

LA DURATA DELLA PRESCRIZIONE NELLE ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

ENZO FOGLIANI

Recent regulatory changes occurring both in the aeronautical section of the Navigation Code regarding compulsory insurance and time prescription of insurance in the Civil Code have a considerable impact on regulation of those areas.

In particular, the 2005/2006 aviation reform saw the abolition of compulsory insurance for injuries to air passengers and the introduction of the direct action of the injured party against the insurer of the air carrier and the operator, the latter insurance being made compulsory by the Community rules. However, the Community legislator did not address the issue whether such term was a time prescription or a debar to the action (decadence).

To bridge this normative lacuna a recent doctrine has reached a conclusion that such insurance would be subject of a two-year prescription term envisaged by the Montreal Convention of 1999, whilst the one-year time limit envisaged by the art. 547 of the Navigation Code (applicable to the aeronautical section by virtue of the art. 1020 of the Civil Code) would only apply to the insurance for damage to the aircraft and the cargo. For other aviation insurance, namely liability of the operator for damage to third parties on the ground, carrier's liability in respect of passengers and the accidents of the aircraft's flight crew, a two-year limitation period would apply. Damages due to collision or impact were not subject to doctrine's mention however, since the norms regulating it have remained intact, accordingly the term remains that of one year as set by the Navigation Code.

The argument that the doctrine put forward is not acceptable and it seems to confuse the rights deriving from insurance contract with the rights of the injured party to compensation for damages. These latter however do not arise from the insurance contract but from a breach of contract or tort committed by the insured-carrier or operator. The direct action of the injured against the insurer of the air carrier or operator stems exclusively from law, which for such purpose, imposes a joint liability of the insurer and the liable party. The right of the injured party to claim compensation directly from the insurer does

not arises from the contract but by operation of law by virtue of the stated joint liability.

The same conclusion is reached by examining the issue under the procedural aspect. The argument that, if we were to apply a one-year period the injured would not have had at his disposal for the action against the insurer the same time period which is afforded to him for an action against the carrier, presumes that the two actions are entirely separate and autonomous. This is not the case since any action against the insurer of the civil liability for the carrier cannot be split from that against the carrier. For the injured party's action against insurer to succeed, the carrier has to be joined to the action as a third party, so he is therefore a necessary co-defendant to the insurer.

Also, the time limit in an insurance civil liability claim begins to run not from the date of alleged injury but from the moment when the third party seeks compensation from the insured or has commenced an action against him. Thus, there may not ever be any discrepancy between the time limits of both.

With regard to the limitation of rights arising from insurance contract, the one-year period provided by the art. 2952 of the Civil Code (originally identical to that provided by the Navigation Code) has been in the recent years subject to three legislative interventions, at the outcome of which it has been set at two years for all types of insurance with the exception of life insurance for which the prescription is 10 years.

With the direct action the injured enforces his rights under the contract of carriage and not by the contract of insurance. The fact that the insured derives his right to action against the insurer from law and not from a contractual obligation excludes that his right could be a subject of the insurance time limit.

The doctrine's theses in question is also contrary to the legislation in force. In fact starting with the intended purpose of standardizing the terms of the action against the carrier and those of direct action against the insurer, makes explicit reference to the limitation period provided by the art. 35 of the Montreal Convention 1999 however, decides that two year period, since it refers to the rights arising from contract of insurance, has the nature of limitation and not debar as foreseen by the Convention.

In conclusion, one is the time bar of the direct action in compensation for damages, which places the insurer under the same regime as the carrier; quite the other is the limitation of the rights deriving from the insurance contract, the term which, as discussed above, can only be the annual as per the art. 547 of the Navigation Code.

It can therefore be stated that the changes to the Community rules in the international air transport and to a certain extent, to the aeronautical part of the Navigation Code have brought into practice a two-year time limitation as

provided by the Civil Code in relation to compensation for injuries caused to air passengers only. This change was due to the changes brought to the Navigation Code and the resultant lacuna. By virtue of the art. 1885 of the Civil Code, in the absence of specific norms regulating the insurance for aeronautical risks, the provisions of the Civil Code would apply. It can therefore be concluded that the limitation period of rights arising from insurance contracts covering injuries caused by passengers in air transport is that of two years as provided by the art. 2952 of the Civil Code.

As far as other types of insurance are concerned, namely nothing new can be reported regarding the limitation period, which remains that of one year as provided by the Navigation Code.

Neither the introduction of a two-year term to the other types of insurance appears desirable. On one hand there is no problem which this term-doubling could avoid, and on the other, it creates a new problem of equalization of limitation period of the rights of the insured to his insurer with the rights of the insurer to its reinsurer; issue in the maritime and air transport, given considerable values at risk and resulting widespread use of reinsurance, would undoubtedly be of significant importance.

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. Prescrizione dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità del vettore e dell'esercente — 3. Aspetti processuali dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile del danno — 4. Inesistenza del problema di un diverso termine estintivo nell'azione contro l'assicuratore rispetto a quello nell'azione contro il vettore o l'esercente — 5. Contrarietà della tesi alla normativa positiva vigente. — 6. Prescrizione nell'assicurazione per danni a terzi in superficie — 7. Prescrizione nell'assicurazione obbligatoria del personale navigante — 8. Prescrizione nell'assicurazione per i danni da urto — 9. Prescrizione nell'assicurazione infortuni di volo passeggeri — 10. Conclusioni.

1. *Premessa* — Come noto, la parte aeronautica del codice della navigazione non detta specifiche norme in tema di prescrizione assicurativa, limitandosi l'art. 1020 c. nav. a rinviare alla norma marittimistica che fissa in un anno il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione ⁽¹⁾. La norma marittimistica, a sua volta, rinvia per il resto a quanto previsto dall'art. 2952 c.c., derogato soltanto in relazione al momento in cui determinare la decorrenza della prescrizione.

Recenti mutamenti normativi, intervenuti sia in sede di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione in relazione alle assicurazioni obbligatorie sia in tema di prescrizione assicurativa nel codice civile,

(1) Art. 547 c. nav., richiamato dall'art. 1020, primo comma, c. nav.

hanno però significativamente mutato il quadro nel quale opera l'art. 1020 c. nav.

In particolare, per quel che qui rileva, nell'ambito aeronautico la riforma del 2005-2006 ha visto l'abolizione dell'assicurazione obbligatoria per gli infortuni ai passeggeri ⁽²⁾ e l'introduzione dell'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità del vettore e dell'esercente ⁽³⁾, assicurazione quest'ultima resa obbligatoria dalle norme comunitarie ⁽⁴⁾.

Per quanto riguarda il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione, il termine annuale previsto dall'art. 2952 c.c. (originariamente identico a quello aeronautico) è stato oggetto, nel giro degli ultimi anni, di tre interventi normativi all'esito dei quali è stato fissato in due anni per tutti i tipi di assicurazione ad esclusione di quelle sulla vita, per le quali la prescrizione è ora di dieci anni.

Il termine di prescrizione è stato infatti innalzato nel 2008 a due anni con un normativo intervento discutibile sia nella forma che nella sostanza ⁽⁵⁾. Successivamente, nel 2012, per un breve periodo il termine è stato addirittura portato a dieci anni sempre con decreto legge ⁽⁶⁾. Successivamente, con la legge di conversione del decreto, è stato riportato ai precedenti due anni, mantenendo il termine decennale solo per le assicurazioni sulla vita ⁽⁷⁾.

⁽²⁾ L'assicurazione obbligatoria infortuni passeggeri, precedentemente prevista dall'art. 941 c. nav., è stata abolita dall'art. 17, punto 1, del d. lg. 9 maggio 2005 n. 96, che ha sostituito l'intero art. 941.

⁽³⁾ L'azione diretta è ora prevista dall'art. 942, secondo e terzo comma, c. nav. nel testo introdotto dall'art. 17, punto 1, del d.lg. 9 maggio 2005 n. 96 e successivamente modificato dall'art. 14, punto 7, del d. lg. 15 marzo 2006 n. 151.

⁽⁴⁾ Art. 4 reg. (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004, modificato dal reg. (UE) n. 285/2010 del 6 aprile 2010.

⁽⁵⁾ A prescindere dall'opportunità di aumentare o meno il termine di prescrizione, l'intervento normativo appare discutibile sia per la forma con cui è stato attuato che per la mancanza di coordinamento con le altre norme vigenti. Sotto il primo aspetto, si ricorda che esso è stato introdotto dall'art. 3, comma 2-ter, del d.l. 28 agosto 2008 n. 134 «Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi» (cosiddetto decreto salva Alitalia), nel testo introdotto dalla l. 27 ottobre 2008 n. 166 in sede di conversione; sotto il secondo aspetto, non è stato tenuto conto che con tale intervento il termine di prescrizione dell'assicurazione è stato parificato a quello della riassicurazione, (rimasto come in precedenza biennale), creando non pochi problemi agli assicuratori nei confronti dei propri riassicuratori.

⁽⁶⁾ Art. 22, punto 14, del d.l. 18 ottobre 2012 n. 179 (cosiddetto decreto cresci Italia). Anche in questo caso, appare difficile comprendere la necessità e l'urgenza di adottare una simile modifica normativa per decreto legge.

⁽⁷⁾ L. 17 dicembre 2012 n. 221 (conversione in legge, con modifiche, del d.l. 18 ottobre 2012 n. 179). La prescrizione decennale è stata quindi in vigore per soli 60 giorni.

Siffatti mutamenti hanno indotto recente dottrina ⁽⁸⁾ a chiedersi se l'art. 1020 c. nav. abbia ancora il connotato di norma comune applicabile a tutte le assicurazioni relative ai rischi della navigazione aerea ⁽⁹⁾. La conclusione da essa raggiunta è stata che la prescrizione annuale prevista dalla norma navigazionistica si applicherebbe ora solamente alle assicurazioni per i danni all'aeromobile ed alle merci trasportate.

Alle altre assicurazioni aeronautiche, ossia quella della responsabilità dell'esercente per i danni a terzi sulla superficie, quella della responsabilità civile del vettore nei confronti dei passeggeri e quella contro gli infortuni aeronautici del personale di volo, sarebbe invece applicabile un termine di prescrizione biennale ⁽¹⁰⁾.

2. *Prescrizione dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità del vettore e dell'esercente* — L'attuale legislazione comunitaria prevede a carico del vettore e dell'esercente un'assicurazione obbligatoria «in materia di responsabilità specifica nei trasporti aerei per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci e i terzi» ⁽¹¹⁾.

Nell'imporre a vettore ed esercente un'assicurazione obbligatoria di responsabilità, il legislatore comunitario non ha ritenuto dover disciplinarne la prescrizione o la decadenza; né, in sede di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, tale necessità è stata avvertita dal nostro legislatore allorché ha concesso al danneggiato azione diretta nei confronti dell'assicuratore della responsabilità del vettore e dell'esercente.

⁽⁸⁾ A. MASUTTI, *Sull'applicazione dell'art. 1020 c. nav. alla prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione dei rischi della navigazione aerea*, in *Dir. trasp.* 2011, 788.

⁽⁹⁾ Con esclusione delle assicurazioni del personale navigante contro gli infortuni di volo, ex art. 935 c. nav., che tale dottrina ritiene assoggettata alle disposizioni sulla prescrizione previste dal codice civile (A. MASUTTI, *op. cit.*, 790). Sul punto, si veda *infra*, sub § 7).

⁽¹⁰⁾ Nella ricostruzione della dottrina in esame, i termini di prescrizione — pur essendo tutti della medesima durata biennale — andrebbero rinvenuti per ciascuna assicurazione in una norma diversa: nell'art. 21 della Convenzione di Roma del 1952 per l'assicurazione della responsabilità dell'esercente per i danni a terzi sulla superficie, nella Convenzione di Montreal del 1999 per l'assicurazione dalle responsabilità civili del vettore nei confronti dei passeggeri, nell'art. 2952 c.c. per l'assicurazione contro gli infortuni aeronautici del personale di volo.

⁽¹¹⁾ Reg. (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, art. 4.1. Cfr. C. SEVERONI, *Requisiti assicurativi minimi nell'assicurazione di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. trasp.* 2004, 777 ss.; P. RIZZO, *Assicurazioni aeronautiche*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 30, 31.

Si sarebbe quindi costituito un vuoto normativo, per colmare il quale è stata affacciata la tesi secondo cui a tali assicurazioni andrebbe applicata una prescrizione biennale — termine desumibile dall'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 — nonostante l'art. 547 c. nav., richiamato per la parte aeronautica dell'art. 1020, ne stabilisca una annuale.

Ciò andrebbe fatto «in base ad un canone di ragionevolezza che dovrebbe accompagnare l'interpretazione ed applicazione delle norme di legge» e si renderebbe necessario per consentire al danneggiato, che voglia esercitare l'azione diretta contro l'assicuratore, di avere a disposizione lo stesso periodo di tempo previsto per l'azione contro il vettore. Infatti, applicando il termine di prescrizione annuale, il passeggero che «decidesse di reclamare il risarcimento oltre l'anno all'assicuratore si vedrebbe, infatti, respingere tale domanda, che sarebbe ancora esercitabile, invece, nei confronti del vettore assicurato nell'ambito del termine biennale di decadenza»⁽¹²⁾. Di qui la asserita necessità di ritenere biennale il termine di prescrizione.

La tesi non appare condivisibile, in quanto, ritenendo esplicitamente che l'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore derivi dal contratto di assicurazione, sembra confondere i diritti nascenti dal contratto di assicurazione con i diritti del danneggiato al risarcimento del danno.

Questi ultimi diritti, invece, non nascono affatto dal contratto di assicurazione, bensì dall'inadempimento contrattuale o dall'atto illecito del vettore o dell'esercente assicurato.

Si tratta, in buona sostanza, di una situazione del tutto analoga a quella sancita dall'art. 2054 c.c. laddove, nei danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore, pone a favore del danneggiato una responsabilità solidale fra autore del danno e proprietario del veicolo. Quest'ultimo, pur rispondendo solidalmente del danno con chi lo ha provocato, non è tenuto al risarcimento per aver compiuto un fatto illecito, bensì perché la legge lo designa come debitore solidale. La responsabilità quindi è sì solidale, ma basata su titoli diversi⁽¹³⁾.

(12) Così A. MASUTTI, *op. cit.*, 792 e 793.

(13) La questione è già stata ampiamente dibattuta in relazione all'analogo regime della r.c. auto: «In materia di assicurazione della responsabilità civile derivante da circolazione di veicoli, tra assicuratore, destinatario dell'azione diretta di cui all'art. 18 legge n. 990/1969, e il danneggiante assicurato, destinatario dell'ordinaria azione risarcitoria prevista dall'art. 2054 c.c., sussiste un vincolo, ancorché atipico, di solidarietà passiva, entro il limite in cui le prestazioni sono identiche, ovvero il massimale assicurato». Cfr. Cass. 7 ottobre 2008 n. 24752, in *Arch. giur. circ.* 2009, 139; Cass. 30 ottobre 2009 n. 23057; Cass. 30 ottobre 2009 n. 23061, in *Giust. civ.* 2010, I, 2809.

L'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità del vettore o dell'esercente trova la sua fonte unicamente nella legge ⁽¹⁴⁾, la quale stabilisce a tal fine, a suo favore, una solidarietà dell'assicuratore con il responsabile del danno. Il diritto del danneggiato di pretendere il risarcimento direttamente dall'assicuratore non nasce dunque dal contratto di assicurazione, ma direttamente dalla legge, in virtù del rapporto di solidarietà che la legge impone all'assicuratore; non è quindi annoverabile fra i diritti nascenti dal contratto di assicurazione, e pertanto non può essere soggetto al termine di prescrizione proprio di tali diritti, sia esso quello annuale *ex art. 547 c. nav.*, sia esso altro termine biennale di diversa fonte.

Si osservi, al riguardo, che l'ambito del diritto esercitato dal danneggiato con l'azione diretta contro l'assicuratore è in genere molto più ampio di quello che l'assicurato stesso potrebbe esercitare nei confronti del suo assicuratore, in quanto il primo è esperibile per l'intero danno (seppur nei limiti del massimale) anche se il contratto preveda uno scoperto o una franchigia a favore dell'assicuratore, e non è soggetto ad eccezioni che l'assicuratore potrebbe opporre all'assicurato sulla base del contratto ⁽¹⁵⁾.

Non solo; esercitando in via diretta contro l'assicuratore il proprio diritto al risarcimento, il danneggiato può agire sulla base di responsabilità dell'assicurato che non solo non sono mai assicurate, ma non potrebbero mai neppure esserlo. Infatti, pur essendo i fatti dolosi per legge esclusi dall'assicurazione di responsabilità ⁽¹⁶⁾, la giurisprudenza di legittimità nel settore r.c. auto è concorde nel ritenere che la limitazione dell'assicurazione ai fatti non dolosi non sia opponibile dall'assicuratore al terzo danneggiato ⁽¹⁷⁾, la cui tutela «in rilevante misura prescinde dal contenuto del contratto assicurativo eventualmente stipulato e dalla stessa sussistenza di un contratto» ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁴⁾ Cfr. E. ROSAFIO, *L'assicurazione obbligatoria dei danni a terzi in superficie: una fattispecie di difficile identificazione*, in *Dir. trasp.* 1999, 401, 441, secondo la quale — in tema di azione diretta contro l'assicuratore della responsabilità dell'esercente per danni a terzi in superficie — sull'assicuratore grava «un'obbligazione *ex lege* di indennizzare il danneggiato».

⁽¹⁵⁾ Art. 942, terzo comma, c. nav.

⁽¹⁶⁾ Art. 1917, primo comma, c.c.

⁽¹⁷⁾ Cfr. Cass. 17 maggio 1982 n. 3038, in *Assicurazioni* 1983, II, 2, 113, con nota di DE MARCO, *La garanzia per i «fatti dolosi» nell'assicurazione della r.c. auto*.

⁽¹⁸⁾ Secondo Cass. 17 maggio 1999 n. 4798 (nel testo), «se si considera l'ambito dei rapporti tra assicuratore ed assicurato, si deve ritenere che il legislatore, nel dettare la particolare disciplina in esame non abbia affatto inteso derogare al principio che colui che compie intenzionalmente un atto dannoso deve pagare in prima perso-

Sembra quindi logico ritenere che, se l'azione diretta consente di far valere contro l'assicuratore responsabilità non assicurate (se non addirittura responsabilità a priori non assicurabili per legge) e financo responsabilità per le quali non esiste un contratto di assicurazione, detti diritti sottesi all'azione di risarcimento non possano essere considerati come «derivanti dal contratto di assicurazione» e come tali soggetti alla prescrizione propria di tale contratto.

Si osservi inoltre che l'eccezione di prescrizione del diritto all'indennizzo è una delle eccezioni per cui l'assicuratore avrebbe diritto di rifiutare la propria prestazione al suo assicurato. Nel caso di azione diretta, però, l'assicuratore non può opporre per legge al terzo danneggiato le eccezioni nascenti dal contratto di assicurazione; sicché se per avventura si verificasse una situazione per la quale il diritto del vettore assicurato fosse prescritto, tale prescrizione non sarebbe opponibile al danneggiato, ma darebbe solo diritto all'assicuratore di recuperare in regresso dal suo assicurato quanto versato al danneggiato ⁽¹⁹⁾.

na le conseguenze di esso, con la conseguenza che non è consentito ad alcuno assicurarsi per le conseguenze di un proprio fatto intenzionale; e che pertanto deve ritenersi nulla anche nel campo dell'assicurazione obbligatoria (sempre limitatamente ai predetti rapporti) l'eventuale clausola che garantisca la copertura assicurativa anche per fatti dolosi dell'assicurato». Tuttavia, il legislatore è stato «indotto ad aggiungere alla disciplina privatistica concernente i rapporti tra i contraenti (assicurato ed assicuratore) una disciplina di natura pubblicistica che, proprio in quanto volta alla tutela del danneggiato, si distacca in larga misura dalla predetta disciplina privatistica, ed in rilevante misura prescinde dal contenuto del contratto assicurativo eventualmente stipulato e dalla stessa sussistenza di un contratto. Una volta assodato che questa è la *ratio* della normativa in questione [...], ed in particolare una volta accertato che il soggetto al centro di tale complesso di tutele è il danneggiato (e che il “punto di vista” privilegiato è il suo), sarebbe certamente incongruo ritenere che il legislatore abbia inteso escludere detta tutela nel caso di atti dolosi e cioè in una ipotesi in cui l'esigenza di porre il danno a carico dell'assicuratore è (dal predetto “punto di vista” — privilegiato — del danneggiato) presente almeno quanto nelle ipotesi residue [...]. Appare opportuno aggiungere per completezza che il sorgere di detta particolare disciplina a tutela del danneggiato non ha fatto venir meno il vigore dei principi di carattere civilistico con riferimento ai rapporti tra assicuratore ed assicurato (nell'ambito dei quali anche gli interessi dell'assicuratore debbono trovare adeguata tutela); ed appare pertanto coerente con quanto sinora esposto il fatto che una volta avvenuto il pagamento previsto dalla legge in favore del danneggiato, [...] l'assicuratore ha verso la propria controparte contrattuale (l'assicurato) il diritto di rivalsa [...] qualora l'assicurato abbia provocato dolosamente i danni».

⁽¹⁹⁾ Cfr. Pret. Monza 7 novembre 1981, in *Assicurazioni* 1983, II, 2, 153, secondo cui «l'impresa assicuratrice per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile automobilistica che non abbia ricevuto dal proprio assicurato la comunicazione della richiesta risarcitoria del terzo danneggiato non può eccepire la prescrizione breve nei confronti del terzo che esperisce azione diretta nei suoi confronti, mentre l'eccezione

Una conferma di ciò si rinviene proprio nell'art. 1020 c. nav., il quale distingue la prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione (primo comma) dal diritto al risarcimento per danni subiti dal terzo sulla superficie nei confronti dell'assicuratore, diritto che si prescrive nello stesso termine di quello nei confronti dell'esercente (secondo comma).

Altra conferma del fatto che il diritto al risarcimento del danneggiato tramite azione diretta non è fra i diritti nascenti dal contratto di assicurazione è data dalla circostanza che la legge prevede che l'assicuratore abbia diritto di rivalsa verso il proprio assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione; sistema identico a quello attraverso il quale il debitore solidale che abbia pagato oltre la quota di sua competenza recupera dall'altro condebitore quanto pagato in eccedenza ⁽²⁰⁾.

Quindi, il problema di un diverso regime di estinzione del diritto o dell'azione del danneggiato nei confronti dei due debitori solidali (vettore e suo assicuratore) che tale dottrina cerca di superare con la sua tesi, a parere di chi scrive non esiste né è mai esistito; né nel settore aeronautico, né negli altri settori in cui è stata concessa al danneggiato l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore della responsabilità di chi ha provocato il danno ⁽²¹⁾.

3. Aspetti processuali dell'azione diretta contro l'assicuratore del responsabile del danno — Alla stessa conclusione si giunge esaminando la questione sotto l'aspetto processuale. La tesi secondo cui se si applicasse il termine di prescrizione annuale, il danneggiato non avrebbe a disposizione per l'azione contro l'assicuratore lo stesso periodo di tempo che gli è concesso per l'azione contro il vettore, ha come necessario presupposto che le due azioni

di prescrizione è operante nei rapporti interni tra assicurato ed assicuratore». Una conferma di ciò si rinviene proprio nell'art. 1020 c. nav., il quale distingue la prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione (primo comma) dal diritto al risarcimento per danni subiti dal terzo sulla superficie nei confronti dell'assicuratore, diritto che si prescrive nello stesso termine di quello nei confronti dell'esercente (secondo comma).

⁽²⁰⁾ Art. 1299, primo comma, c.c.

⁽²¹⁾ Si rifletta sul fatto che lo stesso problema che la dottrina in esame si propone di risolvere, se esistente, si sarebbe manifestato anche nel settore della r.c. auto sin dalla sua introduzione. Anche in esso infatti, dal 1969 al 2008, coesisteva un termine di prescrizione annuale dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione, come previsto dall'art. 2952 c.c. nel testo allora vigente, ed un termine di prescrizione biennale previsto dall'art. 2947, secondo comma c.c. per il risarcimento del danno prodotto dalla circolazione di veicoli.

siano del tutto svincolate ed autonome. Il che non è, in quanto l'azione contro l'assicuratore della responsabilità del vettore non può essere scissa da quella contro il vettore responsabile.

Anche se il danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore, presupposto perché questi lo risarcisca è che sia accertata quella responsabilità del vettore che è alla base dell'obbligazione dell'assicuratore; cosa che può essere fatta solo coinvolgendo nel giudizio il vettore, che è quindi litisconsorte necessario.

Tale accertamento della responsabilità vettoriale, ovviamente, non può che essere fatto se non nei modi e nei limiti previsti dalla Convenzione di Montreal ⁽²²⁾, cui quindi deve sottostare anche l'assicuratore (e l'azione nei suoi confronti).

Non convince al riguardo il richiamo alla recente sentenza Cass. 2 aprile 2009 n. 8007, secondo la quale «Il diritto del danneggiato da un sinistro stradale di domandare il risarcimento del danno direttamente nei confronti dell'impresa designata per conto del fondo di garanzia vittime della strada è soggetto al medesimo termine di prescrizione previsto per l'azione ordinaria di risarcimento del danno nei confronti del responsabile» ⁽²³⁾. Tale affermazione del supremo Collegio, infatti, da un lato è sorretta da una specifica norma di legge ⁽²⁴⁾, che nel diritto della navigazione manca totalmente; dall'altro, si tratta di affermazione che — al pari della norma di legge su cui si basa — è giustificata dal fatto che, per definizione, in tale ipotesi il responsabile del danno non è identificabile e l'impresa designata assume quindi anche la posizione processuale che invece sarebbe propria del responsabile.

Si noti che in tale ipotesi manca addirittura un rapporto assicurativo su cui agisca la prescrizione: l'assicuratore convenuto in giudizio, infatti, non è l'assicuratore della responsabilità del danneggiante — rimasto ignoto — ma semplicemente un'impresa designata per conto del fondo vittime della strada. Inoltre, a ben vedere, tale pronuncia giurisprudenziale non parla di prescrizione di un diritto nascente dal contratto di assicurazione, ma del diritto di azionare in via diretta la propria richiesta di risarcimento del danno. In altre parole, essa non estende il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione (che, come visto, non esiste), ma semplicemente conferma che, anche in mancanza del responsabile del danno che non si è potuto identificare, la prescrizione da applicarsi non è quella

⁽²²⁾ Art. 35, punto 1, Convenzione di Montreal del 1999.

⁽²³⁾ Conf. Cass. 11 gennaio 2002 n. 320; Cass. 2 marzo 2010 n. 4943, in *Assicurazioni* 2010, 348.

⁽²⁴⁾ Art. 290 del d.lg. 209/2005, cosiddetto «codice delle assicurazioni».

dell'(inesistente) contratto di assicurazione, ma — correttamente — quella del diritto al risarcimento, per il quale il danneggiato agisce.

L'impossibilità di concepire l'azione diretta contro l'assicuratore senza coinvolgere il responsabile del danno per l'accertamento della relativa responsabilità trova conferma, sotto il profilo processuale, anche nella pacifica giurisprudenza che in tema di responsabilità civile automobilistica impone il litisconsorzio necessario fra assicurato ed assicuratore della responsabilità nel caso in cui sia stato citato in giudizio solo quest'ultimo ⁽²⁵⁾. Si tratta di una tipica fattispecie di cause inscindibili, tanto che nel caso in cui la sentenza di primo grado sia stata impugnata dall'assicuratore nei confronti del solo danneggiato vittorioso, il giudice d'appello deve disporre l'integrazione del contraddittorio nei riguardi del responsabile del danno ⁽²⁶⁾.

Non appare necessario spendere altre considerazioni sul fatto che, se si tratta di litisconsorzio necessario e di cause inscindibili, l'estinzione dell'azione contro il vettore estingue anche l'azione contro il suo assicuratore.

La circostanza che l'azione diretta contro l'assicuratore sia sussidiaria a quella contro il responsabile del danno, che rimane imprescindibile, è assolutamente pacifica nella giurisprudenza, secondo la quale il rapporto litisconsortile necessario tra assicuratore e responsabile del danno sussiste solo nell'ipotesi di esercizio dell'azione diretta nei confronti dell'assicuratore e non in quella in cui il danneggiato agisca direttamente ed esclusivamente nei confronti del responsabile del danno; tanto che nel caso di azione esperita nei soli confronti del responsabile del danno, la partecipazione al giudizio dell'assicuratore può avvenire ad iniziativa dell'assicurato che lo chiami in causa a titolo di garanzia impropria, senza che sussista, in assenza di sua iniziativa, l'obbligo per il giudice di disporre l'integrazione del contraddittorio ⁽²⁷⁾.

⁽²⁵⁾ Cfr. Cass. 29 novembre 2005 n. 26041, in *Assicurazioni* 2006, II, 2, 148: «In tema di assicurazione obbligatoria della r.c.a., nel giudizio di risarcimento del danno promosso dal danneggiato con l'azione diretta contro l'assicuratore, è necessaria, ai fini dell'integrità del contraddittorio in sede di accertamento, la presenza del responsabile del danno e del proprietario del veicolo danneggiante, tanto in primo grado che nei successivi eventuali gradi di giudizio». Conf. Cass. 8 febbraio 2006 n. 2665, in *Arch. giur. circ.* 2007, 167; Cass. 13 aprile 2007 n. 8825; Cass. 14 dicembre 2010 n. 25238.

⁽²⁶⁾ Cass. 4 dicembre 1996 n. 10833; conf., *ex multis*, Cass. 28 aprile 1997 n. 3624, in *Arch. giur. circ.* 1997, 689; Cass. 27 ottobre 1998 n. 10693.

⁽²⁷⁾ Cass. 30 maggio 1995 n. 6074; conf. Cass. 14 giugno 2007 n. 13955, in *Arch. giur. circ.* 2007, 1294; Cass. 3 novembre 2008 n. 26421.

4. *Inesistenza del problema di un diverso termine estintivo nell'azione contro l'assicuratore rispetto a quello nell'azione contro il vettore o l'esercente* — Il fatto che l'azione diretta del danneggiato trovi fonte nella legge e non nell'obbligazione contrattuale esclude quindi che il suo diritto possa essere soggetto alla prescrizione assicurativa.

Ma se anche per avventura così non fosse, ossia se anche al diritto del danneggiato si applicasse la prescrizione del contratto d'assicurazione della responsabilità del vettore, il problema paventato dalla dottrina in esame non si porrebbe, in quanto risolto in radice proprio dalle norme sulla decorrenza della prescrizione nell'assicurazione di responsabilità poste dallo stesso art. 2952 c.c.

È previsto infatti che «nell'assicurazione della responsabilità civile, il termine decorre dal momento in cui il terzo ha chiesto il risarcimento all'assicurato o ha promosso contro di questo l'azione». Inoltre, «la comunicazione all'assicuratore della richiesta del terzo danneggiato o dell'azione da questo proposta sospende il corso della prescrizione finché il credito del danneggiato non sia divenuto liquido ed esigibile, oppure il diritto del terzo danneggiato non sia prescritto»⁽²⁸⁾.

Si vede bene che la preoccupazione che l'azione contro l'assicuratore si estingua per prescrizione prima che decada l'azione contro il vettore è infondata, in quanto è una fattispecie che non si potrebbe mai verificare. Il diritto azionabile contro l'assicuratore, infatti, non inizia a prescriversi allorché si verifica il fatto generatore della responsabilità del vettore o dell'esercente⁽²⁹⁾, ma nel momento in cui il danneggiato richiede il risarcimento del danno. A maggior ragione, quindi, se tale risarcimento viene richiesto direttamente all'assicuratore⁽³⁰⁾, è da ritenersi che la prescrizione si sospenda nello stesso momento in cui inizia il proprio decorso. Con il risultato che non potrebbe mai verificarsi alcuna discrasia, in quanto, per definizione, anche ammesso e non concesso che anche il danneggiato dovesse sottostare alle norme sulla prescrizione assicurativa, la sua azione diretta sarebbe in ogni caso il momento iniziale di decorrenza del termine e la prescrizione si sospenderebbe comunque nel momento stesso della sua azione.

⁽²⁸⁾ Art. 2952, secondo e quarto comma, c.c. Cfr. Cass. 10 agosto 2000 n. 10595, in *Dir. ed economia assicuraz.* 2001, 221; Cass. 23 novembre 2000 n. 15149, in *Danno e resp.* 2001, 940; Cass. 7 gennaio 2004 n. 50, in *Foro it.* 2004, I, 1451; Cass. 30 gennaio 2006 n. 1872.

⁽²⁹⁾ Cfr. Cass. 9 maggio 2001 n. 6426.

⁽³⁰⁾ La fattispecie non è prevista esplicitamente dalla norma (che prevede solo l'ipotesi di comunicazione della richiesta di risarcimento o di azione del danneggiato verso il responsabile) ma è facilmente desumibile in via analogica.

A ciò si aggiunga che la diversa soluzione prospettata — sempre ammesso che ne fossero validi i presupposti — avrebbe risultati ben peggiori dei benefici che si propone di raggiungere. Se infatti le azioni contro assicuratore e vettore avessero ciascuna un proprio termine di prescrizione (la prima) e di decadenza (la seconda) ⁽³¹⁾, significherebbe che esse sarebbero del tutto autonome fra loro. Il che comporterebbe che, estinta l'azione contro il vettore per il verificarsi della decadenza biennale prevista dalla convenzione di Montreal ⁽³²⁾, l'azione diretta contro l'assicuratore potrebbe essere tuttora ancora esperita ⁽³³⁾.

In questo caso, l'assicuratore non solo avrebbe titolo a chiamare in causa il vettore, ma se avesse anche nei suoi confronti diritto di rivalsa per somme che avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare, potrebbe esperire tale rivalsa contro il vettore all'esito dell'azione diretta del danneggiato, ossia anni e anni dopo l'estinzione dell'azione di quest'ultimo, per lo stesso danno, contro il vettore.

Le conseguenze di ciò sulla certezza del diritto e sull'uniformità della normativa della Convenzione di Montreal non hanno necessità di commento; se l'azione diretta contro l'assicuratore permanesse anche quando quella principale contro il vettore si fosse estinta, la decadenza biennale della Convenzione di Montreal non avrebbe alcuna pratica efficacia ⁽³⁴⁾.

Sul punto, è appena il caso di ricordare come, nel settore del trasporto aereo, la necessità di certezza dei rapporti giuridici inerenti al trasporto abbia sin dall'origine portato all'apposizione di limiti di decadenza invalicabili all'azione contro il vettore aereo, e come il nostro legislatore, a fronte del possibile concorso fra termini di prescrizione di diritto interno e termine di decadenza di fonte internazionale, abbia decisamente optato per il secondo,

⁽³¹⁾ La stessa dottrina in esame afferma che il termine biennale per l'azione previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999 è di decadenza (*op. cit.*, 790).

⁽³²⁾ Sulla durata effettiva nell'ordinamento italiano del termine di decadenza della Convenzione di Montreal si veda E. FOGLIANI, *La decadenza dall'azione nel trasporto aereo: l'illusione dell'uniformità*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2009, 169.

⁽³³⁾ Il che, come visto, sarebbe in contrasto con il fatto che il vettore o l'esercente assicurati sono litisconsorti necessari e devono quindi essere necessariamente chiamati in causa; a meno di ammettere la possibilità che possa sussistere un litisconsorte necessario (il vettore) che goda per legge dell'immunità dalle domande avversarie.

⁽³⁴⁾ Sulla natura del termine di estinzione dell'azione previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 si veda E. FOGLIANI, *La decadenza dall'azione*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 337.

escludendo *ope legis* l'applicabilità di termini di prescrizione ai diritti nascenti dal trasporto aereo ⁽³⁵⁾.

5. *Contrarietà della tesi alla normativa positiva vigente* — Sotto quest'ultimo aspetto, una siffatta tesi non solo appare in contrasto con la *ratio* e lo spirito che hanno ispirato i recenti interventi normativi di riforma, ma si colloca anche in palese contrasto con la lettera del diritto vigente.

La dottrina in esame, infatti, partendo dal dichiarato scopo di uniformare i termini dell'azione contro il vettore e quelli dell'azione diretta contro l'assicuratore, fa esplicito riferimento al termine di decadenza previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal. Tuttavia, «dovendo decidere circa la natura del termine biennale per l'azione in parola», afferma che «naturalmente [...] trattandosi di diritti derivanti da un contratto di assicurazione si tratterà di un termine biennale di prescrizione e non di decadenza come invece previsto dall'art. 35 della Convenzione Montreal» ⁽³⁶⁾.

Non è chiaro il motivo per il quale il termine biennale di decadenza, se applicato a diritti nascenti da un contratto di assicurazione anziché a diritti nascenti dal contratto di trasporto, dovrebbe mutare la propria natura e divenire di prescrizione. Se infatti la norma di riferimento è l'art. 35 della Convenzione di Montreal ed essa può derogare al regime di diritto comune sul contratto di trasporto prevedendo una decadenza anziché la prescrizione, non si vede perché non potrebbe farlo anche se applicata al contratto di assicurazione obbligatoria.

Ma su questo potrebbe anche sorvolarsi, se la riforma del codice della navigazione non avesse introdotto una norma che specifica che i diritti nascenti dal contratto di trasporto aereo sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale e non sono soggetti alle norme che regolano la prescrizione ⁽³⁷⁾.

Si è già visto come il danneggiato, con l'azione diretta, faccia valere diritti derivanti dal contratto di trasporto e non dal contratto di assicurazione. Ma anche se così non fosse e, come afferma la dottrina in esame, facesse

⁽³⁵⁾ Cfr. art. 949-ter, ultimo comma, e 954, ultimo comma, nei testi introdotti rispettivamente dal punto 11 e dal punto 16 dell'art. 14 del d.lg. 15 marzo 2006 n. 151.

⁽³⁶⁾ Così testualmente A. MASUTTI, *op. cit.*, 793.

⁽³⁷⁾ Art. 949-ter (per il trasporto passeggeri) e 954, nel testo oggi vigente sulla base di quanto disposto rispettivamente dall'art. 14 punto 11 e 14 punto 16 del d.lg. 15 marzo 2006 n. 151. Sugli inconvenienti dati dalla formulazione di tale norma, si veda E. FOGLIANI, *La prescrizione dell'azione risarcitoria* (relazione al Convegno di Lecce, 15 e 16 giugno 2012), in *Dir. trasp.* 2012, 689.

valere un diritto nascente da un contratto di assicurazione, è ben chiara la volontà del legislatore di porre a tali azioni un termine di decadenza invalicabile ed uniforme; termine tanto tombale da indurlo a specificare che le norme relative alla prescrizione non sono applicabili a tali azioni.

Non appare quindi condivisibile — né sul piano normativo, né su quello della ragionevolezza — una tesi, applicando la quale la decadenza così esplicitamente e pervicacemente sostenuta dal legislatore potrebbe essere posta nel nulla semplicemente interrompendo la prescrizione contro uno dei due debitori solidali (l'assicuratore) oppure azionando dopo anni da parte dell'assicuratore una rivalsa per danni non coperti dall'assicurazione ma risarciti dall'assicuratore al danneggiato.

Può quindi concludersi che un conto è il termine estintivo nell'azione diretta per il risarcimento del danno, che sottostà anche per l'assicuratore al regime stabilito per quella contro il vettore assicurato, altro è il termine di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione; termine che, per quanto detto sopra, non può che essere quello annuale previsto dall'art. 547 c. nav.

6. *Prescrizione nell'assicurazione per danni a terzi in superficie* — Anche ai diritti nascenti dal contratto di assicurazione per la responsabilità dell'esercente per i danni a terzi in superficie, la dottrina in esame ha ritenuto che in luogo di quello annuale previsto dal codice della navigazione debba applicarsi un termine di prescrizione biennale; che rinviene nell'art. 21 della Convenzione di Roma del 1952 sui danni a terzi in superficie.

In questo caso (come per le assicurazioni obbligatorie del vettore e dell'esercente) l'equivoco nasce dal ritenere che il diritto azionato dal danneggiato rientri fra i diritti nascenti dal contratto di assicurazione; tanto che la dottrina in esame conclude affermando la necessità di un riferimento all'art. 21 della Convenzione di Roma «anche per la prescrizione dei diritti di assicurazione, come stabilito dall'art. 1020, secondo comma, c. nav.»⁽³⁸⁾. Ma così non è, e non soltanto per le stesse ragioni esposte nei paragrafi precedenti⁽³⁹⁾, ma anche perché la norma citata non parla affatto di diritti nascenti dal contratto di assicurazione, ma di diritto al risarcimento per i danni subiti dal terzo.

⁽³⁸⁾ *Op. cit.*, 794.

⁽³⁹⁾ Le viste argomentazioni della giurisprudenza in tema di r.c. auto (cfr. *infra*, *sub* § 3). sono direttamente sovrapponibili all'assicurazione per la responsabilità per danni a terzi in superficie in virtù del fatto che la disciplina della prima è stata direttamente derivata dalla seconda e ne conserva pressoché immutati i tratti più significativi.

Il diritto del danneggiato nasce da un evento riconducibile all'aeromobile (e quindi all' esercente), che viene azionato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità dell' esercente non in virtù di un rapporto contrattuale con l'assicuratore stesso, ma in virtù di una espressa previsione normativa ⁽⁴⁰⁾. Il contratto di assicurazione costituisce semplicemente il presupposto di fatto e di diritto dal quale non nasce il diritto del danneggiato, ma semplicemente la possibilità per questi di ottenerne soddisfazione anche dall'assicuratore del responsabile danneggiante ⁽⁴¹⁾.

Quanto sopra trova conferma proprio nell'art. 1020 c. nav., laddove tratta separatamente la prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione (primo comma) da quelli di risarcimento per danni subiti dal terzo sulla superficie (secondo comma). Significativo al riguardo è l'uso, nel secondo comma, del termine «risarcimento» in luogo di «indennizzo» o «indennità», che sono i termini tecnici utilizzati per identificare la prestazione dell'assicuratore sulla base del contratto di assicurazione ⁽⁴²⁾. Dato che il risarcimento «consegue ad un comportamento illecito ed assume il carattere di una sanzione consistente nella specifica obbligazione di reintegrare il patrimonio della persona lesa» ⁽⁴³⁾, il fatto che la norma usi quel termine esclude che la prescrizione ivi indicata si riferisca al contratto di assicurazione, nel quale la prestazione pecuniaria dell'assicuratore è definita «indennità» o «indennizzo», ossia una mera «prestazione in denaro in funzione compensativa» non legata ad un atto illecito del soggetto obbligato.

Il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione per danni a terzi in superficie è pertanto, anche in questo caso, quello annuale previsto dall'art. 547 c. nav., richiamato dall'art. 1020, primo comma, ed applicabile al rapporto fra assicuratore ed esercente assicurato. Ogni possibile discrasia fra detto termine e quello di prescrizione del diritto del terzo danneggiato in superficie è risolto a priori dalle modalità di decorrenza e sospensione del termine di prescrizione previste dall'art. 2952, secondo e quarto comma, c.c., già esaminate ⁽⁴⁴⁾.

Per il termine estintivo dell'azione diretta contro l'assicuratore dell' esercente bisogna invece far riferimento, per effetto del richiamo diretto di cui all'art. 1020, secondo comma, c. nav. e non per i motivi addotti dalla dottri-

⁽⁴⁰⁾ Cfr. E. ROSAFIO, *L'assicurazione obbligatoria*, cit., 427 ss.

⁽⁴¹⁾ Cfr. E. ROSAFIO, *L'assicurazione obbligatoria*, cit., 414 ss.

⁽⁴²⁾ Indennizzo ed indennità sono sinonimi: cfr. le relative voci in *Enc. giur.* VI/1995, 889.

⁽⁴³⁾ Così A. PUBUSA, *Indennità e indennizzo*, in *Dig. pubbl.* VIII/1993, 223, 224.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. *infra*, sub § 4.

na in esame, all'art. 21 della Convenzione di Roma, che prevede un termine di prescrizione di due anni ed un successivo termine di decadenza dall'azione di tre anni, entrambi decorrenti dal giorno dell'evento ⁽⁴⁵⁾.

7. *Prescrizione nell'assicurazione obbligatoria del personale navigante* — Anche per l'assicurazione obbligatoria per i rischi di volo la dottrina in esame ritiene applicabile, in luogo di quella annuale aeronautica, una prescrizione biennale che in questo caso troverebbe fonte nell'art. 2952 c.c. In questo caso, la giustificazione per affermare la preminenza della norma civilistica su quella navigazionistica sembrerebbe basarsi da un lato sul fatto che l'assicurazione per i rischi di volo del personale navigante avrebbe natura di assicurazione privata, dall'altro sul rilievo che l'art. 1020 c. nav. sarebbe «norma generale relativa alle assicurazioni del titolo IV del codice» ⁽⁴⁶⁾ e quindi non disciplinerebbe l'assicurazione in esame, che si trova sotto altro titolo.

A prescindere dal fatto che nessun cenno è fatto dalle norme del codice della navigazione circa la loro applicabilità alle sole assicurazioni di rilievo pubblicistico, è da rilevare che, seguendo un tale ragionamento, allora la prescrizione biennale del codice civile dovrebbe applicarsi anche alle assicurazioni di cose previste dal codice della navigazione, che pure hanno natura di assicurazioni private; assicurazioni che peraltro la stessa dottrina ritiene esplicitamente soggette alla prescrizione annuale del codice della navigazione.

Non solo. Se tale motivazione fosse valida per ritenere inapplicabile la norma circa la durata della prescrizione di cui al primo comma dell'art. 547 c. nav. a favore di quelle civilistiche, per coerenza dovrebbero ritenersi inapplicabili anche le norme previste dal secondo comma del medesimo art. 547 c. nav. in tema di decorrenza della prescrizione ⁽⁴⁷⁾. Se infatti l'applicabilità della norma civilistica è data dalla natura del rapporto assicurativo, non si vede per quale motivo essa non dovrebbe limitarsi al solo primo comma dell'art. 547 c. nav.

Se a ciò si aggiunge che la natura dell'assicurazione obbligatoria del personale navigante è tuttora controversa, in quanto si discute ancora se essa

⁽⁴⁵⁾ Sull'astratta ammissibilità della concorrenza fra prescrizione del diritto e decadenza dall'azione, e per le convenzioni internazionali che adottano tale sistema, cfr. C. DE MARZI, *Concorrenza di prescrizione del diritto e decadenza dell'azione nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. trasp.* 2004, 888.

⁽⁴⁶⁾ Così A. MASUTTI, *op. cit.*, rispettivamente a p. 789 e 795.

⁽⁴⁷⁾ Il terzo comma dell'art. 547 c. nav., trattando dell'abbandono all'assicuratore, non è applicabile al tipo di assicurazione in esame.

sia una assicurazione infortuni o un'assicurazione della responsabilità dell' esercente ⁽⁴⁸⁾, si vede bene che basare l'applicabilità del termine biennale di prescrizione sulla pretesa natura privatistica dell'assicurazione è tesi piuttosto ardata.

Per quanto riguarda invece il fatto che l'art. 1020 c. nav. disciplinerebbe solo le assicurazioni previste dal titolo IV del codice della navigazione e non in generale quelle aeronautiche, è da rilevare che nulla di ciò si rinviene nella lettera della norma, che non pone alcuna delimitazione di quel tipo. Anzi, dal disposto dell'art. 1021, primo comma, c. nav. si deduce agevolmente che la norma si applica a tutte le assicurazioni aeronautiche. Infatti, dato che secondo l'art. 1021, «alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano, per quanto non è disposto dal presente titolo, le disposizioni del titolo delle assicurazioni della parte prima», per quanto riguarda la prescrizione, anche non volendo applicare il rinvio all'art. 547 c. nav. di cui all'art. 1020, primo comma, sempre alla stessa norma (ed allo stesso termine annuale) si giungerebbe in virtù dell'art. 1021.

Il che trova conferma anche nell'art. 1885 c.c. e dall'art. 1 c. nav., anche per l'ipotesi in cui anche all'art. 1021 si ritenesse avere anch'esso efficacia limitata al titolo IV del II libro della II parte del codice della navigazione. Infatti, l'esistenza dell'art. 547 c. nav. impedisce comunque il ricorso al termine di prescrizione biennale di cui all'art. 2952 c.c. ed impone che, salvo ove diversamente ed esplicitamente specificato, il termine di prescrizione delle assicurazioni per i rischi della navigazione aerea e marittima sia di un anno.

Anche in questo caso, quindi, il termine di prescrizione è da ritenersi quello annuale previsto dal codice della navigazione.

8. *Prescrizione nell'assicurazione per i danni da urto* — La dottrina in esame non fa cenno al termine di prescrizione dell'assicurazione per i danni da urto. Se da un lato sembrerebbe escludere anche per essa l'applicabilità dell'art. 1020 c. nav., che ritiene oggi applicabile alle sole assicurazioni contro i

⁽⁴⁸⁾ Secondo E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 497, essa ha natura di assicurazione contro gli infortuni a favore dei terzi, stipulata dall' esercente a beneficio ed a copertura del personale navigante; *contra*: D. GAETA, *Il lavoro della gente dell'aria*, Milano, 1984, 62, secondo il quale si tratta di un'assicurazione della responsabilità civile dell' esercente per gli infortuni del personale, e T. BALLARINO-S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 433, secondo i quali si tratta di assicurazione per conto proprio ma a favore del terzo. Critica a tali ultimi orientamenti M. ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, II, *Le assicurazioni contro i danni*, Padova, 2012, 325.

danni all'aeromobile ed alle merci, dall'altro non indica quale diverso termine di prescrizione dovrebbe applicarsi in luogo di quello annuale di cui all'art. 547 c. nav.

Non essendo sostanzialmente mutata la normativa al riguardo ⁽⁴⁹⁾, non v'è motivo alcuno per non ritenere applicabile l'art. 1020 anche all'assicurazione per i danni da urto e conseguentemente ritenerla soggetta al termine di prescrizione annuale del codice della navigazione.

9. *Prescrizione nell'assicurazione infortuni di volo passeggeri* — Se, per quanto detto finora, appare ragionevole ritenere che per le assicurazioni tipiche disciplinate dal codice della navigazione sia applicabile il termine annuale, la prescrizione biennale del codice civile appare invece applicabile a quelle assicurazioni che, pur avendo ad oggetto rischi della navigazione aerea, sono disciplinate unicamente dalla normativa di diritto comune.

Fra esse, le più importanti sono certamente le assicurazioni per gli infortuni di volo dei passeggeri che, dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, non sono più da quest'ultimo disciplinate ⁽⁵⁰⁾. Il vuoto creatosi al riguardo nella normativa navigazionistica impone quindi di ritenere ad esse direttamente applicabile la disciplina del codice civile, in virtù del disposto dell'art. 1885 c.c., secondo cui le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del codice civile stesso per quanto non è regolato dal codice della navigazione ⁽⁵¹⁾.

Sulla base di quanto sopra, quindi, le assicurazioni per gli infortuni di volo dei passeggeri devono ritenersi soggette alla prescrizione biennale del codice civile.

A ciò non sembra ostare la circostanza che nella prassi le coperture infortuni passeggeri siano quasi sempre inserite in polizze cumulative o combinate contenenti assicurazioni regolate dal codice della navigazione o da norme speciali da esso richiamate, con cui condividono gran parte delle clausole. L'applicazione del termine di prescrizione biennale potrebbe, in tali casi, essere messa in dubbio se le polizze cumulative o combinate avessero natura di contratti misti (seppur nell'ambito tipologico del contratto di

⁽⁴⁹⁾ Art. da 207 a 2019 c. nav.; l'unica modifica riguarda il rinvio di cui all'art. 1017, primo comma, oggi all'art. 1012 anziché ad un precedente articolo abrogato.

⁽⁵⁰⁾ Tutta la parte relativa agli infortuni di volo dei passeggeri (art. da 996 a 1000 c. nav.) è stata soppressa dall'art. 18 del d.lg. 9 maggio 2005 n. 96.

⁽⁵¹⁾ Cfr. al riguardo, seppur per diversa fattispecie, Cass. 25 ottobre 1984 n. 5438, in *Dir. mar.* 1985, 783.

assicurazione); in esse infatti sono comprese coperture per la maggior parte soggette alla disciplina della prescrizione assicurativa propria del diritto della navigazione.

Dato che per i contratti misti la soluzione che accoglie maggiori consensi è quella di ritenere che la disciplina applicabile sia quella la cui causa caratterizzante risulti prevalente ⁽⁵²⁾, nel caso in cui le polizze combinate o cumulative si ritenessero contratti misti si potrebbe sostenere che le coperture specificamente aeronautiche attraggano nell'alveo del diritto della navigazione anche la copertura infortuni passeggeri non più da esso disciplinata, e rendano applicabile anche ad essa la prescrizione annuale.

Tuttavia, una tale natura non sembra attagliarsi alle suddette polizze. In esse infatti, sono riconoscibili e scindibili i singoli contratti di assicurazione stipulati sicché più che lo strumento identificativo di un contratto misto, esse possono dirsi un unico strumento che racchiude in sé diversi contratti assicurativi che mantengono ciascuno la propria autonomia.

È pur vero che applicando alla sola copertura infortuni di volo la prescrizione biennale dovrebbe ammettersi che diritti nascenti dal medesimo contratto di assicurazione costituito da una polizza cumulativa o combinata siano soggetti a termini di prescrizione diversi; cosa teoricamente possibile, ma forse non auspicabile per motivi di certezza del diritto. Tuttavia, è da avvertire che il fatto che tutti i diritti nascenti dal medesimo contratto debbano essere soggetti al medesimo termine di prescrizione non è principio che possa ritenersi insito nel nostro ordinamento, in quanto esistono contratti tipici nei quali è lo stesso legislatore a porre termini di prescrizione diversi a seconda del diritto, pur scaturente dal medesimo contratto ⁽⁵³⁾.

Può quindi concludersi che il termine di prescrizione dei diritti nascenti dai contratti di assicurazione sugli infortuni di volo dei passeggeri è quello biennale previsto dall'art. 2952 c.c.

10. *Conclusioni* — Può dunque affermarsi che le modifiche alla disciplina internazionale e comunitaria sul trasporto aereo ed alla parte aeronauti-

⁽⁵²⁾ Cfr. Cass. 12 aprile 1999 n. 3578; sullo specifico tema della prescrizione applicabile ai contratti misti, Cass. 26 aprile 1984 n. 2626, in *Giur. it.* 1985, I, 1, 500; Cass. 30 novembre 2010 n. 24265; Trib. Cagliari 19 maggio 1999, in *Dir. trasp.* 1999, 991.

⁽⁵³⁾ Si può citare al riguardo il contratto di locazione, nell'ambito del quale analoghi diritti del locatore hanno prescrizioni diverse. Il diritto a percepire il canone di locazione si prescrive in cinque anni (art. 2948 c.c.), mentre il diritto al rimborso delle spese sostenute dal locatore per la fornitura dei servizi posti, per contratto, a carico del conduttore, si prescrive in due anni (art. 6, ultimo comma, l. 22 dicembre 1973 n. 841).

ca del codice della navigazione abbiano comportato l'applicabilità del termine biennale di prescrizione previsto dal codice civile soltanto alle assicurazioni per gli infortuni di volo dei passeggeri, per effetto della scomparsa di una specifica disciplina navigazionistica di tale assicurazione.

Per le altre assicurazioni, nulla può dirsi mutato in relazione al termine di prescrizione, che rimane quello annuale previsto dal codice della navigazione.

Né l'introduzione di un termine biennale anche alle altre assicurazioni aeronautiche appare al momento auspicabile. Da un lato, infatti, non sussiste alcun problema che un tale raddoppio del termine di prescrizione potrebbe evitare. Dall'altro, si creerebbe nel settore della navigazione un nuovo problema, costituito dalla parificazione del termine di prescrizione dei diritti dell'assicurato verso il suo assicuratore con quello dei diritti dell'assicuratore verso il suo riassicuratore⁽⁵⁴⁾; problema che nel settore marittimo ed aereo, dati i relevantissimi valori in rischio ed il conseguente ampio ricorso alla riassicurazione, sarebbero indubbiamente di notevole importanza.

⁽⁵⁴⁾ L'assicuratore che ricevesse un reclamo interruttivo della prescrizione nello stesso giorno di scadenza del termine non avrebbe infatti poi il tempo materiale di interrompere a sua volta l'identica prescrizione nei confronti del suo riassicuratore. Il problema non si poneva prima della modifica dell'art. 2952 c.c., in quanto la prescrizione nella riassicurazione era il doppio di quella nell'assicurazione.

