



# **PROCURAGENERALE** **della Corte di cassazione**

**Sezione 3<sup>a</sup> civile**

**Udienza Pubblica del 15 maggio 2023**

**Sostituto Procuratore Generale**

**Giovanni Battista Nardecchia**

**Causa n. 3, r.g. n. 8016/2020**

***Rel., Cons. Cricenti***

Con atto di citazione notificato in data 1.09.2015, la società xxxxxx S.p.A. (di seguito xxxx) proponeva opposizione davanti al Tribunale di xxxxx avverso il decreto ingiuntivo n. 19188/2015 per la somma di euro 542.041,10 oltre interessi e spese, richiesto dal signor xxx a titolo di indennizzo assicurativo per la morte, a seguito di incidente aereo, del padre, il signor xxx, medico soccorritore impegnato in operazioni di soccorso per conto del xxxx xxxxxx Italiano. In particolare, la società xxxx eccepeva l'intervenuta estinzione del credito azionato per prescrizione ex artt. 1020 e 547 cod. nav., chiedendo la revoca dell'opposto decreto previo accertamento e declaratoria di intervenuta estinzione.

Il Tribunale adito, con sentenza n. 2391/2017, nel ritenere che il credito fatto valere fosse soggetto al termine biennale di prescrizione di cui all'art. 2952 c.c., rigettava l'opposizione e la domanda riconvenzionale, liquidando le spese di causa in favore dell'attore.

Avverso tale decisione la xxxx proponeva appello innanzi alla Corte d'Appello di xxxx al fine di veder accertato e dichiarato, in parziale riforma della stessa e previa revoca dell'opposto decreto ingiuntivo, l'estinzione del credito, per sua intervenuta prescrizione ex artt. 1020 e 547 cod. nav., come richiamati dall'art. 1885 c.c., e, per effetto, la revoca dell'opposto decreto.

Si costituiva l'appellato xxx al fine di ottenere la reiezione dell'appello e, in via subordinata, la rimessione degli atti alla Corte costituzionale per la declaratoria di illegittimità costituzionale del disposto degli artt. 547 e 1020 cod. nav. in relazione all'art. 3 Cost, proponendo inoltre appello incidentale per la riliquidazione delle spese in primo grado.

La Corte territoriale, con sentenza n. 4039/2019, ha accolto l'opposizione del decreto ingiuntivo e rigettato le domande dell'appellato, compensando integralmente fra le parti le spese di causa.

A parere della Corte, in assenza di una disciplina specifica delle polizze assicurative multirischio che preveda che per tutti i rischi assicurati in un'unica polizza debba valere la regola comune del termine di prescrizione biennale di cui all'art. 2952 c.c., ciascun rischio ricompreso in tale polizza deve rimanere soggetto alla disciplina speciale che regola il corrispondente tipo di

assicurazione e quindi anche a quelle dettate in tema di prescrizione. Il giudice di secondo grado ritiene in particolare che all'infortunio aeronautico in questione, che concerne la caduta di un aeromobile in volo, sia applicabile la normativa speciale sui rischi da navigazione aerea, per la quale il termine di prescrizione è di un anno ai sensi dell'art. 547 cod. nav.

Secondo il giudice del gravame la questione di legittimità costituzionale non ha alcun pregio in quanto il legislatore con tale disciplina speciale ha confrontato la peculiarità del rischio di navigazione con tutti gli altri rischi comuni, dettando regole che tengono conto della loro diversa natura.

Avverso tale sentenza xxx propone ricorso per cassazione, resiste la xxxx con controricorso.

La corte, con ordinanza interlocutoria 2106/2023 ha disposto la trattazione del ricorso in pubblica udienza.

Con il primo motivo si prospetta la violazione o falsa interpretazione del combinato disposto degli artt. 1885, 2952 c.c. e 547, 1020 cod. nav. in relazione all'art. 360, comma 1, n. 3, c.p.c. per aver la Corte territoriale erroneamente ritenuto applicabile al diritto fatto valere in giudizio il termine di prescrizione annuale ex art. 547 cod. nav., relativo ai diritti derivanti dai contratti di assicurazione contro i rischi della navigazione marittima ed esteso dall'art. 1020 cod. nav. a quelli derivanti dai contratti di assicurazione contro i rischi della navigazione aerea, in luogo di quello biennale di cui all'art. 2952 c.c.

A parere del ricorrente, l'assicurazione in questione sarebbe rivolta a coprire rischi di natura diversa, e non solo quelli possibili durante la navigazione aerea, trattandosi di una polizza multirischio, non solo non riferita esclusivamente ai rischi della navigazione, ma soprattutto in quanto non rientrante fra le polizze tipiche previste dal codice della navigazione, assoggettate alla disciplina speciale della prescrizione. In particolare, l'art. 1885 c.c., rendendo applicabili le norme del codice della navigazione ai soli contratti tipici disciplinati da detto codice, con l'abrogazione operata dall'art. 18 del d.lgs. n. 96/2005 delle disposizioni costituenti il capo I rubricato "Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri" del titolo IV del libro III della parte II del codice della navigazione non permetterebbe più l'applicazione delle norme sulla prescrizione previste dal detto codice in quanto non più rientrante l'assicurazione dei passeggeri fra i tipi assicurativi disciplinati dalla normativa speciale. Secondo il ricorrente il richiamo dell'art. 1885 c.c. avrebbe avuto quindi valore per i contratti a tutela del trasportato nel regime antecedente la riforma, quando il codice della navigazione conteneva (artt. 996-1000) la disciplina di tale tipo assicurativo, mentre non potrebbe più avere applicazione con la cancellazione di tale tutela dall'ambito della disciplina speciale.

Il motivo è fondato.

In primo luogo, va sottolineato che il contratto di assicurazione in questione è rivolto a coprire il rischio della morte per infortunio degli assicurati "nelle loro specifiche mansioni di passeggeri soccorritori durante i voli effettuati con qualsiasi tipo di aeromobile".

Ciò posto è necessario interrogarsi se nel caso di specie, ad un'assicurazione volontaria dei passeggeri contro gli infortuni di volo, si applichi il principio recentemente affermato dalla Corte secondo cui "In tema di navigazione marittima ed aerea, il termine annuale di prescrizione previsto dall'art. 547 c.n., comma 1, si applica a tutti i diritti derivanti dal contratto di

assicurazione, incluso quello all'indennizzo dell'assicurato verso l'assicuratore in caso di verifica dell'evento previsto in contratto, trattandosi di disposizione avente natura speciale rispetto all'art. 2952 c.c., comma 2, c.c." (Cassazione civile sez. 3<sup>a</sup>, 15/01/2020, n. 541 ).

L'attuale quadro normativo riguardante le assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea continua ad essere formato dalle regole contenute sia nel codice civile sia nel codice della navigazione richiamate dall'art. 1885 c.c. che, inserendosi nel sistema della gerarchia delle fonti del diritto della navigazione, si pone come norma di collegamento tra la normativa speciale ed il diritto comune, consentendo quindi di integrare il diritto della navigazione con le disposizioni generali in materia di assicurazioni previste dal codice civile. La norma nel rinviare alle leggi speciali per la disciplina delle assicurazioni contro i rischi della navigazione, fa in particolare salve le norme del codice civile nel caso in cui le leggi speciali, e nello specifico quelle del codice della navigazione, nulla dispongano al riguardo.

A tal proposito occorre ricordare che il diritto delle assicurazioni aeronautiche non è sorto né si è sviluppato con caratteri propri, particolaristici, ma si è innestato sul tronco del diritto generale delle assicurazioni, assorbendo di questo la sostanza e lo spirito. Non esiste così un contratto di assicurazione aeronautica, che si distacchi da quelli noti di assicurazione, esistendo in passato invece assicurazioni di cose, di responsabilità, di persone contro i rischi della navigazione aerea, come applicazioni dei rami dell'assicurazione trasporti, di quella di responsabilità, di quella vita e infortuni.

Il codice della navigazione, pertanto, disciplina le assicurazioni aeronautiche al titolo IV del libro III della parte II, prevedendo disposizioni *ad hoc*, giustificate, secondo il legislatore dell'epoca, dalle peculiarità proprie del settore aereo, e rinviando, per quanto non espressamente regolato, alle norme dettate per le assicurazioni marittime dagli artt. 514 e ss., cod. nav., di cui condividono gli elementi di specialità rispetto alle assicurazioni di diritto comune.

A fondamento della scelta del legislatore di un'autonoma disciplina della materia della navigazione vi è la considerazione dei particolarismi della materia, che risulta a confine tra le varie zone del diritto e fonde elementi tecnici ed elementi giuridici, producendo in questi ultimi un'unione tra norme private e pubbliche, che non è, nella maggior parte dei casi, possibile distinguere le une dalle altre.

La legge della navigazione (come ricordato dalla [Relazione](#) al relativo codice), da legge speciale di una determinata categoria di persone qualificata dall'attività da esse esplicata, diventa legge regolatrice di tutti i rapporti economici che derivano da una specifica attività la cui tutela è rilevante per l'ordinamento in forza dell'importanza degli interessi in gioco.

In particolare, con l'assicurazione dei passeggeri – i cui interessi in gioco hanno un elevato grado di socialità tale da richiedere una forma di protezione obbligatoria – il legislatore ha inizialmente temperato le posizioni contrapposte esentando da un lato il vettore dalla responsabilità verso i passeggeri medesimi e dall'altro tutelando in via diretta l'integrità fisica del trasportato. Con tale assicurazione la normativa consentiva di preservare contemporaneamente il passeggero dai danni subiti ed il vettore dalle conseguenze derivanti da una riconosciuta responsabilità civile.

Sin dalla sua originaria formulazione l'art. 1020 c. nav. ha stabilito i termini di prescrizione nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri, (art. 996-1000), delle assicurazioni di cose (art. 1001- 1009), delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto (art.

1010-1019), e tale generale applicazione ha visto un'eccezione con mero riguardo alle assicurazioni degli infortuni aeronautici (art. 935 c. nav.).

L'art. 1020 ha dunque assunto, per volontà del legislatore del 1942, i connotati di norma comune, applicabile a tutte le assicurazioni relative ai rischi della navigazione aerea (con la sola eccezione che abbiamo visto). Il primo comma, per effetto del rinvio all'art. 547 c. nav., prevede un solo anno di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione

Siffatta modalità di contemperamento di interessi viene a mutare con la riforma che ha cura di cancellare dal codice della navigazione l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri e di introdurre con l'art. 942 cod. nav., in ossequio alla normativa comunitaria che esso espressamente richiama (Si tratta del regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002 (art. 3, secondo comma), nonché del regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili. Quest'ultimo pone in capo ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili l'obbligo di assicurare la propria responsabilità, rispettivamente, per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci e verso i terzi (art. 4)), l'assicurazione della responsabilità del vettore verso i passeggeri, in tal modo assicurando al danneggiato un doppio binario risarcitorio costituito dalle garanzie generiche del vettore e da quella dell'assicuratore.

Tale tipologia di assicurazione contro gli infortuni dei passeggeri – di cui agli artt. da 996 a 1000, testo originario, cod. nav. – scompare dal novero delle assicurazioni obbligatorie in quanto giudicata di scarsa utilità, venendo quindi al suo posto, introdotto con il nuovo art. 942 cod. nav., una normativa in linea con gli orientamenti comunitari ed internazionali.

Tale processo di revisione del codice della navigazione, innovando la disciplina delle assicurazioni dei rischi della navigazione, ha inevitabilmente inciso anche sull'art. 1020 privandolo della natura originaria di norma comune, applicabile per tutte le assicurazioni dei rischi della navigazione aerea.

Al mutamento normativo intervenuto in sede di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione in relazione alle assicurazioni obbligatorie è seguito anche quello, introdotto dalla l. n. 166/2008, che ha mutato da un anno a due anni il termine di prescrizione fissato dall'art. 2952 c.c. in tal modo variando in maniera significativa sia l'ambito di applicazione dell'art. 1020 cod. nav. e quindi delle norme speciali sulla prescrizione, sia i termini riferibili alle singole fattispecie.

In altri termini, l'art. 1885 c.c. rende applicabili le norme del codice della navigazione ai soli contratti tipici disciplinati da quel codice: poiché però nel 2005 con la L. n. 96 quei contratti sono stati abrogati, ecco allora che il richiamo dell'art. 1885 c.c. viene meno.

Esso aveva valore nel regime precedente la riforma quando il codice della navigazione conteneva (artt. 996 e ss.) la disciplina di tipi assicurativi propri della navigazione aerea, mentre alcun valore può avere il richiamo alla disciplina della prescrizione dopo che quella del contratto è stata abrogata.

La norma contenuta nell'art. 547 cod. nav. (per il richiamo ad essa contenuto nell'art. 1020) sostanzia quindi la sua prevalenza sulla norma generale contenuta nel codice civile in base al principio "*lex specialis derogat generali*" solo nel caso in cui si occupi di fattispecie specifiche previste

dal codice della navigazione e non quindi quando si è in presenza di fattispecie ad esso estranee, come nel caso di specie.

Un ulteriore argomento a favore di tale interpretazione si ricava dalla considerazione che l'art. 942 (disposizione che, come detto, per effetto della riforma del codice della navigazione disciplina l'obbligo di contrarre l'assicurazione per la responsabilità civile dei passeggeri) prevede, oltre all'obbligo per il vettore di assicurare la propria responsabilità civile per la morte e le lesioni personali dei passeggeri, anche l'azione diretta del passeggero-danneggiato verso l'assicuratore per il risarcimento del danno subito (art. 942, secondo comma).

Il danneggiato può, pertanto, agire sia nei confronti del vettore, per il danno subito nelle fasi del trasporto, sia nei confronti del suo assicuratore dal che ne deriva che questi debba avere a disposizione lo stesso termine per esercitare l'azione verso il soggetto ritenuto maggiormente solvibile.

Poiché il passeggero per poter agire nei confronti del vettore ha a disposizione due anni di tempo (alla luce della disciplina comunitaria ed internazionale applicabile, come stabilito dall'art. 35 della Convenzione di Montreal), deve ritenersi che debba avere a disposizione lo stesso termine biennale per l'azione qualora il medesimo passeggero intenda agire direttamente nei confronti dell'assicuratore (cfr. per analoghe considerazioni Cass. 2 aprile 2009 n. 8007, dove, con riguardo ad una assicurazione per la responsabilità civile da circolazione di veicoli si è stabilito, infatti, che 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, ai sensi dell'art. 26 della legge n. 990/1969).

Sulla base delle considerazioni complessivamente svolte e restando assorbita ogni altra prospettazione dedotta con il ricorso, quest'ultimo deve essere accolto.

**p.q.m.**

**Il P.M. chiede**

**L'accoglimento del ricorso.**

Roma, 26 aprile 2023.

**PER IL PROCURATORE GENERALE  
IL SOSTITUTO  
Giovanni Battista Nardecchia**