenersi applicabile la disciplina di diritto comune è il fatto che la convenzione di Roma disciplina infatti il risarcimento dei soli danni diretti causati a terzi in superficie da un aeromobile⁽²⁰⁾. L'affermazione della Convenzione secondo cui il danneggiato non ha diritto al risarcimento se il danno non è diretta conseguenza di un incidente aereo va letta nell'ambito in cui opera la Convenzione. Se il danneggiato opta per il regime della Convenzione, non ha diritto al risarcimento dei danni indiretti; se invece opta per la disciplina di diritto comune (e quindi, in Italia, quella del codice civile), essi possono essergli risarciti. Anche in questo caso, andare di contrario avviso – specie per i danni alla salute – potrebbe portare ad una soluzione di dubbia costituzionalità.

La malattia psichica dei danneggiati si è sviluppata a seguito dello *shock* subito per la caduta dell'aereo sulla loro casa. Non è quindi un danno diretto, bensì un danno indiretto; ma non per questo non risarcibile secondo il nostro ordinamento. Su tali basi, un'azione extracontrattuale nei confronti degli eredi del pilota non solo a mio avviso non è affatto prescritta, ma ha buone probabilità di avere successo, in quanto dalle indagini in sede penale risulta provata la responsabilità del pilota. Le consulenze tecniche svolte dai periti del P.M. nel procedimento penale nei confronti del medico che certificò l'idoneità del pilota al volo hanno accertato che il pilota non comunicò al medico di aver subito tempo prima un infarto⁽²¹⁾. Se tale circostanza fosse stata resa nota al

⁽²⁰⁾ Art. 1.1 della Convenzione di Roma: «*Any person who suffers damage on the surface shall, upon proof only that the damage was caused by an aircraft in flight or by any person or thing falling therefrom, be entitled to compensation as provided by this Convention. Nevertheless there shall be no right to compensation if the damage is not a direct consequence of the incident giving rise thereto*».

⁽²¹⁾ Secondo le suddette Consulenze tecniche svolte in sede penale, un infarto del pilota appare come la causa più probabile del sinistro.

medico – come avrebbe dovuto essere – questi non avrebbe rilasciato il certificato di idoneità al volo al pilota.

Si tratta di un comportamento omissivo del pilota che costituisce il primo elemento del nesso causale che ha portato all'incidente ed al successivo danno psichico degli abitanti della casa su cui si è abbattuto l'aereo. Si noti, al riguardo, che ai fini del risarcimento è irrilevante che l'atto omissivo del pilota sia stato o meno doloso. Quello che conta è che egli ne è stato l'autore, e che esso ha dato poi origine al disastro aviatorio.

Unico elemento negativo potrebbe essere il fatto che, una volta impostata l'azione al di fuori della disciplina dei danni a terzi in superficie, è necessario provare la colpa del pilota. Inoltre, viene meno l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del velivolo. Tuttavia, se si tratta di un rischio coperto (ma al momento non è dato saperlo, non essendo disponibili le condizioni di polizza) sarà interesse degli eredi del pilota, responsabili per il risarcimento, chiamarli in causa.

ENZO FOGLIANI

