

CONSIDERAZIONI SU GERMANWINGS 9525 LE ANALOGIE CON LAM 470 E IL FRONTE ASSICURATIVO

Se si analizza un qualsiasi *Investigation Report* si troverà che nelle prime pagine è sempre riportata una tabella la quale mostra quante ore i piloti sono stati in servizio nei giorni antecedenti l'incidente e la data nella quale scade l'idoneità medica rilasciata agli stessi. Il primo dato certifica se la compagnia si è attenuta agli standard previsti dalle norme di utilizzo e impiego del personale di volo, il secondo dimostra che il pilota al momento dell'incidente era idoneo a volare. Potrebbero sembrare dati superflui ed invece va detto che nel caso si finisca in tribunale (come sempre più spesso avviene) quei dati si possono rivelare determinanti per scaricare eventuali responsabilità, ridurre il danno economico per il vettore o, dall'ottica del passeggero, chiedere somme maggiorate di risarcimento.

In via preliminare va osservato che Germanwings 9525 era un volo da Barcellona a Dusseldorf che durava appena due ore. Tenendo conto di ciò, con buone probabilità, si può ritenere che il 24 marzo Andreas Gunter Lubitz non avesse affatto pianificato di mettere in atto il suo folle piano. Con un tempo di volo decisamente limitato non si poteva avere la certezza che il pilota Patrick Sonderheimer di 34 anni si fosse assentato dal posto di comando, cosa che invece avviene regolarmente nei voli a lungo raggio. Altro particolare che vale la pena evidenziare è che il volo in questione era una *tratta di ritorno* alla base di Dusseldorf e pertanto Lubitz aveva volato fino a Barcellona con altro volo occorso nelle ore precedenti; ebbene appare evidente che nel volo di andata il comandante con il quale aveva volato non aveva riscontrato nulla di anormale nel comportamento del suo collega, altrimenti come già avvenuto in precedenti casi, lo avrebbe fatto presente alla compagnia o addirittura avrebbe potuto chiedere di non volare con lui.

Sarebbe invece interessante poter appurare se fra le tante carte sequestrate a casa del giovane copilota vi fosse qualche ritaglio di giornale, una qualche notizia stampata da Internet su ciò che era avvenuto il 29 novembre 2013 al volo della LAM nei cieli della Namibia, un evento che lui come dipendente di compagnia aerea avrebbe dovuto senz'altro conoscere. Sarebbe interessante perché le analogie fra i due eventi non sono poche. In quel giorno un Embraer 190, (un bireattore della stessa classe del Bombardier CRJ-1000, del Boeing 717-200, del 737-600, e dell'Airbus A318) era in volo fra Maputo nel Mozambico e Luanda in Angola, a bordo 6 membri di equipaggio e 26 passeggeri. Alle 11.09 - un'ora e quaranta minuti dopo il decollo - i radar della Namibia notano che il volo aveva lasciato la sua quota di crociera di 38.000 piedi e aveva iniziato una rapida discesa. Alle 11.16, sette minuti dopo l'inizio della discesa non autorizzata, l'aereo aveva impattato il terreno provocando la morte di tutti gli occupanti, nessun messaggio di soccorso lanciato nel frattempo. Ebbene anche in questa occasione il CVR rivelava che il co-pilota aveva cercato invano di rientrare nel cockpit ma ciò gli era stato impedito dal capitano che si era chiuso in cabina. Quel capitano, secondo quanto si legge nel rapporto investigativo, al momento dell'incidente aveva un valido certificato medico (*medical expiry date*) che sarebbe scaduto il 2 settembre 2014, la visita medica era stata fatta nel settembre 2013, appena tre mesi prima la tragedia.

Anche in questo caso appare chiaro che dal punto di vista dell'aerolinea il fatto di disporre di un certificato medico di idoneità non offre garanzie assolute circa lo stato mentale del proprio personale.

La vita privata del comandante Dos Santos Fernandes è stata messa ovviamente al setaccio e ne è venuto fuori un uomo depresso a causa di “marital problems”.

Un disastro aereo causato da un deliberato e intenzionale atto del pilota, ha profondi riflessi sulla copertura assicurativa, da cui ben si comprende il tentativo delle aerolinee coinvolte in tali tipi di disastri di mettere le mani avanti con comunicati del tipo “la compagnia non era stata informata”; “la compagnia non sapeva”, “l’esame medico era stato regolarmente superato”, “non possiamo indagare sulla vita privata dei nostri dipendenti”.

Il premio che le aerolinee pagano agli assicuratori copre due soggetti, da una parte vi è il vettore che ha perso un aereo (*in-flight insurance*), dall’altra vi sono i parenti delle vittime (*passenger liability insurance*). Al verificarsi di un incidente “classico” di natura tecnica, le compagnie assicuratrici non hanno particolari problemi nel definire gli ammontari da rifondere alle due controparti interessate. Ben differente è tuttavia il caso in cui il disastro avviene per un particolare che potrebbe essere imputato alla compagnia aerea, e purtroppo il caso di aerei fatti precipitare per un atto deliberato di un membro dell’equipaggio è uno dei più controversi. Gli studi legali allorchè difendono i parenti delle vittime, o gli stessi passeggeri, qualora riescano a dimostrare il “fattore negligenza” riescono ad ottenere elevati indennizzi per i propri clienti. Si pensi in particolare all’ipotesi di un infortunio in volo a causa di una turbolenza, in tal caso gli avvocati metteranno in evidenza il particolare che il comandante non aveva acceso il fatidico segnale “*fasten your seat belt*”.

Ebbene nel caso venga provato l’atto deliberato che ha portato al disastro quali ipotesi assicurative si aprono all’orizzonte? Per il velivolo in se stesso abbiamo letto di cifre accantonate dalle compagnie assicuratrici che spaziano dai 6,5 agli 80 milioni di euro e a questo punto è forse meglio ricordare che un A320 secondo il listino Airbus ha un prezzo corrente di 97 milioni di dollari. Ben differente la situazione sul fronte risarcitorio delle vittime.

Secondo la convenzione di Montreal e le variazioni che sono seguite, non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesioni o morte del passeggero. Per danni fino a 113.000 DSP (equivalenti a circa 145 mila euro) il vettore aereo non può contestare le richieste di risarcimento. Al di là di tale importo il vettore aereo può contestare una richiesta di risarcimento solo se è in grado di provare che il danno non gli è imputabile. Ed eccoci quindi giunti al cuore del problema, l’imputabilità o meno del fatto riferito al vettore. Va inoltre precisato che, quale anticipo, in caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore deve versare entro 15 giorni dall’identificazione della persona avente titolo al risarcimento, un *advance payment* per far fronte a immediate necessità economiche e, in caso di morte, l’anticipo non può essere inferiore a 16000 DSP ovvero 20.500 euro.

Nella tragedia Germanwings i risarcimenti rientreranno nella categoria “uncapped” nel senso che qualcuno fra i parenti delle vittime potrebbe ottenere risarcimenti di cifre ben eccedenti quelle sopra riportate. Si pensi al caso di un giovane professionista per il quale i parenti possono dimostrare un elevato tenore di vita grazie alla sua professione; ebbene la cifra mensile del suo guadagno moltiplicata per gli anni presunti di vita/carriera potrebbe costituire la cifra che viene richiesta alla compagnia.

Certamente non sarà questa la fattispecie applicabile a tutti i 149 occupanti dello sfortunato volo, ma il fatto che gli avvocati potranno agevolmente sostenere in tribunale che la compagnia non doveva mettere ai comandi dell’aereo una persona affetta da problemi mentali **noti**, farà lievitare i rimborsi alle stelle.