

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA



DOTTORATO DI RICERCA IN DIRITTO COMUNE PATRIMONIALE

XXVIII CICLO

Coordinatore Ch.mo Prof. Enrico Quadri

TESI DI DOTTORATO

IL MODELLO GIURIDICO DEI PROTECTION & INDEMNITY  
CLUBS: PROFILI SOCIETARI E DI IMPRESA

Tutor  
Ch.mo Prof. Giuseppe Guizzi

Candidato  
dott. Antonio Maurizio d'Orta

ANNO ACCADEMICO 2016/2017



# IL MODELLO GIURIDICO DEI *PROTECTION & INDEMNITY CLUBS*: PROFILI SOCIETARI E DI IMPRESA

<b>PREMESSA</b>	pag. 7
<b>Capitolo Primo</b>	pag.17
<i>Evoluzione del modello giuridico dei P&amp;I Clubs</i>	
1. Origine del modello giuridico dei <i>P&amp;I Clubs</i> .	pag.18
2. Estensione della tutela nei confronti del ramo <i>Indemnity</i> . Nascita dei <i>P&amp;I Clubs</i> .	pag.27
3. Attenuazione della regola generale ‘ <i>pay to be paid</i> ’ a seguito del riconoscimento dell’organizzazione di armatori.	pag.30
4. Gestione del sinistro ad opera del <i>Club</i> e rilascio di garanzia personale in favore dei creditori dell’armatore assicurato.	pag.37
5. Azione diretta del terzo danneggiato e insolvenza dell’armatore-assicurato.	pag.40
6. <i>Single-ship companies</i> e abuso della personalità giuridica.	pag.45
7. Perplessità rispetto all’idea incline a ravvisare aspetti distorsivi nell’utilizzo del modello organizzativo del gruppo societario nel fenomeno delle <i>single ship companies</i> .	pag.47
<b>Capitolo Secondo</b>	pag.57
<i>Struttura organizzativa e qualificazione giuridica dei moderni P&amp;I Clubs</i>	
1. Modalità di ingresso al <i>P&amp;I Club</i> : selezione incentrata su criteri reputazionali e sistemi di <i>risk management</i> .	pag.58

2. Struttura organizzativa dei <i>P&amp;I Clubs</i> .	pag.64
3. Il ruolo centrale assolto dai corrispondenti nella fase del <i>claim handling</i> .	pag.71
4. Indagine empirica sulla natura giuridica dei <i>P&amp;I Clubs</i> e analisi in chiave comparativa con i modelli di organizzazione societaria di stampo mutualistico predisposti dal nostro ordinamento.	pag.73
<b>Capitolo Terzo</b>	pag.83
<i>Attività di impresa e modalità di agire nel mercato dei P&amp;I Clubs</i>	
1. Operatività dei <i>P&amp;I Clubs</i> nell'ordinamento interno e attività di impresa illecita.	pag.84
2. Profili giuridici del sistema di vigilanza introdotto nel mercato assicurativo dalla direttiva <i>Solvency II</i> .	pag.92
3. Meccanismi di distribuzione del peso economico della prestazione risarcitoria rilevando situazioni di responsabilità armatoriale nel contesto delle coperture <i>protection &amp; indemnity</i> .	pag.102
4. Intese restrittive della concorrenza ed esenzione dall'applicazione della normativa <i>antitrust</i> ai sensi dell'art. 101, par. 3, TFUE nella prospettiva degli accordi intercorsi tra <i>P&amp;I Clubs</i> .	pag.105
5. Il rifiuto di contrarre opposto dal <i>P&amp;I Club</i> . Quali tutele per l'armatore?	pag. 116
6. Il sistema di reciproche garanzie tra <i>P&amp;I Clubs</i> sorta di <i>essential facility</i> .	pag.123
7. La funzione di deterrenza rispetto agli atti di concorrenza sleale nella prospettiva della regolamentazione approntata dai <i>P&amp;I Clubs</i> .	pag.126
<b>Capitolo Quarto</b>	pag. 128

*Regime assicurativo e profili di comparazione*

1. Richiesta di iscrizione al <i>P&amp;I Club</i> e oneri informativi a carico dell'aspirante- <i>member</i> .	pag.129
2. Articolazione del nesso tra rapporto sociale e rapporto assicurativo.	pag.133
3. L'interesse assicurabile agli effetti del riconoscimento dello status di <i>member</i> .	pag.137
4. Elementi di prova del contratto di assicurazione marittima.	pag.139
5. I doveri a carico dell'armatore al verificarsi del danno: obbligo di avviso e obbligo di salvataggio.	pag.141
6. L'assistenza e il soccorso in mare integrazioni dell'obbligo di salvataggio.	pag.152
7. Verso una nuova forma di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile.	pag.154
8. La vicenda 'Costa Concordia', <i>leading case</i> , per definire entità e portata dell'obbligazione risarcitoria ricadente sui <i>P&amp;I Clubs</i> .	pag.159
<b>Conclusioni</b>	pag.164
BIBLIOGRAFIA	pag.165
GIURISPRUDENZA	pag.188



IL MODELLO GIURIDICO DEI *PROTECTION & INDEMNITY CLUBS*  
PROFILI SOCIETARI E DI IMPRESA

PREMESSA

All'operazione assicurativa marittima si ricorre per soddisfare un'esigenza di sicurezza avvertita dagli operatori di settore a fronte dei pericoli che presenta l'attività di navigazione: corrisponde al « percorso marittimo della mutualità »<sup>1</sup> che soccorre ove insorgano pericoli temuti e connesse questioni di responsabilità.

Il settore del trasporto marittimo ha costituito in passato l'*humus* di una tipologia di negozi assicurativi<sup>2</sup> forgiati su modelli contrattuali diretti alla salvaguardia di interessi riferiti agli aventi diritto alle merci. Soggetti determinati a investire in attività orientate alla gestione di rischi altrui, di norma, noleggiatori e vettori.

Si iscriveva in questo ambito il contratto di assicurazione, ancillare al contratto di trasporto, ed è appena il caso di richiamare che l'assicurazione marittima presenta propria specificità considerato che la singolarità della « localizzazione del rischio in un ambiente diverso dalla terraferma conferisce [alla] comunione di pericolo un tratto di specialità, che è poi accentuata da altri fattori »<sup>3</sup>. Rilevano: a) il tempo di esposizione al rischio; b) l'indole del pericolo; c) la finalità del vincolo associativo; d) il sistema di ripartizione del rischio.

Le assicurazioni marittime<sup>4</sup> presentano una disciplina giuridica mista effetto di componenti interagenti: quella legislativa<sup>5</sup>, quella relativa a specifici

---

<sup>1</sup> A. LA TORRE, sv. « *Assicurazione (genesi ed evoluzione)* », in *EdD., Annali*, I, 2007, p. 83.

<sup>2</sup> Nel rimarcare i caratteri di autonomia e specialità del diritto della navigazione autorevole dottrina ha ribadito il contributo apportato da questo ramo del diritto al sorgere, e al diffondersi, di istituti di rilievo. Ricadono in questo spazio la disciplina moderna dell'assicurazione, la regolamentazione di tipi inediti di società, la stessa cambiale: un fascio di istituti giuridici per vari aspetti sinergici ed espressioni tipiche di una impronta capitalistica della disciplina delle relazioni economiche. Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, 13 ed., Milano, 2013, p.7.

<sup>3</sup> A. LA TORRE, s.v. « *Assicurazione (genesi ed evoluzione)* », in *EdD., Annali*, cit., pag. 83.

<sup>4</sup> Lo sforzo analitico di circoscrivere il campo di operatività delle assicurazioni marittime ha condotto a due posizioni di massima. Per un verso, si insiste sulla contestualizzazione ambientale e temporale del fenomeno delle assicurazioni marittime (per tutti, v. G. PESCATORE, *Assicurazione- IX Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, Roma, 1991 (aggiorn.), *ad vocem*, 2. Per altro verso, si propende per un'accezione ampia del fenomeno delle assicurazioni marittime coinvolgendo non solo fattispecie aventi ad oggetto rischi derivanti dall'attività di navigazione, ma eventi riconducibili all'utilizzazione economica della nave (in tal senso, v. M. GRIGOLI, *Sulla individuazione delle assicurazioni marittime ed aeree*, in *Assicurazioni*, 1976, I, p. 207).

patti contrattuali. Si aggiunga l'altra componente effetto di sedimentazione di criteri interpretativi, regole, nozioni giuridiche coerenti a fattispecie contrattuali attigue: questo avrebbe favorito una sistematica dei contratti assicurativi marittimi che richiama sia la disciplina giuridica ordinaria, sia la disciplina giuridica speciale. Ne sia prova il disposto dell'art. 1885 c.c..

In materia di assicurazioni contro i rischi della navigazione, difatti, la norma rimanda alla disciplina del codice civile per quanto non diversamente regolato dal codice della navigazione. In tal senso, si applicano i principi generali (artt. 1882-1903 c.c.) e le regole in materia di assicurazione contro i danni (artt. 1904-1908) se non derogate dagli artt. 514 ss. c. nav..

Secondo altra angolazione l'accostamento del contratto di assicurazione ai contratti per adesione comporta che le condizioni generali del contratto vengano unilateralmente predisposte dall'assicuratore<sup>6</sup>.

Tuttavia, per l'ambito delle assicurazioni marittime la regola vale in parte se solo si rifletta alla circostanza che le stesse presentano una disciplina che rimanda alla latitudine giuridica internazionale coerentemente all'esigenza di accreditare ragioni generali di conformità, e di uniformità normativa<sup>7</sup>, demandate a un imponente apporto clausolare prova di percorsi propri del diritto della navigazione. Difatti, la previsione del fattore-rischio, specifiche questioni di natura contrattuale, rimandano a un assetto di clausole pre-confezionate in formulari stranieri<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Preme notare che la maggior parte delle norme di legge dirette a disciplinare l'assicurazione marittima rivestono carattere dispositivo, non cogente, dunque suscettibili di essere derogate per iniziativa delle parti.

<sup>6</sup> Il contratto *business to consumer*, le questioni sottese, i rimedi a tutela del contraente debole, è tematica affrontata da G. GUIZZI, *Contrattazione*, in AA.VV., *Diritto delle imprese. Manuale breve*, Milano, 2012, p.153 ss. Vengono sottolineate le peculiarità dei contratti d'impresa che insistono - si richiama al riguardo autorevole dottrina - su « schemi non necessariamente coincidenti con quelli dell'«incontro» di volontà e nel classico combinarsi tra proposta e accettazione » (C. ANGELICI, *La contrattazione d'impresa*, in AA. VV., *L'impresa*, Milano, 1985, pag. 185 ss., spec. p. 190).

<sup>7</sup> Allo stesso modo di altri rami del diritto, forse ancor più di altri, il diritto della navigazione si mostra recettivo degli 'elementi di estraneità', dei profili maturati in altri ordinamenti. Corrispondono a una esigenza di apertura le convenzioni internazionali dirette a confezionare una regolamentazione omogenea di rapporti e allontanare il rischio della frammentazione e del disordine normativo. In tema, cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale*, cit., p. 32 ss.

<sup>8</sup> Tra i più diffusi formulari nel settore delle assicurazioni marittime si richiamano quelli apprestati dall'*Institute of London Underwriters*. Rivestono altrettanto rilievo le *Institute Clauses* elaborate dall'*American Institute of Marine Underwriters* (AIMU), ovvero le *American Institute Clauses* o *American Clauses*. Clausole richiamate nella polizza corpo e macchine (H&M) sottoscritta per la Costa Concordia. In argomento, si rimanda ad A. BOGLIONE, *L'assicurazione della Costa Concordia e la protezione P&I*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2014, p. 291. Il coordinamento dei formulari alle polizze è oggetto di approfondimento: si veda ancora A. BOGLIONE, *Commento all'art. 513*



Le assicurazioni avverso i rischi della navigazione configurano una *species* del *genus* delle assicurazioni contro i danni.

Tale è meccanismo diretto a rivalere l'assicurato, nei limiti di spettanza del dovuto, per i danni da sinistro marittimo così da compensare le perdite, talora, di tale e notevole entità da minare il patrimonio armatoriale. Il danno assume natura, e rilievo, differenti secondo che debba imputarsi a maldestra attività umana interessando l'ambito della infortunistica da collisioni marittime, ovvero, a eventi naturali prodotti da condizioni del mare inclementi causa di naufragio e di sinistri. E vanno riscontrate lacune del codice della navigazione nel delineare le fattispecie da ricondurre all'alveo dell'assicurazione di responsabilità essendo, da questo, solo previste le assicurazioni per somme dovute per contribuzione in avaria comune e le assicurazioni della responsabilità dell'armatore per danni da urto.

Si constata che le fattispecie regolate dal codice della navigazione non esauriscono il ventaglio di figure rientranti nel novero di quelle che delineano responsabilità assicurabili, diverse e variegata e ne rende testimonianza lo sfondo normativo.

Nello specifico, rileva la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009/20/CE in materia di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi<sup>9</sup> diretta a illustrare:

---

*cod. nav.*, in AA.VV., *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, a cura di G. Volpe Putzolu, Padova, 2010, p. 176; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, p. 27 ss., spec. p. 29. Quest'ultimo a. tocca il punto specifico - « I clausolari di assicurazione marittima sono creati per operare nel mercato internazionale » - ed evidenzia come « La necessità di una loro interpretazione uniforme e costante discende dall'esigenza, tipica del mercato delle assicurazioni marittime, di un'ampia riassicurazione su un vasto mercato. Tale interpretazione uniforme non può aversi che facendo capo al mercato nel quale i formulari sono nati. E, d'altro canto, la volontà delle parti contraenti, quando adottano un clausolario straniero, è quella di avere non solo questo nel suo tenore letterale, ma nel significato che alle disposizioni del clausolario si attribuisce nel Paese d'origine. ». Si legga, altresì, S. FERRARINI, *Polizze tipo italiane e clausolari inglesi di assicurazioni marittime*, in *Assicurazioni*, 1981, I, p.125; ancora, E. PIOMBINO, *L'impiego di clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima: la soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell'ANIA*, in *Dir. mar.*, 1989, p. 1216. *Contra*, App. Milano, 9.6.1972, in *Assicurazioni*, 1973, II, 2, p. 266, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla delimitazione del rischio di guerra nell'assicurazione marittima*.

<sup>9</sup> Si tratta di specifica direttiva parte di un insieme di direttive (dalla 2009/15/CE alla 2009/21/CE), a cui si aggiunge un regolamento (reg. n. 391 del 2009), predisposti nell'obiettivo di incrementare il livello di protezione a beneficio di coloro che subiscono danni e perdite in conseguenza di incidenti causati da navi: il c.d. 'terzo pacchetto sicurezza' (approfondimenti in VAN DER HOUVEN VAN OORDT, *Third EU Safety package Poses Protection Question. Directive's Failure to allow a claimant direct recourse against an insurer sparks concern*, 20 January 2010, p.1). Tali interventi afferiscono a un progetto finalizzato a garantire la tutela della sicurezza del mare, e la tutela dei traffici marittimi, avvertito nello spazio europeo e oggetto della comunicazione della Commissione del 10.10.2007 in tema di politica marittima dell'Unione Europea. Una sorta di manifesto dei principi ispiratori l'attività normativa europea, in questo

- a) la disciplina degli obblighi incumbenti sugli armatori (art.1),
- b) la regolamentazione dell'ambito di applicazione (art. 2),
- c) l'ambito di copertura dell'assicurazione (art. 4).

La direttiva prevede l'obbligo per gli armatori di navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate battenti bandiera dello Stato membro, per gli armatori di navi battenti bandiera di altro Stato che attraccino in un porto europeo ad eccezione delle navi militari da guerra o utilizzate dallo Stato per attività di natura governativa non commerciale, di contrarre un'assicurazione o sottoscrivere una garanzia alternativa<sup>10</sup> così da risultare coperte le situazioni di responsabilità nascenti da crediti marittimi entro, e non oltre, il tetto pecuniario fissato dalla Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (LLMC 1976). Convenzione perfezionata dal Protocollo del 2 maggio 1996, modificata il 19 aprile 2012 all'esito dell'accoglimento di emendamenti innalzanti i limiti di responsabilità, in vigore dall'8 giugno 2015.

Viene ribadito che l'avvenuta sottoscrizione assicurativa debba essere provata fornendosi l'armatore di 'certificato di assicurazione' rilasciato dall'assicuratore e da serbare a corredo della documentazione di bordo della nave<sup>11</sup>.

Recepita tardivamente nell'ordinamento interno la direttiva trova riscontro nel d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111<sup>12</sup> a cui deve riconoscersi alto profilo giuridico: il dettato decretale prevede apertura alle convenzioni internazionali, alle prassi negoziali adottate presso altre realtà ordinamentali.

Si richiama l'impianto di garanzie assicurative apprestato dai '*Protection and Indemnity Clubs*' (= *P&I Clubs*) enti a base mutualistica di fattura anglosassone che rielaborano, in una prospettiva moderna, l'impianto tecnico-giuridico di regole in materia di responsabilità armatoriale: assetti a cui prestano

---

settore della circolazione marittima, diretta a interessare una strategia di dialogo con i principali *partners* così da promuovere assetti di condivisione internazionale per la prevenzione dei disastri. La comunicazione rimanda alle determinazioni della risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993 volta a realizzare una politica comune sulla sicurezza dei mari.

<sup>10</sup> La direttiva 20/2009/CE poggia sul principio « *other financial security such as a guarantee of a bank or other financial institutions similar* ».

<sup>11</sup> Il legislatore europeo indica quali siano le informazioni da corrispondere a mezzo del certificato. Occorrerà rendere noto: a) nome della nave, numero IMO e porto di immatricolazione; b) nome e luogo della sede principale dell'armatore; c) tipo e durata dell'assicurazione; d) nome e sede principale del fornitore dell'assicurazione e, se del caso, sede presso cui l'assicurazione si è stipulata.

<sup>12</sup> L'intensità del dibattito tra Governo e Parlamento sulla recezione nell'ordinamento interno della legge comunitaria 2010 ha causato inerzia nell'applicazione della disciplina europea provocando una procedura di infrazione (n. 2012/0078).

attenzione gli ordinamenti nazionali<sup>13</sup>. Le ‘*Club Rules*’ dei *P&I Clubs* evocano formule collaudate che ascendono a protocolli risalenti alle disposizioni del ‘*Maritime Insurance Act*’ del 1906 (= MIA) statuto, coerente ai dettami del *common law*, che configura i « *perils of the sea* » come « *fortuitous accidents or casualties of the sea* »<sup>14</sup>. A tale caposaldo normativo, degli inizi dello scorso secolo<sup>15</sup>, rinviano le organizzazioni mutue *P&I Clubs* che prevedono, per gli aderenti, la sottoscrizione di polizze assicurative a copertura della responsabilità civile dell’armatore verso l’equipaggio, verso i passeggeri.

I maggiori rischi che ricadono nella copertura assicurativa ‘*Protection & Indemnity Cover*’ prestata dai *P&I Clubs* sono accuratamente elencati nelle *Rules* - si diceva - da cui conseguono le linee-guida in materia di protezione assicurativa marittima, le condizioni di polizza assicurativa, le responsabilità armatoriali verso le persone, il carico, i terzi.

Tali linee-guida delle *Rules* consentono di apprestare il programma assicurativo, ascrivere a ogni tipologia di rischio la relativa franchigia, delineare i limiti di copertura assicurativa all’esito di complesse analisi che hanno ad oggetto la statistica dei sinistri rispetto a un convenzionale periodo di osservazione. Trattasi di sorta di *follow up* assicurativo.

Non solo *lex mercatoria*<sup>16</sup> regolante i traffici tra *mercantes*, ma diritto destinato alla classe mercantile - specificamente alla classe di armatori appartenenti all’*International Group of P&I Clubs*<sup>17</sup> -: diritto che ‘transita’ negli statuti dei singoli *P&I Clubs* e prevede quali naturali fruitori gli armatori proprietari di navi e i noleggiatori, affiliati ai *P&I Clubs*, così che la ripartizione del rischio marittimo, presentando caratteri omogenei, avvenga conformemente ai principi della mutualità, dunque, comportando una sana e tollerabile sopportazione del rischio marittimo<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Le regole dei *Protection and Indemnity Clubs* e la responsabilità dell’armatore, al lume di quanto richiamato nella direttiva 20/2009/CE, costituiscono oggetto di approfondimenti dottrinali. Cfr. F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità civile degli armatori. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012, p. 30.

<sup>14</sup> *Maritime Insurance Act*, sched. I, rule 7.

<sup>15</sup> Si rende necessaria una precisazione: esclusivamente i pericoli del mare cadono nell’ambito della copertura assicurativa a seguire il sistema di *common law*.

<sup>16</sup> Cura nell’approfondire questi aspetti viene prestata da F. GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 1993, p. 56 ss. Adde, U. SANTARELLI, *Mercanti e società tra mercanti*, Torino, 1998, *passim*.

<sup>17</sup> La maggior parte dei *Clubs*, a seguito dell’accordo noto come ‘*the pooling agreement*’, si sono determinati ad associarsi nell’*International Group of P&I Clubs* così fronteggiare il rischio di esorbitanti *claims* non sostenibili ricorrendo alle sole contribuzioni dei *members* di un unico *P&I Club*.

<sup>18</sup> Si richiamano le riflessioni di A. LEFEBVRE D’OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale*, cit., p. 671.

La tutela assicurativa<sup>19</sup> viene apprestata, pertanto, da appositi enti a base mutualistica che presentano a modello societario la ‘*company limited by guarantee and not having a share capital*’<sup>20</sup>.

La sottoscrizione di una polizza assicurativa-corpi<sup>21</sup> è condizione a che possa conseguirsi l’iscrizione al *P&I Club* e fruire della copertura ‘*protection and*

---

<sup>19</sup> Cade nella copertura dell’assicurazione *P&I* un’ampia casistica di vicende: lesioni personali, malattia e decessi dei passeggeri e dell’equipaggio; perdite e danni ai loro beni personali; responsabilità nascenti da collisioni; danni arrecati ad oggetti fissi o galleggianti (banchine, molli, ambiente marino, installazioni portuali, installazioni da pesca, etc.); operazioni di salvataggio (in relazione ai beni o rischi coperti dalla copertura *P&I*); responsabilità civili nascenti da inquinamento o da perdite di petrolio; rimozione di relitti; responsabilità nascenti da contratti di rimorchio; contribuzione per avaria generale; presenza di clandestini e oneri di rimpatrio; danni al carico. Elencazione che non ha pretese di esaustività. Si rimanda a D. Mc INNES, *Le coperture P&I*, in *Diritto e Trasporti - Il ‘caso’ della Costa Concordia*, 2012, p. 30. Disamina dei rischi rientranti nella copertura assicurativa *P&I* in D. CASCIANO, *L’assicurazione P&I*, in *L’Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. Antonini e F. Morandi, Milano, 2013, p. 71 ss.

<sup>20</sup> La quasi totalità dei *P&I Clubs* forniti di personalità giuridica presentano veste societaria e i tipi di società a cui si ricorre sono previsti dalle disposizioni del *Company Act* 2006, e dalle disposizioni poste dall’*Insurance Act* 1982, attinenti alla disciplina dell’impresa assicurativa nel Regno Unito. Il sistema anglosassone contempla sia il tipo della società a responsabilità illimitata, sia della società a responsabilità limitata. Tra queste ultime occorre ancora distinguere tra società a responsabilità *limited by shares* (limitata per azioni) e società a responsabilità *limited by guarantee* (limitate per garanzia): le prime corrispondenti alle nostre società di capitali, le seconde sfornite del capitale sociale e contraddistinte dalla incombenza della responsabilità verso i terzi a carico esclusivo della società in quanto fornita di personalità giuridica e di autonomia patrimoniale perfetta: per effetto, i soci risulteranno obbligati a mettere a disposizione della società somme predeterminate nella ipotesi si addivenga alla messa in liquidazione (*winding-up*). La circostanza per cui le società dell’ultimo tipo, che si fondano su un meccanismo di contribuzione da parte dei soci col verificarsi dell’evento della *winding-up*, che mancano di un capitale sociale, rende tali *companies limited by guarantee* non compatibili all’esercizio di un’attività rivolta a un fine di lucro costituendo, per effetto, il modello di impresa più idoneo e confacente al tipo delle organizzazioni collettive mutualistiche. Affronta questo aspetto, nello specifico l’opzione dei *P&I Clubs* di adottare il modello organizzativo delle *company limited by guarantee* consono al perseguimento delle proprie finalità mutualistiche e assicurative D. CASCIANO, *L’assicurazione P&I*, cit., p.25. La visuale che scorge nel differente regime di responsabilità in capo ai *members* la propensione dei *P&I clubs* per il modello della *company limited by guarantee*, rispetto a quello dell’*unlimited company*, è sostenuta da S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Assicurazione*, 1968, p.292. Panoramica degli orientamenti della dottrina anglosassone in S.J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, in *Lloyd’s Shipping Law Library*, London, Lloyd’s List, 4 ed., 2010, p.9, par. 2.4.

<sup>21</sup> Con l’assicurazione corpi (*hull*) viene apprestata copertura assicurativa a una nave (art. 515 cod. nav.) o un aeromobile (art.1001, comma 1, cod. nav.). L’assicurazione della nave comprende non solo il corpo dell’imbarcazione - scafo e altre componenti strutturali - ma anche l’apparato motore e le spese effettuate per mettere la nave in condizione di esercizio (cosiddetta colonna) annoverandosi, in particolare, le spese per l’allestimento e i combustibili.

*indemnity*<sup>22</sup>. Ma è d'uopo aggiungere che, in presenza di specifiche condizioni, l'operazione assicurativa apprestata per il tramite dei *Clubs*, seppur confortata da autonomia, richiede un ulteriore aspetto integrativo: gli è, invero, che la copertura non si applichi quando il rischio sia già coperto da altra assicurazione sottoscritta dall'interessato o altrimenti indennizzabile<sup>23</sup>.

Il carattere di autonomia dell'assetto organizzativo dei *P&I Clubs* risulta dal riconoscimento della personalità giuridica<sup>24</sup> conseguita mediante iscrizione al registro delle *companies*<sup>25</sup>. Pertanto, si asseverano al modello delle *bodies corporates*<sup>26</sup>: enti giuridici distinti dai singoli *members* componenti la compagine sociale, titolari di diritti e doveri, forniti di autonomo patrimonio<sup>27</sup>. Come tali, i

---

<sup>22</sup> Ci si orientava in passato ad attribuire rilievo alla fisionomia degli eventi da ricondurre all'una o all'altra area di rischio facendo solitamente rientrare nel ramo *protection* ogni responsabilità relativa all'esercizio della nave, e nel ramo *indemnity* gli eventi derivanti dall'utilizzo commerciale della nave. Orientamento attualmente superato.

<sup>23</sup> Sottolinea il carattere di autonomia della copertura assicurativa offerta dai *P&I Clubs* G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting and Indemnity Clubs inglesi*, in *Pubblicazioni del Dipartimento di Scienze Giuridiche Università degli Studi di Roma 'La Sapienza'*, Napoli, 2013, p.57, nt. 2. Procedendo al chiarimento della cosiddetta *double insurance* l'a. rimanda alla *Rule 23 del P&I Club Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited* che dispone: « *if a member is, apart from the protection or indemnity of the Club, insured, protected or indemnified in any manner whatsoever against any of the liabilities, costs or expenses enumerated in Rule 25, no contribution shall be made by the Club to such liability, costs or expenses, on the basis of double insurance or otherwise, to the extent to which he is so insured or protected or indemnified. Nevertheless, with the approval of the directors, a member may be protected or indemnified by special agreement with the Club made either directly with himself or with other insurers upon the terms that certain liabilities, costs or expenses shall be borne by the Club notwithstanding such other insurance, protection or indemnity* ».

<sup>24</sup> Sull'acquisto della personalità giuridica all'esito del procedimento di iscrizione della società, requisito imprescindibile onde configurare questa come centro di imputazione di situazioni giuridiche attive e passive, si richiama una posizione dottrinale che, negli esatti termini, restituisce il nesso interattivo tra gestione e responsabilità. Si asserisce che « la manifestazione più evidente del fenomeno [associativo dotato di personalità] è proprio costituita dal venir meno di quel principio generale che (...) invece domina il campo dei fenomeni sforniti di personalità, il nesso cioè fra gestione e responsabilità.». Chiaro il senso della riflessione: « In sostanza, ed in estrema sintesi, ciò che in tal caso accade è la frattura della relazione (...) persona-azione, (...) e la provenienza invece dell'azione da un'entità operante nettamente separata dalla o dalle persone ad essa preposte ed in concreto agenti » (P. FERRO-LUZZI, *I contratti associativi*, Milano, 1969, p.268 s.).

<sup>25</sup> Ricorrendo a tale locuzione - *Companies* - si intendono società commerciali differenti dalle *partnerships* e fornite di personalità giuridica. Si rende opportuno il richiamo alla *section 735 del Companies Act* del 1985.

<sup>26</sup> Il termine *Body Corporate* assume portata ampia rimandando al concetto di persona giuridica e, in tal senso, il riferimento è a ogni '*body corporate established by Royal Charter or Act of Parliament and already authorised to carry on insurance business*'. Argomenta, in tal senso, S. J. HAZELWOOD, *P&I Clubs Law and Practice*, cit., p.13.

<sup>27</sup> Un approfondimento in S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., p.44.

*P&I Clubs* esercitano attività assicurativa, e riassicurativa, conformemente a quanto disposto dalla recente direttiva 2009/138/CE emessa dal Parlamento Europeo e dal Consiglio in materia di accesso, e di esercizio, delle attività assicurative e riassicurative, direttiva modificata dall'altra 2011/89/CE e, ancora, dalla direttiva 2013/58/CE<sup>28</sup>.

Autorevoli esponenti della dottrina anglosassone sollevano una questione, non di poco momento, che scuote consapevolezze acriticamente condivise: ci si chiede se, nel rivestire i più recenti *P&I Clubs* fattezze di *companies*, non già come in passato di *'unincorporated mutual associations'*, il rapporto di assicurazione si presenti alterato nel senso di non direttamente, e immediatamente, intercorrere tra i *members*, piuttosto, tra singolo *member - owner, operator o charterer - e Club*.

Nodo complesso considerato che il *member* ricopre duplice *status*: è tenuto a erogare il contributo al momento dell'ammissione - in ottemperanza a una specifica previsione statutaria o alla decisione del consiglio di amministrazione - o anche eventuali contributi addizionali; è beneficiario dell'indennizzo assicurativo maturato al verificarsi dell'evento oggetto di copertura assicurativa<sup>29</sup>. Il *member* è 'socio' del *Club* e 'parte contrattuale' a seguito di rilascio del certificato di iscrizione della nave<sup>30</sup>.

Su questo occorre fermarsi.

Il presente lavoro pone a tema profili della disciplina del fenomeno delle operazioni marittime assicurative secondo inquadramenti che rispondono a esigenze di modernità giuridica. Sebbene non di inedita previsione i *P&I Clubs* sono un prodotto della modernità. Enti operativi a base mutualistica diffusamente estesi in ragione della bontà della formula: attiene a un'organizzazione di armatori che utilizza meccanismi volti a garantire copertura assicurativa a beneficio dei *members* lesi nella propria sfera di interessi a causa di eventi perniciosi conseguenti ad attività marittime.

---

<sup>28</sup> La direttiva richiamata prevede un filtro di accesso al mercato assicurativo. Indispensabile per esercitare nel Regno Unito attività assicurativa, e/o riassicurativa, è l'utilizzo di un modello societario del tipo della *body corporate* che, per i *P&I Clubs* si traduce nell'opzione per la *company limited by guarantee*.

<sup>29</sup> Si rinvia alle riflessioni di M.TILLEY, *The Origin and Development of the Mutual Shipowner's Protection and Indemnity Associations*, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 17, n. 2, April, 1986, p.261 ss.

<sup>30</sup> In tal senso, cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P&I*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, (coord. da A. Antonini), III, Milano, 2010, p. 94. Sostengono M.J. MUSTILL - J.C.B. GILMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Sixteen Ed.*, London, 1981, I, [87] p. 132 come sia « *usually provided that a person desiring to insure a ship shall deliver to the association a proposal in writing, authorizing the directors, if they accept the proposal, to enter his name in the register of members, and the insurance in the register of insurances* ».

Si inizierà, pertanto, col vagliare le problematiche relative all'introduzione dell'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile, ai sensi della direttiva 2009/20/CE, ponendo a confronto questa con la 'filosofia' dei *Clubs*, di tal guisa, mostrando come da un originario assetto incentrato su un modello di mutualità chiuso, diretto alla tutela esclusiva degli armatori, si giunga a tutelare i terzi danneggiati. Esito invalso che consegue all'assunto per cui può parlarsi di adeguata copertura assicurativa a condizione che restino soddisfatte le tante esigenze coinvolte nel fenomeno della responsabilità civile<sup>31</sup>. Esigenze che hanno indotto a disapplicare, ricorrendo date condizioni, la regola che da sempre è stato il caposaldo dei *P&I Clubs*, la 'pay to be paid rule'.

L'analisi procederà lungo linee di approfondimento che aiutino a scorgere quali tipi societari, nell'ordinamento interno, siano predisposti a svolgere attività mutualistica: la disamina avrà ad oggetto analogie e differenze, tra *P&I Clubs*, società cooperative, società di mutua assicurazione.

Un'idea sembra potersi coltivare.

Altro ambito, afferente, attiene al ruolo espresso nel sistema globale dall'*International Group* interlocutore privilegiato del legislatore europeo<sup>32</sup>.

Un ruolo monopolistico che si esplica nel controllo del tonnellaggio mondiale nella misura di circa il novanta per cento dello stesso, di tanto peso da procurare perplessità diffuse, e non peregrine, tra gli operatori di settore circa un possibile abuso di posizione dominante.

Preme sottolineare un aspetto. Le intese sottoscritte dai tredici *P&I Clubs* più influenti a livello mondiale facenti parte dell'*International Group*, allo stesso modo che gli accordi diretti a disciplinare i servizi di navigazione riconducibili ai *consortium agreements*<sup>33</sup>, rispondono all'esigenza di garantire un servizio sicuro agli armatori - ora equiparati ai consumatori - così da sottrarre questi al divieto approntato dalla disciplina *antitrust* in tema di intese restrittive della concorrenza.

Ne conseguono altre analisi.

---

<sup>31</sup> Indaga le progressioni dell'istituto dell'assicurazione contestualmente ai mutamenti che interessano la responsabilità civile, G. ALPA, *L'assicurazione di fronte all'evolversi del concetto di responsabilità*, in *Assicurazioni*, 1985, p. 541 ss. Di recente, ulteriori e importanti approfondimenti in A. LA TORRE, *Responsabilità e assicurazione: l'intreccio fra due storie parallele*, in ID., *Cinquant'anni col diritto civile (Saggi)*. *Diritto civile*, I, Milano, 2008, p. 266.

<sup>32</sup> Dottrina anglosassone argomenta che « *the International Group has been represented on numerous drafting committees of CMI, UNCTAD, UNCITRAL, and IMO in matters dealing with international shipping and the Group acts as a powerful forum generally for improved standards of shipping and brings to bodies responsible for regulating world shipping a wealth expertise* » (S.J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p. 372, par. 24.30).

<sup>33</sup> Vengono dettagliatamente analizzate questioni attinenti alla stipula di accordi destinati alla razionalizzazione dei servizi di navigazione secondo le compatibilità con la disciplina *antitrust*. Profili indagati da A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., p.309 s..

Ci si chiede, ancora, nell'ipotesi in cui sul territorio nazionale un *P&I Club* svolga attività di natura secondaria utilizzando il tipo della *company limited by guarantee*, se ciò riconduca ad attività di impresa illecita stante la violazione del principio che suppone la necessità di un capitale sociale, o di un fondo di garanzia, di ammontare minimo come previsto dal codice delle assicurazioni private a garanzia degli *stakeholders* e degli affiliati alla compagine sociale.

Altresì è da chiedersi se la regolamentazione dei *P&I Clubs*, che affida all'organo di gestione il potere discrezionale di decidere l'ammissione di nuovi soci, per vero potere facoltativo, risulti compatibile ai dettami della direttiva 2009/20/CE, nello specifico, all'art.4 che prevede l'obbligo di assicurazione della responsabilità armatoriale. Si comprende come questo sia ambito delicato che attenga a questioni di compatibilità di regimi giuridici incidendo sulla possibilità che l'armatore, potenziale *member*, soffra di preclusioni e veti operati dal *Club* conseguendone possibili condotte anticoncorrenziali perpetrate a suo danno dall'ente al fine di favorire un proprio armatore associato. Per l'ordinamento interno tali prassi configurano inottemperanza al principio generale posto all'art. 2598, co. 1, n. 3, c.c..

Potrebbe scorgersi, possibile soluzione, pensare alla copertura assicurativa della responsabilità armatoriale offerta dai *P&I Clubs*, alla stregua di '*essential facility*', e ottenere di neutralizzare comportamenti ostruzionistici attuabili da parte degli armatori a detrimento di concorrenti attuali o potenziali.

Ci si occuperà, da ultimo, della vicenda che ha sconvolto, qualche anno or sono, il mondo dello *shipping* ed è il naufragio della nave *Costa Concordia*.

Episodio che induce a riflettere sul ruolo svolto dai *P&I Clubs* e le positività degli assetti di protezione da questi apprestati onde garantire idonea copertura assicurativa, fronteggiare il danno patrimoniale, contrastare il fattore rischio fortemente incidente.



## **CAPITOLO PRIMO**

### **EVOLUZIONE DEL MODELLO GIURIDICO DEI *PROTECTION & INDEMNITY CLUBS***

## ***1. Origine del modello giuridico dei P&I Clubs.***

Le origini della moderna pratica assicurativa rimandano alle contrattazioni tra mercanti e assicuratori aventi a oggetto le modalità di assicurazione a garanzia delle navi e delle merci presso le *coffee houses* della Londra del XVII secolo.

Le carenze avvertite nel mercato assicurativo avrebbero indotto le istituzioni pubbliche a non restare indifferenti.

Il Parlamento inglese nell'anno 1720, all'indomani di un disastroso crollo della Borsa causato da forti speculazioni sui titoli della *South Sea Company*, si determinò a emanare una regolamentazione del fenomeno assicurativo emettendo il cosiddetto '*Bubble Act*', con cui si intese disciplinare l'accesso all'esercizio dell'attività assicurativa nel Regno Unito riconoscendo esclusivamente a due compagnie assicurative - la *Royal Exchange Assurance* e la *London Assurance* -, in forma di società per azioni, la legittimazione a offrire un servizio di copertura assicurativa atto a salvaguardare gli interessi degli armatori.

Ne conseguiva *ex lege* un mercato a carattere duopolistico<sup>34</sup>.

Il provvedimento rispondeva a ragioni forti: si avvertiva improrogabile la necessità di un controllo pubblicistico sull'economia a seguito della pessima prova dell'iniziativa privata e il ricorrere di deflagranti scandali finanziari<sup>35</sup>. Nel contempo, la disposizione legislativa non avrebbe precluso ai singoli di esercitare attività assicurativa marittima.

Uno sfondo ambiguo di luci e di ombre.

---

<sup>34</sup> Per ulteriori approfondimenti si richiama A. COSTABEL, *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.* 1963, p. 574 ss.

<sup>35</sup> Evento scatenante l'ostracismo del governo britannico sarebbe stato il crollo del valore delle azioni della *South Sea Company* fondata nel 1711. Il disegno era costituire un'apposita società capace di far fronte all'enorme *deficit* finanziario inglese accumulatosi nel corso della Guerra di Successione Spagnola ammontante a circa 10 milioni di sterline. Si concesse, a tal fine, il monopolio dei traffici commerciali marittimi intrattenuti con le colonie spagnole del Sud America a una società concessionaria che avrebbe provveduto ad accollarsi l'intero ammontare del debito pubblico inglese utilizzando il meccanismo di conversione delle obbligazioni statali, in dotazione dei privati, in azioni della neo costituita società. L'operazione viziata risiedeva nel disegno di incrementare capziosamente il valore di emissione delle nuove partecipazioni azionarie in modo esponenziale, per meri intenti speculativi, in mancanza di dati obiettivi che giustificassero la maggiorazione. E corredando con la diffusione di notizie distorte fatte circolare artatamente dagli amministratori della società con l'avallo di autorevoli esponenti politici. La speculazione così architettata fu causa del drastico crollo del valore delle partecipazioni sociali e di irreparabili perdite a danno dei privati rispetto a quanto inizialmente investito nella *South Sea Company*. Appunto da questa vicenda di malaffare conseguirà il controllo statale sul mercato azionario e sulle società di capitale privato. La vicenda dello 'scoppio' della bolla speculativa della *South Sea Company* nella ricostruzione di E. GOLD, *Gard Handbook on P&I Insurance*, Arendal, 2002, p. 63 ss.; *adde*, D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p.6 ss.

Si profilava un'evoluzione del mercato assicurativo marittimo privato e la *coffee house* dei *Lloyd's* si sarebbe ben presto ritagliata un ruolo di supremazia contando su una brillante intuizione. Rispetto alle altre compagnie assicurative concessionarie fu in grado di rappresentare le tante e varie potenzialità offerte dai servizi assicurativi.

Mostravano i *Lloyd's* di muoversi con avvedutezza sul terreno assicurativo riuscendo a tutelare efficacemente gli interessi degli armatori. Gli stessi esiti sfuggivano alle altre compagnie assicurative concessionarie attardate su politiche, e tecniche economiche, di eccessiva rigidità quanto all'erogazione dei servizi e poco lungimiranti nell'approntare una duttile offerta di coperture assicurative che fosse alternativa al ventaglio delle polizze ordinarie.

E' da considerare che, oltre l'emissione del *Bubble Act*, non vi sarebbe stata adeguata attenzione da parte del legislatore al settore marittimo, al fenomeno dell'assicurazione marittima, alla previsione di una apposita regolamentazione di tutele di settore. Tanto è che il '*Rapporto sullo stato dell'assicurazione marittima in Gran Bretagna*', redatto dal *Select Committee* della Camera dei Comuni nel 1810, rilevava una situazione di pressoché totale inosservanza delle regole di sicurezza nel sistema di pagamento degli indennizzi a causa dei notevoli ritardi nell'erogazione dei pagamenti e delle frequenti insolvenze degli assicuratori costretti alla bancarotta. Le conseguenze sarebbero state altamente pregiudizievoli per gli assicurati.

L'assetto duopolistico introdotto col *Bubble Act* determinò, infine, un incremento delle patologie nel settore assicurativo marittimo.

Lo stato del mercato assicurativo soffriva delle criticità di un sistema rigido e fermo nel duopolio legale tanto da inibire ad altre *corporations* di esercitare attività assicurativa nel settore marittimo: ne conseguivano prassi distorte, arbitraria imposizione di premi, spropositato ammontare degli stessi<sup>36</sup>. Per altro, accadeva che gli stessi assicuratori autorizzati *uti singuli* all'esercizio dell'attività assicurativa marittima dal *Bubble Act*, mostrarono limitata disponibilità e minima propensione imprenditoriale sottraendosi alle richieste di coperture assicurative ove rilevasse un maggiore rischio<sup>37</sup>.

Questo lo sfondo complesso e contraddittorio.

Ma come sovente accade nuove congiunture avrebbero indotto gli armatori a riunirsi, a livello locale, in associazioni mutualistiche prive di personalità giuridica - cosiddetti '*Hull Clubs*'<sup>38</sup> - destinate a soddisfare gli interessi degli

---

<sup>36</sup> Sul punto, cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994, p. 1268 ss.

<sup>37</sup> Si richiamano le osservazioni di S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs*, cit., p.2.

<sup>38</sup> Descrivono l'origine, e l'evoluzione, in Inghilterra dell'assicurazione mutua nel settore marittimo, a fare inizio dalle *friendly associations* diffusamente note come *Hull Clubs*, sino a giungere agli attuali *P&I Clubs*, M. MORDIGLIA - P. MORDIGLIA, *Protection & Indemnity*

associati in assenza di scopo lucrativo solo garantendo copertura assicurativa per i rischi in cui incorressero le proprie navi - ‘*Hull risks*’ - nell’esercizio delle operazioni di navigazione.

In definitiva, gli *Hull Clubs* erano organizzazioni di armatori fondate sul riconoscimento giuridico prestato dal *Bubble Act*<sup>39</sup> che consentiva l’esercizio di attività di impresa di assicurazione alle sole ‘*corporations*’ o ‘*incorporated associations*’ precludendo la medesima attività alle ‘*unincorporated associations*’<sup>40</sup>.

Il tipo di assicurazione prospettato consentiva agli armatori di entrare a far parte della compagine associativa nella duplice veste di ‘membri’ affiliati all’organizzazione e soggetti ‘assicurati’<sup>41</sup>, espletate le erogazioni al momento dell’ingresso all’associazione, risultando commisurato il grado di responsabilità dell’associato al valore economico della nave iscritta al *Club*.

La ragione della scelta a preferenza degli *Hull Clubs*, rispetto alle *corporations* autorizzate all’esercizio di attività assicurativa marittima, poggiava sul carattere dell’‘irradiamento’ mutualistico proprio dei *Clubs*: gli associati restavano garantiti da reciproca protezione, e sostegno, utilizzando un tipo di assetto interno atto a tutelare il singolo associato-armatore dall’esposizione al rischio previa adozione di meccanismi di limitazione della responsabilità individuale. Notevoli i benefici, rapportati ai pericoli, per chi esercitasse professionalmente attività di navigazione<sup>42</sup>.

---

*appuntamento al Caffè Lloyd. Le origini e la storia dei P&I Clubs partendo da Lombard Street*, a cura di L. Florenzano, in *Diritto e trasporti*, 2009-2010.

<sup>39</sup> Nel *Bubble Act* si rinviene l’espressione « *private or particular person* » che rimanda alla legittimazione a condurre « *marine insurance business* ».

<sup>40</sup> Si richiama la vicenda giudiziaria *Strong v. Harvey* (1825) 3 Bing. 304 (in *Heinonline*). I giudici inglesi asserirono che « *an association of shipowners for the mutual insurance of each other’s ships, in which each member is only liable to the extent of his subscription, is not illegal under the 6 G. 1, c. 18. - 2. [ovvero, il *Bubble Act* del 1720]* ».

<sup>41</sup> In tal senso, si sarebbe espresso il giudice *Best* a proposito del celebre caso giudiziario *Strong v. Harvey* (1825). Rimarcava uno dei vantaggi riconosciuti agli associati a una mutua associazione armatoriale: « *the members know each other’s responsibility better than they can know that a general underwritings: as non are admitted members but such as are possessed of ships of their own, all of them have some property to answer for any losses for which they may render themselves liable. Men united in such a society can better detect frauds in the assured, and at the same time they will restrain each other from setting up dishonourable defences against fair claims* ».

<sup>42</sup> Considera una dottrina che il fenomeno delle coperture assicurative di tipo mutualistico non risulta estraneo all’esperienza italiana già risalendo alla seconda metà dell’ottocento. Al tempo, erano operative associazioni mutualistiche eroganti copertura assicurativa già di grande rilievo: l’Associazione di Mutua Assicurazione di Genova, la Mutua Assicurazione Marittima di Genova, la Mutua Assicurazione Marittima Camogliese, la Fiducia Ligure di Genova, la Mutua Assicurazione di Rio Marina, la Sorrentina, la Procidana, la Mutua di Meta di Sorrento, la Mutua di Nervi, la Mutua di Lerici, le Mutue Riunite di Genova, la Mutua Marittima Viareggina

Altri vantaggi, e altre utilità, inducevano ad associarsi agli *Hull Clubs*.

I profili di contribuzione economica prelati all'associazione, prima d'altro. Il *quantum* da versare faceva inclinare la bilancia a favore della scelta associativa: l'ammontare del premio da erogare era di gran lunga inferiore a ogni altro contributo da versare agli enti assicurativi concorrenti - la *Royal Exchange Assurance*, la *London Assurance* -<sup>43</sup>.

Si aggiunga la possibilità di fruire di una puntuale organizzazione interna di cui tali associazioni di armatori potevano fregiarsi, ragione non secondaria della scelta di restare coesi in associazione, massimizzare le opportunità, fruire delle positività associative e, insieme, onerarsi delle negatività.

Gli associati al sistema-rete degli *Hull Clubs* beneficiavano, pertanto, di reciproche garanzie interne e la selezione all'accesso veniva attuata tramite meccanismi-filtro di valutazione che prevedeva una sorta di giudizio di valore sulla condotta e i costumi dell'aspirante associato alla compagine assicurativa, di solito, imprenditore marittimo locale.

I parametri di valutazione atenevano a precisi canoni - etica personale, irreprensibilità nel sociale, ovviamente, correttezza nella gestione degli affari - e la comunità degli associati aveva possibilità di selezionare i possibili aderenti secondo criteri oggettivi, modulare, fondare su basi solide il rapporto fiduciario<sup>44</sup>. Tale formula valida in tempi ordinari sopperiva, a maggior ragione, in tempi di crisi dei traffici marittimi: il sistema-rete costruito sul nerbo del vincolo fiduciario, contraddistinto dal nesso di mutualità, subentrava sopperendo

---

(elencazione riportata in S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., p.42 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 1272). Appunto la sproporzione tra il cospicuo numero di mutue assicuratrici marittime e il limitato numero di velieri esposti ai rischi del mare sarebbe stata prima causa della rovina del sistema e, da questo momento, si prevede l'esercizio congiunto dell'attività assicurativa piuttosto che la ripartizione e il frazionamento della stessa. Ne sarebbe conseguita, oltre tutto, una oggettiva difficoltà delle associazioni mutualistiche di porsi al passo e raccordarsi alla modernità ora che occorreva garantire assistenza non più imbarcazioni a vela ma, in prevalenza, a natanti a vapore notevolmente aumentati in tonnellaggio. Per questi aspetti si rimanda al saggio di C. VIVANTE, *Il contratto di assicurazione. Le assicurazioni marittime*, Milano, 1890, II, p. 78, par. 54. Il mancato ammodernamento denotava, altresì, l'incapacità delle mutue assicuratrici di secondare le mutate esigenze degli armatori producendosi lacune nel sistema delle coperture assicurative ragione della trasformazione nelle assicurazioni a premio. Ricorrendo situazioni di irricuperabilità si sarebbe incorso nella cessazione, e nell'estinzione, dell'attività sociale dandosi luogo alla procedura di liquidazione: cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., p. 43.

<sup>43</sup> Le differenze di natura economica tra le contribuzioni corrisposte dagli assicurati alle *Corporations*, e agli *Hull Clubs*, sono approfondite in G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., p. 1269.

<sup>44</sup> Sottolinea i vantaggi della selezione degli associati rispetto ai costi di transazione A. GREIF, *Reputation and Coalitions in Medieval trade: Evidence on the Maghribi Traders*, in, *The Journal of Economic History*, 1989, p. 864 ss.

positivamente allorché eventi nefasti sopravvenissero e l'effetto sarebbe stato la minore incidenza della componente-rischio sull'attività armatoriale.

Primi segnali di crisi della formula dell'associazionismo mutualistico si avvertirono all'indomani dell'abrogazione del *Bubble Act*, nel 1824.

Il crollo del sistema duopolistico procurava fermenti di iniziative: in ossequio al principio di libertà di iniziativa economica si sarebbe estesa la rete delle compagnie assicurative instaurandosi un regime di concorrenza aperto alla libera competizione il cui primo positivo effetto sarebbe consistito nell'introduzione di novità incidenti sul mercato delle polizze assicurative.

Alla ricerca di modalità di copertura assicurativa prestata a condizioni economiche più vantaggiose gli armatori poterono beneficiare di una formula che prevedesse un incremento delle prestazioni assicurative a fronte della graduale diminuzione dell'ammontare dei premi in rapporto alle categorie di rischio coinvolte<sup>45</sup>. Si scalfiva la posizione di centralità detenuta, sino ad allora, dagli *Hull Clubs*<sup>46</sup>.

Se i percorsi esterni all'economia imponevano nuovi indirizzi, non secondaria causa di declino dei *Clubs* originava dal loro stesso interno.

Si sfaldava l'idea a sostegno della mutualità - il nesso solidaristico che stringeva paritariamente nel medesimo assetto gli associati - profilandosi processi centrifughi rispetto alla centralità della fisionomia mutualistica.

Prima conseguenza il *deficit* di circolarità che aveva suggellato associazionismo e mutualità nella prospettiva del perseguimento della finalità assicurativa e due rilevanti cause avrebbero influito: il profilarsi di processi dequalificativi che minavano i criteri di selezione degli accessi allentando le maglie dei *Clubs*; il diffondersi di prassi antitetiche alla filosofia associativa. Si intese presto che, a prescindere dall'entità del premio erogato dall'associato-armatore all'associazione, avvertatosi il danno, andava comunque corrisposto l'equivalente indennizzo anche se l'armatore fosse stato negligente nel tenere il naviglio iscritto.

Affioravano paradossi destabilizzanti gli assetti costituiti.

Le distonie di cui avrebbe sofferto il principio di mutualità associativa comportavano ulteriori ricadute sul piano operativo.

---

<sup>45</sup> Benefici si avvertono quanto al trattamento economico riservato dalle polizze assicurative una volta introdotti nuovi meccanismi di libera concorrenza tra operatori. In tema, cfr. N. SINGH - R. COLINVAUX, *Shipowners*, in *British Shipping Laws*, XIII, London, 1967, p. 212; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., p. 1269; M. GRIMALDI, *I Protection & Indemnity Clubs*, Villa San Giovanni, 2005, p. 31.

<sup>46</sup> Approfondimenti sugli *Hull Clubs* in W. R. A. B. REYNARDSON, *The History and Development of P&I Insurance: the British Scene*, in *Admiralty Law Institute: a Symposium on the P&I Policy*, in *Tul. L.R.* XLIII/1969, spec. pp. 457 e 464.

Ci si avvide che il modello mutualistico offerto dai tradizionali *Clubs* non appariva più soddisfacente, anche in termini di efficienza, stanti le attuali dinamiche dell'economia marittima: gli aspetti finanziari, come erano congegnati, cedono ora ai nuovi tipi di polizze assicurative a copertura dei rischi della navigazione.

L'armatore associato al *Club* avverte eccessivi gli oneri contributivi che lo portavano a versare, all'atto dell'affiliazione, le *advanced calls* di ammontare alquanto contenuto, in quanto ben altri importi, a carattere progressivo e di notevole ammontare, le *supplementary calls*, erano commisurati alla necessità dei *Clubs* di accrescere il fondo patrimoniale se questo fosse insufficiente ad arginare le richieste di indennizzo avanzate dagli stessi armatori<sup>47</sup>. Il tracollo degli *Hull Clubs* coincideva, pertanto, col declino di una idea di mutualità e, insieme, di una visione imprenditoriale a carattere localistico: decadeva anche l'intuizione originaria di favorire quelle attività imprenditoriali di armatori localizzati nel medesimo porto lì dove l'attività economica fattivamente veniva esercitata.

Aperte le maglie dei *Clubs* e consentito l'accesso ad armatori provenienti da altri porti, imprenditori-affaristi non omogenei per costumi tradizioni mentalità, il percorso si sarebbe piegato in senso inverso alla mutualità e le sirene dell'utile sarebbero prevalse inculcandosi una mentalità speculativa, degli armatori-*managers*, di fatto tramutandosi la solidarietà e la mutualità nell'unico obiettivo di secondare il guadagno.

Col decadere dei *Clubs* andava dispersa l'impronta associativa-mutualistica e, *in primis*, regrediva l'interlocuzione tra associati fondata sulla fiducia.

Più forte criticità atteneva a una 'miopia organizzativa'<sup>48</sup>.

La carenza di modelli organizzativi interni, di sistemi di controllo interni, avrebbe inficiato quella esperienza associativa-mutualistica e i *Clubs* apparvero carenti, decadendo, in quanto inadeguati a misurare l'entità dei rischi, a cogliere le responsabilità, a fornirsi di organi di valutazione e di gestione delle dinamiche attinenti alle operazioni marittime. Né questa sarebbe stata l'unica causa della decadenza: i *Clubs* apparivano sforniti, altrettanto grave deficienza, di canali che disciplinassero i flussi informativi: non vi era costante, regolare, giusta comunicazione di notizie e dati, così che si svolgesse un costante monitoraggio dei rischi relativi alle operazioni marittime. Importanti fatali lacune che avrebbero compromesso la formula associativo-mutualistica.

Queste le prime ragioni del declino.

---

<sup>47</sup> Valgano le notazioni di S.J. HAZELWOOD, *P & I Clubs: Law and Practice*, cit., p. 5.

<sup>48</sup> Espressione coniata da S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p. 5, par. 1.18.

L'attività di scambio di informazioni a pieno regime avrebbe consentito un flusso ininterrotto, sistematico, delle notizie agevolando l'interazione comunicativa tra i soggetti coinvolti nella *governance*.

Nelle proiezioni esterne la corretta informazione avrebbe fornito conoscenze e consentito di valutare, con altra ponderazione, le istanze avanzate da candidati aspiranti a far parte della compagine degli armatori componendosi uno scenario di generale trasparenza. L'interscambio dei flussi informativi si denotava di assoluto rilievo per il trattamento dei rischi: la corretta e puntuale comunicazione consentiva di acquisire dati e di ammortizzare i danni all'esito di eventi nefasti in mare.

Inoltre - si diceva - l'ottimizzazione dei canali informativi avrebbe coinvolto i *managers* lasciando aperte le possibilità di approntare « misure di salvataggio dell'economicità della gestione »<sup>49</sup> risultando soddisfatte, col fluire delle informazioni, esigenze di controllo connesse all'espletamento dei compiti manageriali secondo un'impostazione data da un modello delle interrelazioni<sup>50</sup>.

Ma a questo i *Clubs* non erano pronti, difettava questo apporto, pertanto, si portavano su posizioni di retroguardia.

La moderna dottrina giuscommercialista resta convinta che un sistema corretto di flussi informativi costituisca la necessaria pre-condizione a che possa imbastirsi un efficiente, ed efficace, sistema di controlli interni<sup>51</sup>.

Non si consideri azzardato il 'salto' storico.

Appunto la mancanza di un sistema di tale portata, la impossibilità di accedere a conoscenze ineludibili, di fornirsi di informazioni talvolta strategiche così da allargare gli sfondi nel campo marittimo, avrebbe prodotto l'effetto di

---

<sup>49</sup> G. D'ONZA, *Il sistema di controllo interno nella prospettiva del risk management*, Milano, 2008, p.152.

<sup>50</sup> I modelli corrispondono ai *Corporate Governance Papers* emessi dall'A.I.I.A. 'Associazione Italiana Internal Auditors' il cui obiettivo è fornire elementi-chiave di conoscenza a fini di ottimizzazione della *governance* delle aziende italiane secondo le evoluzioni della normativa di settore in tema di controllo interno e *compliance* normativa. I documenti rispondono all'esigenza di delineare i punti-cardine del sistema di governo dell'impresa così garantire l'attuazione delle finalità di governo aziendale secondo un'ottica di efficienza e aderenza ai principi normativi. Si consultino il *Position Paper* intitolato *Corporate Governance Paper "Approccio integrato al sistema di controllo interno ai fini di un efficace ed efficiente governo d'impresa"*, Milano, 2008, e l'altro intitolato *Corporate Governance Paper 2 "Approccio integrato al sistema di controllo interno"*, Milano, 2009; adde, ancora l'ulteriore documento intitolato *Gli organi e le funzioni preposte al controllo interno aziendale e le loro relazioni*, Milano, 2009.

<sup>51</sup> Consapevolezza oramai acquisita, a tal punto radicata, da costituire un cardine dell'impianto della riforma del diritto societario. Sul punto, cfr. P. MONTALENTI, *Il sistema dei controlli interni nelle società di capitali*, in AA.VV., *Impresa e società. Studi F. Martorano*, (a cura di A. BASSI, U. BELVISO, E. BOCCHINI, D. BUONOMO, F. DI SABATO, G. LAURINI, M. SANDULLI), Napoli, 2006, p. 692.



accrescimento dell'esposizione ai rischi e, *per relationem*, un abbassamento dei livelli di protezione.

Gli *Hull Clubs* denotavano questa lacuna e ne avrebbe sofferto l'intero sistema su questi forgiato.

All'esito della lettura storico-giuridica ed economica condotta emergono palesi aspetti di incongruità ai tempi che avrebbero decretato il declino delle associazioni mutualistiche di armatori ed è certo che, dalla metà del diciannovesimo secolo, muteranno gli scenari: lo sviluppo industriale nel settore nautico favorisce la costruzione di navi di stazza sempre maggiore, di tecnologia nautica avanzata, di *performances* rivoluzionate e i traffici marittimi non avrebbero potuto che giovare ora intensificandosi.

Questa vicenda di ammodernamento comporta l'incremento dei profili di responsabilità a vario titolo imputabili alle imprese di navigazione.

Aprire al futuro è ricercare duttili forme di copertura assicurativa: gli armatori si determinano a ridelineare gli assetti dei *Clubs*, in ragioni di forti spinte espansionistiche, pur sempre ispirati dall'idea associazionistica, colmando precedenti carenze dell'ente.

Il rilancio del sistema degli *Hull Clubs* nella nuova versione coincide con un caso giudiziario - *De Vaux c. Salvador* - di clamore sociale e notevole impatto mediatico che avrebbe notevolmente inciso sul concetto di associazionismo marittimo. Il *dispute treatment* presentava ad oggetto profili di responsabilità conseguenti a un evento di collisione di navi, avverato per esclusiva responsabilità della nave assicurata e i giudici inglesi avrebbero deciso nel senso che non possa configurarsi *peril of the sea* coperto dalle ordinarie polizze assicurative marittime. L'esito giudiziario fu il rigetto della richiesta di indennizzo avanzata dagli armatori della nave che aveva provocato i danni.

Si addivene a un sovvertimento delle regole del sistema assicurativo marittimo.

Da questo momento, si sarebbe provveduto ad inserire una clausola nelle polizze assicurative corpo - '*collision clause*' o '*running down clause*' - che prevede l'obbligo di indennizzo, in capo alla compagnia di assicurazione e a beneficio dell'armatore danneggiante, di un ammontare pari a un importo quantizzato nei tre quarti della somma complessiva che l'armatore avrebbe dovuto corrispondere, in quanto responsabile, per i danni procurati a seguito della collisione e sofferti dall'altra nave, o dalle cose trasportate, entro il limite di valore dell'imbarcazione assicurata<sup>52</sup>. La restante parte del danno corrispondente alla frazione di un quarto, le responsabilità accertate per morte e lesioni delle

---

<sup>52</sup> Per un'esauritiva analisi della clausola *running down clause*, dell'ambito di applicazione, si richiamano gli approfondimenti di L. TULLIO, *Running Down Clause*, in *Enc. dir.*, XLI, 1989, p. 173.

persone a bordo della nave collisa, le responsabilità per i danni arrecati ad oggetti fissi e galleggianti che pur non ricadano nella definizione di nave, sarebbero state imputate all'armatore.

Si sarebbe delineato un particolare tipo di sottoassicurazione.

Quanto avrebbe spinto gli esercenti l'attività di navigazione ad aderire nuovamente a una *'insurance association'*<sup>53</sup> riattualizzando il modello dei *Clubs*.

A tale scopo si sarebbe confezionato un modello giuridico di tutela tagliato sulle cosiddette *'excess liabilities'*, nuove forme di responsabilità armatoriali non coperte dalle tradizionali polizze assicurative corpo, o indennizzabili solo parzialmente, diffuse all'indomani della emanazione da parte del governo britannico di una normativa di settore<sup>54</sup>.

Pertanto, l'avvertita consapevolezza circa l'impossibilità di rinvenire, dall'interno del mercato assicurativo, un qualche strumento di garanzia giuridica di contrasto alla quantità di rischi non previsti in cui sarebbero potuti incorrere gli esercenti l'attività di navigazione, avrebbe spinto nuovamente a richiamare l'utilità degli *Hull Clubs* e della formula mutualistico-associazionistica se pur provvedendo ad accorgimenti e a impostazioni attualizzanti.

---

<sup>53</sup> Sul punto, si leggano i contributi di G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting and Indemnity Clubs inglesi*, cit., p. 7, e M. GRIMALDI, *I Protection & Indemnity Clubs*, cit., p. 34.

<sup>54</sup> Una sequenza di atti legislativi avrebbe innovato il regime delle responsabilità armatoriali a fare inizio dall'emanazione del *Lord Campell's (Fatal Accidents) Act* del 1846 - dapprima relativo al solo ambito del trasporto ferroviario, in seguito anche del trasporto marittimo - avente a oggetto la responsabilità illimitata del soggetto destinatario di azioni di risarcimento dei danni per morte avanzate dagli eredi della persona defunta « *by wrongful act, neglect or default of another person* ». Si obbligavano gli armatori a ricorrere a forme di protezione assicurativa ove si verificassero eventi sino ad allora privi di garanzia giuridica e, comunque, di previsione contrattuale. Nell'anno successivo, 1847, verrà introdotto, con l'*Harbours, Docks and Piers Clauses Act*, un regime di responsabilità oggettiva in capo agli armatori ritenuti responsabili dei danni provocati dalle loro navi alle strutture portuali. E nel 1854, con il *Mercant Shipping Act*, si pervenne a fissare un tetto al risarcimento dei danni, sino a quel momento illimitati, accertata la responsabilità dell'armatore sopravvenuta la morte o nel caso di lesioni personali. Meritano menzione un novero di regolamenti introdotti al fine di disciplinare e fornire di adeguata tutela il lavoro marittimo. Fra gli altri, assumono rilievo l'*Employer's Liability Act* del 1880 che legittimava i lavoratori ad agire nei confronti dei datori di lavoro, anche armatori, per conseguire il risarcimento dei danni subiti nell'esercizio delle mansioni lavorative; ancora, il *Workmen's Compensation Act*, del 1897, poi del 1906, che prevedeva la responsabilità dell'armatore in caso di infortuni incorsi agli stivatori e ai lavoratori a terra; il *Factory and Workshop Act* del 1901 che prevedeva sanzioni pecuniarie in caso di violazione della normativa in materia di prevenzione degli infortuni, rimasto in vigore sino all'emanazione nel 1924 del *Carriage of Goods by Sea Act*. Un fascio di regolamenti che avrebbe esteso le responsabilità armatoriali e tuttavia, non provvedendosi a un adeguamento delle tradizionali polizze *Hull and Machinery* questo costrinse gli armatori a virare nuovamente sulle coperture offerte dagli *Hull Clubs*.

L'associazionismo mutualistico si presenta rinnovato rispetto alla originaria vocazione fondata sull'assicurazione corpo e proiettato verso i nuovi orizzonti della responsabilità civile armatoriale<sup>55</sup> così da offrire sicurezze e neutralizzare il fenomeno degli *extra risks*<sup>56</sup> e degli scoperti di sicurtà.

Emerge il tipo dei *Protection (o Protecting) & Indemnity Clubs*<sup>57</sup>.

## **2. Estensione della tutela nei confronti del ramo *Indemnity*. Nascita dei *P&I Clubs*.**

I *Protection and Indemnity Clubs* di moderno impianto, enti diretti a prestare copertura assicurativa da rischi conseguenti a responsabilità armatoriale<sup>58</sup>, si innestano sul ceppo risalente degli *Hull Clubs*.

L'attività mutualistico-assicurativa resta circoscritta all'interno di finalità volte a garantire tutela giuridica alle vicende di responsabilità dell'armatore per morte o infortuni dei marittimi e dei passeggeri; da urto e collisioni per il quarto non garantito dalle polizze corpo; e nel caso di scoperti di sicurtà in eccedenza rispetto al valore della nave assicurata.

Situazioni di responsabilità tutte rientranti nella '*Protection class*'.

Il ramo *Indemnity* attiene all'esigenza degli armatori di beneficiare di tutela rilevando responsabilità nell'esercizio dell'attività di trasporto.

In principio, le istanze di risarcimento dei danni cagionati alle merci trasportate non avrebbero suscitato particolari apprensioni agli armatori rassicurati dall'orientamento restrittivo assunto dalle Corti. Invalsa interpretazione giudiziale avrebbe ritenuto ferme le clausole introdotte nei contratti di trasporto che prevedessero esoneri delle responsabilità del vettore marittimo, avverandosi situazioni di deterioramento delle merci per cambiamento di rotta e innavigabilità della nave.

---

<sup>55</sup> La mutata configurazione dei *Clubs*, l'adeguamento ai cambiamenti in atto, per effetto, la rimodulazione del sistema della responsabilità civile, è tema insistito di indagine. Per tutti, cfr. S. J. HAZELWOOD, *P&I Clubs: Law and Practice*, cit., p. 7; adde, D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p. 13.

<sup>56</sup> Per un approfondimento, cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P&I*, cit., p. 89 ss.

<sup>57</sup> Il primo *Protecting Club* venne costituito nel 1855 per iniziativa del *broker* assicurativo Peter Tindall assumendo il nome di *Shipowners' Mutual Protection Society*. Sarebbe seguita, nello stesso anno, la *Shipowners Protection Association* deputata a prestare garanzie in caso di responsabilità armatoriale. Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 1268, spec. p. 1270, nt. 166.

<sup>58</sup> Ampiamente condivisa è la tesi che rinviene l'applicazione dei principi in tema di responsabilità civile alle fattispecie riconducibili a responsabilità dell'armatore e dell'esercente. Si rinvia a A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., p. 312.

Un primo mutamento di visuale si sarebbe avuto a seguito della emanazione negli Stati Uniti di America dell' *'Harter Act'*, nel 1893, seguito dalle *'Regole dell'Aja'* nel 1924, che disponevano la nullità delle clausole di esonero della responsabilità dell'armatore di tal guisa accorpando la responsabilità, in capo ai vettori marittimi, se l'evento dannoso non rientrasse tra i pericoli eccettuati.

La svolta nel ramo *Indemnity* verrà impressa ancora a seguito di vicende giudiziali. Le criticità sollevate dagli armatori attenevano a situazioni di carenza di tutele previste da un sistema di copertura assicurativa dei rischi della navigazione piegato su tipologie di danni ricadenti nel ramo *Protection* ma che ignorava una gamma di eventi dannosi, allo stato privi di copertura, che, pure, incidevano sull'impiego commerciale della nave. Le problematiche sarebbero apparse viepiù ingigantite per l'incremento dei traffici marittimi, dunque, l'estensione delle responsabilità in cui incorrevano gli armatori.

La vicenda giudiziaria *The Westenhope*<sup>59</sup> conferma la svolta.

I giudici intesero condividere pienamente le linee di lettura della dottrina di *common law*<sup>60</sup> che attribuiva al mutamento di rotta la causa che avrebbe procurato la lesione - *'fundamental breach'* - al contratto di trasporto: occorreva si trattasse di lesione così rilevante da configurare la responsabilità in capo al proprietario-armatore commisurata all'intero valore del carico. Tale ricostruzione operata dal giudice britannico conduceva all'esito del mancato riconoscimento, a favore dell'armatore, del beneficio dell'esonero della responsabilità anche se, in tal senso, sopperisse una espressa volontà nel regolamento contrattuale<sup>61</sup>.

Quanto ai rischi, mancando un'adeguata protezione assicurativa, sovvenivano specifiche fisionomie di responsabilità armatoriale coerenti all'attività di trasporto marittimo.

---

<sup>59</sup> Sottoposta alla disamina dei giudici inglesi è la vicenda del naufragio, al largo delle coste sudafricane, della nave *Westenhope* causato da una deviazione della rotta ordinata dal comandante per caricare a bordo altra merce presso *Port Elizabeth*. Veniva alterata la rotta che prevedeva la navigazione diretta sino a *Cape Town*.

<sup>60</sup> Importanti vicende giudiziarie avrebbero avallato questo orientamento: *Balian v. Joly, Victory Co.* (1890) 6 *T.L.R.* 345; *Joseph Thorøey Ltd. V. Orchis Steamship Co. Ltd.* (1907) 1 *K.B.* 660; *Hain Steamship Co. Ltd. V. Tate & Lyle Ltd.* (1936) 2 *All.E.R.* 597, come richiamati in D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p. 14, nt. 29.

<sup>61</sup> In conseguenza della pronuncia giudiziale gli armatori facenti parte del *North England Protecting Club* non poterono beneficiare di alcun indennizzo nei confronti del *Club* di appartenenza considerato che l'evento dannoso, da cui discendeva la responsabilità del vettore, risultava sprovvisto di copertura secondo le regole dei *Protecting Club* trattandosi di tipo di danno riconducibile al *'loss or damage to cargo'* causato da una *deviation* della nave. Cfr. P. L. PELLINI, *P & I Clubs: Ipotesi e riflessioni su una forma assicurativa tra passato e futuro*, in *Trasp.* 44, 1988, p. 104.

Il riferimento è alla vicenda di danno incorso alla nave *Emily* e le Corti avrebbero confermato l'orientamento interpretativo delineato nel caso *The Westenhope* accertando la colpa nautica del comandante e dell'equipaggio. Si intese che il risarcimento dei danni ai proprietari del carico a seguito del naufragio della nave, dovesse integralmente riversarsi sugli armatori non legittimati a beneficiare di alcuna forma di copertura assicurativa: incombeva su questi la piena responsabilità e l'impossibilità di richiedere alcun indennizzo al *Club* di iscrizione.

Si giungeva alla costituzione di appositi '*Indemnity Clubs*' appurate le criticità del sistema all'esito dei casi giudiziari, constatato l'incremento delle responsabilità armatoriali, verificata la lacunosità delle tutele accordate ai soggetti danneggiati. Ripristinando percorsi che richiavano l'esperienza dell'associazionismo mutualistico nel settore marittimo ci si sarebbe orientati nel verso di incrementare - ora aggiungendo la funzione *Indemnity* - le competenze degli originari *Clubs* così delineandosi 'una nuova classe di sicurtà mutua'<sup>62</sup>, l'*Indemnity Class*.

I processi andarono ulteriormente evolvendosi col diffondersi dell'*Indemnity Class* e, ponendosi interazioni con la *Protection Class*, si giunse a nuove forme di associazioni mutualistiche denominate '*P&I Clubs*'<sup>63</sup>.

La diversificazione dei rami di copertura assicurativa prevista dai vecchi *Clubs* già non aderente a modi precisi<sup>64</sup>, avrebbe smarrito le connotazioni originarie e ci si sarebbe riferiti indistintamente all'uno o all'altro ambito. Ma le ragioni della formula provano la diffusione a livello planetario<sup>65</sup> dei tipi di assicurazione mutua della responsabilità armatoriale.

---

<sup>62</sup> Si riporta l'espressione di G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p.1271.

<sup>63</sup> Prima struttura organizzativa delle mutue assicurazioni del tipo '*Protection & Indemnity Clubs*' venne costituita nel 1874 a Newcastle: la *Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association*, che, in seguito, sarebbe stata fusa con la *North of England Protecting Association*. Intese offrire copertura assicurativa rispetto al primo fenomeno di rischio riconducibile al ramo *Indemnity*, previste le responsabilità degli armatori per *deviation*. Notazioni di N. SINGH - R. COLINVAUX, *Shipowners*, cit., p. 216.

<sup>64</sup> Si evince questa difficoltà dalle incertezze giudiziali. Valga richiamare la questione, che cade alla fine degli anni '30 del secolo scorso, *Court Line Ltd v. Canadian Transport Company Ltd*. [1939] 64 *Lloyd L.L. Rep.* 57, 61. Il giudice Scott ritenne, nella circostanza, di dover riconoscere copertura *protection and indemnity* richiamando il significato preciso dei termini *protection* e *indemnity*: « *two general words which are in use in mutual marine insurance which have no very clear definitions, because there is no very clear borderline between the two* ».

<sup>65</sup> Quanto alla diffusione dei *Clubs* in altri Stati le organizzazioni armatoriali su base mutualistica trovano espansione nei Paesi Scandinavi, a Hong Kong, in Giappone, nel Lussemburgo, negli Stati Uniti. Il sistema dei *P&I Clubs* statunitensi è tema di indagine di J. P. KIPP, *The History and development of P&I Insurance: the American Scene*, in *Admiralty Law Institute: a Symposium on the P&I Policy*, in *Tul. L. Rev.* 43, 1969, p.475.

All'esito di un percorso complesso, per vari versi tormentato, di interventi normativi, decisioni giudiziali, apporti dottrinali si sarebbe pervenuti all'assetto vigente e il legislatore europeo provvederà a porre ordine con la direttiva 20/2009/CE attestante l'obbligo assicurativo a copertura della responsabilità armatoriale. Viene garantita una linea di continuità nella disciplina del fenomeno assicurativo marittimo e riconosciuta, nel settore, l'esperienza acquisita dall'*International Group of P&I Clubs*, le cui dimensioni, e consistenza, restituiscono la forza di coesione del gruppo dei *Clubs* rispetto al singolo *Club*.

Si sostiene che « *individually competitive, the international Group of P&I Clubs brings together the collective influence of the mutual clubs as a force for security and stability in international maritime trade* »<sup>66</sup> ed è investitura che accredita un modello efficiente che rimanda alle *Rules dei P&I Clubs*<sup>67</sup>.

### **3. Attenuazione della regola generale 'pay to be paid' a seguito del riconoscimento dell'organizzazione di armatori.**

L'equazione tra il modello dei *Clubs* e le necessità degli armatori esposti ai rischi da danno marittimo, avvertita dalla recente direttiva 20/2009/CE, nel tempo si sarebbe ulteriormente svolta così da incidere su assetto, e dimensioni, di tali organizzazioni al punto da procurare un mutamento del loro *status* giuridico.

I moderni *P&I Clubs* rivestono qualifica giuridica di *corporations*, richiedendosi, per essi, l'iscrizione nel registro delle *companies*, e la personalità giuridica acquisita avrebbe inciso sulla originaria fisionomia comportando l'autonomia dell'ente rispetto alle persone dei soci, con ciò producendosi effetti nei rapporti interni, ed esterni, al *Club*. L'organizzazione di armatori diviene centro di imputazione di situazioni giuridiche attinenti all'esercizio dell'attività marittima<sup>68</sup>, dotata di autonoma volontà, capace di contare su un proprio

---

<sup>66</sup> A illustrazione delle competenze e dei servizi offerti ai soci si chiarisce nella pagina del sito ufficiale dell'*International Group of P&I Clubs*: « *Each Group is an independent, non-profit making mutual insurance association, providing cover for its shipowner and charterer members against third party liabilities relating to the use and operation of ships. Each club is controlled by its members through a board of directors or committee elected from the membership* ». Si aggiunge: « *Clubs cover a wide range of liabilities including personal injury to crew, passenger and others on board, cargo loss and damage, oil pollution, wreck removal and dock damage. Clubs also provide a wide range of services to their members on claims, legal issues and loss prevention, and often play a leading role in the management of casualties* ».

<sup>67</sup> Il servizio offerto dai *P&I Clubs* inglesi si mostra impeccabile a riprova dell'affidabilità nel tempo.

<sup>68</sup> I *P&I Clubs* sono qualificabili quali autonomi soggetti di diritto a cui vengono imputati diritti e obblighi e si riconduce l'organizzazione e la produzione dell'azione. All'uopo si rimanda alle riflessioni di P. FERRO-LUZZI, *I contratti associativi*, cit., p.270, nota 59.

patrimonio, organizzata secondo schemi e assetti di suddivisione di competenze e poteri tra organi di cui per necessità deve dotarsi.

Si osserva che le prime espressioni del modello organizzativo riconducibile ai *P&I Clubs* - sprovvisti di personalità giuridica e carenti di un autonomo patrimonio idoneo a soddisfare le pretese economiche degli armatori una volta che questi abbiano tacitato le richieste di indennizzo avanzate dai terzi per danni cagionati dalla loro attività di navigazione -, operavano utilizzando un tipo di struttura societaria familiare al nostro ordinamento.

Tale familiarità viene restituita dal modello societario di mutua assicurazione<sup>69</sup> definito ‘a ripartizione’ - a seguito dell’emanazione del t.u. delle assicurazioni private del 1959 tipo societario vietato, come già vietava il codice del 1942 (cfr. *Relazione* n.1031) -: dunque, nel modello originario dei *Clubs*, conformemente al modello societario di mutua assicurazione a ripartizione, i *members* si obbligavano *pro quota* a contribuire alle spese per i sinistri occorsi entro un determinato periodo di tempo secondo un meccanismo di distribuzione *a posteriori* degli oneri finanziari, senza provvedere al versamento di conferimenti da imputare alla costituzione di un fondo di garanzia. Meccanismo di liquidazione degli indennizzi proprio delle coperture offerte dai *Clubs*, che fondava sulla regola generale per cui ogni *member* era tenuto *ab initio* a risarcire personalmente, e integralmente, i danni causati e rivolgersi, in seguito, agli altri *members* onde ottenere il rimborso di quanto erogato.

L’utilità del sistema era data dalla condivisione dei rischi tra armatori<sup>70</sup>.

La carenza di personalità giuridica avrebbe influito sul meccanismo liquidativo, a maggior ragione, non essendo previsto alcun organismo intermedio - si richiama in dottrina il concetto del ‘diaframma’<sup>71</sup> - demandato a supportare le

---

<sup>69</sup> L’assicurazione di stampo mutualistico è forma assicurativa che comporta il trasferimento dei rischi individuali, conseguenti alle attività degli assicurati, sulla collettività dei soci coesi nel vincolo associativo. Si configura un contratto plurilaterale con comunione di scopo assicurativo. Cfr. N. DE LUCA, *Delle mutue assicuratrici*, in *Comm. al codice civile*, cur. A. Scialoja - G. Branca, dir. F. Galgano, Bologna-Roma, 2006, p.3.

<sup>70</sup> Rileva un’analogia col sistema della vecchia mutua a pura ripartizione. Questa funzionava « con il sistema della ripartizione successiva fra gli aderenti, dell’onere dell’indennizzo integrale, in occasione di ogni sinistro, e in favore dell’aderente sinistrato » (G. MINERVINI, *Le mutue assicuratrici a ripartizione nella nuova codificazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1948, p. 450). La dottrina anglosassone definisce questo meccanismo di condivisione dei rischi tra armatori « ... *a network of reciprocal guarantees between members, although the liability of any individual members is limited to the calls and supplementary premiums set by the club’s directors* ». Cfr. S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p.9, par. 2.4.

<sup>71</sup> La situazione conseguente al riconoscimento della personalità giuridica all’ente viene descritta con immagine efficace da una dottrina. Un diaframma si pone, ogni volta, ed è « ... un ‘diaframma’ tra i singoli soci e tra i soci e i terzi, diaframma rappresentato appunto dalla società, e tutti i diversi rapporti, interni ed esterni, debbono necessariamente passare attraverso questo diaframma. I rapporti esterni si pongono tra società e terzi; i rapporti interni tra soci e società e non anche tra

ragioni degli armatori e a tutelarne gli interessi. Il peso economico della prestazione risarcitoria si riversava esclusivamente su costoro appunto mancando l'organismo intermedio<sup>72</sup> e si sarebbe utilizzata una modalità risarcitoria la cui portata si coglieva, esattamente definita, nella regola 'pay to be paid' o 'pay first'<sup>73</sup>.

Se al tempo della vigenza dei primi *Clubs* la distribuzione dell'onere economico dell'obbligazione risarcitoria fra i *members* restava condizionata all'iniziale esborso da parte di quello ritenuto responsabile dell'evento dannoso, accertatene le responsabilità<sup>74</sup> - situazione di *condition precedent* da accostarsi alla condizione sospensiva -, una volta acquisita la personalità giuridica ne conseguiva la ridefinizione delle modalità di risarcimento del danno.

---

soci, per modo che i diritti e gli obblighi di ciascun socio sussistono nei confronti della società e non anche, almeno direttamente, nei confronti degli altri soci » (G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, a cura di C. Angelici e G.B. Ferri, ed. 14, Torino, 2016 p.252).

<sup>72</sup> Si registra la mancanza di un organismo intermedio dotato di autonomia patrimoniale avente proiezione esterna così da far valere le ragioni degli associati presso i terzi. Una lacuna da cui conseguono varie problematiche. In tal senso, v. G. FANELLI, *L'assicurazione mutua nella nuova legislazione*, in *Riv. dir. comm.*, 1942, I, p.139.

<sup>73</sup> Nel *chapter 20 The 'Pay to be Paid' Rule A. GENERALLY 20.1* si illustra che « *The Insurance cover provided by P&I Clubs, although often loosely described as 'liability insurance', has in fact traditionally been 'indemnity insurance'. A liability insurer provides insurance against liabilities, whereas an indemnity insurer is required to indemnify the assured in respect of the discharge of those liabilities. The distinction between indemnity and liability policies is that payment by the assured is necessary under an indemnity insurance before the insurer is involved, whereas this is not required under liability insurance. I This central feature, that the member should have discharged his liabilities prior to seeking reimbursement from the club, is usually expressed in Club Rules as being a condition precedent to a member's right to recover from the club* ». Un chiarimento della regola era già restituito dalla relazione approntata dalla Commissione per la riforma del '*Third Parties (Rights against Insurers) Act*' del 1930 presentata al Parlamento inglese nel luglio 2001 (*Law Com n. 272*). Vi si afferma che le « *pay first (or 'pay-to-be-paid') clauses require the insured actually to have paid sums due to third parties in respect of his liability before he is entitled to an indemnity from the insurer. Such clauses are usually only found in the rules of Protection and Indemnity Clubs, although concern has been voiced that they might be used more widely by other mutual insurers. Historically, such clauses were included so that Club members could rely on the financial soundness of other members. In practice, clubs may not require members to have paid out before indemnifying them but may seek to rely on pay-first clauses if claims are brought against them by third parties* ».

<sup>74</sup> La copertura '*Protection and Indemnity*' viene appunto attivata in base ai danni che l'associato al *Club* effettivamente ha risarcito al terzo danneggiato. Osservazioni in S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., p. 228. Torna in argomento, dunque sulla circostanza che l'iniziale esborso dell'armatore danneggiante, nerbo della formula '*pay to be paid*', costituisce condizione per ottenere la liquidazione dell'indennizzo dal *Club*, E. MORDIGLIA, *Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento marino da idrocarburi: la diversa attitudine dei P&I Clubs con riferimento alla Convenzione di Bruxelles del 1969 (CLC) e alla recente normativa statunitense (Oil Pollution Act 1990)*, in *Dir. Mar.*, 2000, p. 278.



In primo luogo è a dirsi che, all'esito dell'accoglimento della domanda d'iscrizione (*application form*), i membri dell'organizzazione armatoriale instaurano con questa una relazione di natura contrattuale, e non, come accadeva, un fascio di nessi interpersonali tra singoli armatori. Il nuovo regime prevede che ciascun membro sia interlocutore del *Club* e al *Club* si rivolga per ottenere il rimborso di quanto versato al terzo danneggiato<sup>75</sup>.

Si perviene, passaggio ulteriore, alla predisposizione di un fondo di garanzia<sup>76</sup> il cui ammontare deve risultare commisurato al numero degli iscritti eventualmente attingendo a ulteriori forme di finanziamento: fondo a cui il *Club* può in ogni momento attingere, ove occorra, così ottemperare alla liquidazione dell'indennizzo all'armatore.

Non cade dubbio che i *Clubs* innovati corrispondano a un'impostazione fortemente tagliata su caratteri corporativi e questo induce più di uno studioso a porsi domande, svolgere riflessioni circa gli effetti prodotti dal riconoscimento della personalità giuridica ai *P&I Clubs*.

Autorevole dottrina anglosassone valuta che la decisione di attribuire *status* di *company* ai *Clubs* consenta ai singoli armatori di avvalersi, non tanto, del regime di responsabilità limitata, ma di beneficiare della legittimazione processuale attiva e passiva, prima preclusa<sup>77</sup>. In tal senso, il soggetto danneggiato potrà legittimamente citare in giudizio il *Club* e ottenere il risarcimento del danno.

La dottrina italiana segue altro percorso.

L'attribuzione ai *Clubs* della qualità giuridica di *registered company* sarebbe riconducibile, piuttosto, al riconoscimento ai *members* del beneficio della

---

<sup>75</sup> I moderni *Clubs* prevedono la stipulazione di un « *contract with a corporation rather than with their fellow 'partners' or 'members'* ». Così, S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p.9, par. 2.1. Recita la *Rule 17.i* del *P&I Club The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited* « *unless the directors otherwise determine, it shall be a condition precedent of a member's right to recover from the funds of the club in respect of any liabilities, costs or expense that he shall first have paid the same out of funds belonging to him absolutely and unconditionally and not by way of loan or otherwise* ».

<sup>76</sup> Le perplessità di ordine costituzionale inerenti il regime di limitazione della responsabilità, in presenza di situazioni di crediti maturati all'esito di danni alle persone, sono superate valutata la predisposizione del sistema ad accorpare una congrua dimensione patrimoniale alla massa attiva. Su tali aspetti di costituzionalità si rimanda, per tutti, a S. CARBONE - P. CELLE - M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2006, ove si richiama App. Messina 23 giugno 1991, in *Dir.mar.* 1992, p. 699; inoltre, Corte Cost. 6 maggio 1985 n.132, in materia di trasporto aereo.

<sup>77</sup> In tal senso, J. I. MURRAY, *The Protection & Indemnity Club and Bankruptcy: an English Perspective*, in *Tulane Law Review*, 59, p.1450; M. TILLEY, *The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Associations*, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 17, 1986, p.269.

responsabilità limitata<sup>78</sup> così da esonerare gli stessi dall'onere delle obbligazioni sociali<sup>79</sup>. E a conforto viene richiamata la regola generale, ovverosia, la *Rule* prevista negli atti costitutivi dei *Clubs* che attesta in modo inequivocabile la limitazione della responsabilità dei membri circa i rischi da responsabilità armatoriale<sup>80</sup>.

Né solo questo: una ulteriore questione anima il dibattito dottrinale e attiene all'inquadramento giuridico della copertura assicurativa offerta dai *Clubs*.

Si è sostenuto che il rimborso effettuato dai *Clubs*, successivamente all'iniziale pagamento erogato dall'armatore, è aspetto che legittima l'inclusione della formula assicurativa *P&I* tra le assicurazioni di indennità<sup>81</sup>, cosiddette '*indemnity insurances*'. Queste si applicano in funzione di un presupposto: se i

---

<sup>78</sup> Nel diritto inglese la differenza tra *unincorporated* e *incorporated*, fondata sul riconoscimento, o meno, della personalità giuridica non tanto attiene alla realizzazione del fine lucrativo, che ben potrebbe essere perseguito da enti anche sprovvisti di personalità giuridica, ma investe il regime della responsabilità. Sottolinea questo aspetto, con validi argomenti, M. STALTERI, *Enti non profit e tutela della fiducia. Esperienza inglese e prospettive della riforma italiana*, Torino, 2002, p.209.

<sup>79</sup> Queste le conclusioni di F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale*, cit., p.94.

<sup>80</sup> La limitazione della responsabilità dell'armatore affonda le sue radici nella tradizione della navigazione marittima restando delineata per delimitare i rischi della navigazione marittima. Si rimanda a E. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. dir. nav.*, 1948, I, p.157 ss.; F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, 1983, p.130. Diverse le linee interpretative. Taluno ha sostenuto che la disciplina codicistica determina limitazioni al debito: in tal senso, autorevolmente, A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, p.362 ss.; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, Milano, 1945, I, p.59; E. GARBAGNATI, *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc.*, 1946, I, p.19; F. M. DOMINEDO, *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1957, p.159 ss.; M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, Padova, 1963, p. 55 ss. Aderisce a questa posizione una giurisprudenza di merito: Trib. Venezia 3 maggio 1977, in *Dir. mar.*, 1978, p. 92; Trib. Milano 14 giugno 1977, in *Dir. mar.*, 1977, p. 470; App. Venezia 10 agosto 1978, in *Trasporti*, 19, 1979, p. 121, con nota di L. TULLIO. Questa visuale che suppone che il debitore- armatore, per la soddisfazione del credito a beneficio di terzi, resti tenuto con l'intero suo patrimonio è stata ripresa da altra dottrina piuttosto incline a delimitare la soddisfazione del credito a specifici beni: in questi casi - si sostiene - è il codice a prevedere la distrazione dal patrimonio dell'armatore di una somma su cui andrà soddisfatta la pretesa creditoria. In tal senso, A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, Napoli, 1939, p. 162 ss.; F. GALGANO, *La responsabilità dell'armatore*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, p.11; E. SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1962, p. 1388; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, p. 18 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., p. 318.

<sup>81</sup> Il meccanismo della liquidazione dell'indennizzo da parte dei *Clubs* mediante il ricorso alla '*pay to be paid rule*' è oggetto dei recenti studi di S. J. HAZELWOOD, *P&I Clubs, Law and Practice*, cit., p.351; e di H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, Oxford, 2006, p. 484.

rischi coperti attengono a responsabilità che incombono sul singolo armatore il *Club* deve ritenersi obbligato a corrispondere in suo favore il rimborso, sempre che l'armatore abbia previamente adempiuto al pagamento della somma occorrente a tacitare le ragioni del soggetto danneggiato.

Il meccanismo della *pay to be paid rule* è fulcro della *indemnity insurance* valuta una dottrina<sup>82</sup>, e altra dottrina si orienta diversamente piuttosto insistendo sulla impossibilità di ricondurre questo stesso meccanismo al principio indennitario secondo la modalità dell'obbligazione gravante sull'assicuratore di tenere indenne l'assicurato e tutelarne il patrimonio. Quest'ultima visuale trova conforto nel combinato disposto degli artt. 1917 e 1932 c.c. ove l'armatore non sia in grado di ottemperare alla richiesta di danni avanzata dai terzi danneggiati in presenza di dichiarazione dello stato di insolvenza<sup>83</sup>.

Ripercorrere le linee della questione è verificare l'attendibilità delle riserve espresse in dottrina e appurare come i moderni *P&I Clubs* abbiano progressivamente abbandonato i caratteri originari frangendo quel legame, un tempo indissolubile, col meccanismo della *pay to be paid rule*.

La prova è data da una serie di vicende per le quali i *managers* avrebbero valutato plausibile, e ritenuto praticabile, la disapplicazione di tale regola generale<sup>84</sup>. Inoltre, ragioni di mera opportunità avrebbero indotto i moderni *Clubs* a gestire in autonomia le liti giudiziarie intrattenute coi terzi: perché il sinistro avrebbe coinvolto un *member* che avesse in esercizio un naviglio di notevole tonnellaggio, dunque, meritevole di specifica attenzione; perché un tale

---

<sup>82</sup> L'accezione della '*pay to be paid rule*' nel senso di fondamento della '*indemnity rule*' è ampiamente condivisa dalla dottrina anglosassone come è possibile verificare estrapolando dalla produzione letteraria. Pregevoli i lavori di S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p.335, § 20.3; D. RICHMOND, *Third Party Claims against P&I Clubs and the 'pay to be paid rule'*, 2009, p. 11, consultabile al sito <http://lup.lub.lu.se>; C.F. LUEDDEKE, *P&I Insurance*, in *International Federation of Shipmasters' Associations, IFSMA Newsletter*, December 2002, p.6, consultabile al sito [www.ifsma.org](http://www.ifsma.org).

<sup>83</sup> Riflessioni di A. BOGLIONE, *L'azione diretta contro i P&I Clubs da parte dei terzi danneggiati in caso di insolvenza dell'armatore: evoluzione della giurisprudenza in Inghilterra e relativa problematica analizzata nell'ottica italiana (nota a The Fanti e The Padre Island)*, in *Dir. Mar.*, 1989, p.565, nt. 18, p. 574 s., sulla definizione giuridica della copertura assicurativa *P&I*. Ancora, R. MERKIN - J. HJALMARSSON - R. PILLEY, *Marine insurance*, in *Maritime Law*, London, 2011, p. 528 ss. Fondamenti e ragioni dell'assicurazione della responsabilità civile vengono approfonditi da V. SALANDRA, *Dell'assicurazione*, in *Commentario del codice civile*, curr. A. SCIALOJA, G. BRANCA, cit., 1959, p. 169.

<sup>84</sup> Il *Committee or Board of Directors* accede a una valutazione discrezionale circa l'applicazione della '*pay to be paid rule*' ed è possibilità che risulta dalle stesse *Club rules*. La seguente previsione è oggetto di analisi di A. BOGLIONE, *Commento all'art. 517. Ricorso di terzi danneggiati da urto*, in AA.VV., *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, cur. G. Volpe Putzolu, in *Breviaria Iuris*, Padova, 2010, p.212.

trattamento sarebbe apparso giustificato in ragione della durata del rapporto di *membership*, o per le dimensioni del *personal claim made*.

Ricorrendo tali presupposti, considerata la ‘fidelizzazione’ del socio al *Club*, si derogava al meccanismo di risarcimento del danno: l’idea forte che si faceva largo sarebbe stata che il giudizio discrezionale dell’organo di gestione presupponesse speditezza nel trattamento di liquidazione dell’indennizzo.

Il depotenziamento della *pay to be paid rule* a vantaggio della formula del risarcimento diretto dei danni subiti dal terzo ad opera del *P&I Club* indurrà a rivedere l’impostazione per cui la copertura assicurativa offerta dai *Clubs*, e il modello tradizionale della *indemnity insurance* risultavano legati a maglie doppie.

La modernità investe in pieno il fenomeno assicurativo, si innescano processi di revisione, si avanzano soluzioni e il rinnovamento, si è potuto constatare, interessa gli enti mutualistici assicurativi che finiscono col disperdere la originaria caratura sfaldandosi per rivestire più cogente qualificazione giuridica. Cede il modello di mutualità chiuso proprio di una impostazione volta a tutelare solo, ed esclusivamente, i membri del *Club* e si afferma una concezione alternativa ispirata a esigenze di apertura a beneficio della posizione delle vittime di condotte antiggiuridiche annoverabili tra le fattispecie riconducibili a responsabilità armatoriale.

Si ridimensiona il meccanismo della *pay to be paid rule*.

Le ricadute sul piano interno, dei rapporti tra *members* e *P&I Club*, comporteranno rimodulazioni di assetti e le regole statutarie tenderanno ad attribuire ampi poteri ai *managers* riguardo alle modalità di liquidazione dell’indennizzo<sup>85</sup> sino a riconoscere al *Club* la facoltà di assumere la responsabilità dell’armatore<sup>86</sup>.

La versione moderna dei *P&I Clubs* potrà persino legittimare forme di risarcimento diretto dei danni arrecati ai terzi secondo le modalità previste nel sistema della *liability insurance* assimilabili al modello di assicurazione della responsabilità civile richiamato all’art.1917 c.c., per effetto, attribuendosi all’assicuratore la legittimazione al pagamento dell’indennizzo in favore dei terzi non già in conseguenza di un risarcimento dei danni eseguito dal *member*, ma nella circostanza dell’accertamento della responsabilità in capo all’armatore.

---

<sup>85</sup> La clausola statutaria deve così impostarsi: « *Payment first by the Owner - Unless the Directors in their discretion otherwise, it is a condition precedent of an Owner's right to recover to recover from the funds of the have discharges or paid the same out of funds belonging to him unconditionally and not by way of loan or otherwise* » (S.J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs, Law and Practice*, cit., p.335, § 20.2).

<sup>86</sup> Così, G. VOLPE PUTZOLU, *Le assicurazioni, Produzione e distribuzione*, Bologna, 1992, p.140; F. MOLITERNI, *Commento all’art.1917 c.c.*, in *Commentario breve al diritto delle assicurazioni* dir. G. Volpe Putzolu, Padova, 2010, p.111 ss.

#### **4. Gestione del sinistro ad opera del *Club* e rilascio di garanzia personale in favore dei creditori dell'armatore assicurato.**

Il modello risarcitorio per gran tempo adottato dai *Clubs*, caratterizzato dalla formula del rimborso dell'ente all'armatore, secondo il *quantum* dovuto, si è avuto modo di verificare come nel tempo sia stato riconfigurato secondo le esigenze della modernità all'esito di reiterati interventi legislativi.

Del quadro normativo occorre dar conto.

Determinanti novità sarebbero state apportate in materia di responsabilità armatoriale<sup>87</sup> dalla Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 rivolta alla limitazione della responsabilità per crediti marittimi; altresì, dalla direttiva 20/2009/CE, recepita nell'ordinamento interno dal d.lgs. 28 giugno 2012 n.111<sup>88</sup>, introduttiva dell'obbligo di stipulare l'assicurazione o di offrire garanzia alternativa da parte dei proprietari e degli armatori di navi di stazza lorda pari, o superiore, alle trecento tonnellate.

---

<sup>87</sup> Processi convergenti inducono a confezionare un 'modello' di assicurazione marittima obbligatoria, istituto che « ha affiancato le elaborazioni a livello di diritto internazionale uniforme di specifiche discipline della responsabilità afferenti al fatto tecnico della navigazione » (P. CELLE, *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento [CE] 392/2009*, in *Il Diritto Marittimo*, 2012, pag. 766 ss.). Questo modello si rinviene, in embrione, nella Convenzione internazionale del 1992 in materia di responsabilità civile per i danni conseguenti a inquinamento prodotto da idrocarburi; nella Convenzione internazionale del 1996 in materia di responsabilità e indennizzo per i danni causati dal trasporto marittimo di sostanze nocive e potenzialmente pericolose; nella Convenzione internazionale del 2001 in materia di responsabilità civile per i danni prodotti da inquinamento causato dal carburante delle navi; parzialmente nella Convenzione internazionale di Nairobi del 2007 in materia di rimozione dei relitti. Argomenta il Celler che un quadro normativo e regolamentare di tale ampio spettro assume i contorni del 'polisistema' « in cui vengono rispettivamente in gioco le specifiche prassi elaborate dagli operatori che operano in un mercato spiccatamente internazionale e i modelli e i principi normativi di origine internazionale ed uniforme, con le rispettive declinazioni legislative in ambito nazionale e dell'Unione europea » (pag. 767). Altresì, occorre rimandare alla Convenzione internazionale del 1974 in materia di trasporto marittimo di passeggeri e di bagagli, in seguito modificata dal Protocollo del 2002 (convenzionalmente Convenzione di Atene), in relazione alla parte che impone l'obbligo al vettore di assicurare la propria attività. Sulla Convenzione di Atene ampia letteratura. Si rimanda ai recenti contributi di E. RØSÆG, *The Athens Convention on Passenger Liability and the EU*, in *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007/2008*, Berlin-Heidelberg, 2010, pag. 56 ss.; F. BERLINGIERI, *The Athens convention on the carriage of passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation*, in *Il Diritto Marittimo*, 2011, pag. 1125 ss.

<sup>88</sup> In dottrina si ferma l'attenzione sulle problematiche inerenti al nuovo regime di disciplina previsto in materia di responsabilità degli armatori. Per tutti, F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per i crediti marittimi*, in *Dir. mar.*, 2012, p.962.

L'attenzione prestata dal legislatore europeo ai soggetti danneggiati, a preferenza delle ragioni giuridiche sostenute dagli armatori, avrebbe comportato, primo esito, l'adeguamento del sistema dei *P&I Clubs* all'odierna fisionomia della responsabilità armatoriale<sup>89</sup>. La disciplina giuridica volta a limitare la responsabilità in materia di crediti marittimi<sup>90</sup> e l'introduzione dell'obbligo della copertura assicurativa, insieme, modificano l'assetto dei *Clubs* nella nuova versione.

Le ricadute attengono alla rimodulazione della responsabilità armatoriale e sarebbe stato ora possibile, mutati gli scenari, configurare con altra flessibilità i procedimenti di liquidazione degli indennizzi a beneficio dei terzi danneggiati derivandone dinamiche di cooptazione che avrebbero interessato numerose situazioni rispetto a cui evidente si denotava l'abbandono dalla regola *pay to be paid*.

---

<sup>89</sup> Si delineano, ora, su diversi piani la colpa e il rischio e si suppone una sorta di slittamento dalla colpa al rischio, per effetto, dall'autore del danno alla vittima. Scenario prospettato in A. LA TORRE, *Responsabilità e assicurazione*, cit., p. 295.

<sup>90</sup> Si prevedono differenti modalità di quantificazione della somma risarcibile ponendo un limite oltre cui l'armatore è chiamato a garantire il soggetto danneggiato rilevando la propria responsabilità. Gli articoli 275 e 276 c. nav., applicabili alle navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, prevedono che la copertura economica venga parametrata al valore della nave al momento in cui si richieda la limitazione, e non oltre la fine del viaggio, altresì, tenuto conto dell'ammontare lordo del nolo e di ogni altro provento che venga all'armatore dal viaggio sempre che il valore non sia né inferiore al quinto né superiore ai due quinti del valore della nave come quantizzato all'inizio del viaggio. Interviene su questi aspetti Trib. Venezia 3 maggio 1977, in *Dir. mar.*, p. 462 e il giudice di merito afferma che « il valore all'inizio del viaggio deve essere quello che la polizza di assicurazione indica come valore di stima ». Riconosce il carattere assoluto della polizza di assicurazione ai fini della determinazione del valore della nave, insuscettibile di prova contraria, Lodo Arbitrale 25 ottobre 1959, in *Dir. mar.*, 1961, II, p. 206, con nota di D. F. CAGETTI. Si consulti anche App. Venezia 10 agosto 1978, in *Assicurazione*, 1979, II, 10, con nota di S. FERRARINI. Riteneva A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., p. 369 ss., che il valore della nave è dato dal *quantum* stimato come indicato nella polizza assicurativa, diversamente, occorre far ricorso al valore commerciale della nave secondo le attestazioni del Registro navale italiano. Tale modalità di liquidazione del danno potrebbe comportare rischi per i creditori dal momento che - si pensi all'ipotesi di perimento della nave - andrebbe precluso ogni possibile modo per esperire l'azione soddisfattoria e rivalersi sul patrimonio del danneggiante. La disciplina internazionale, applicabile alle navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, supera tali difficoltà adottando un sistema di quantificazione della somma da risarcire da corrispondere ai soggetti danneggiati che prescinde del tutto, diversamente da quanto prevede la legislazione nazionale, dal valore della nave. Per vero, criterio attendibile nel difetto di previsione di limiti fissi, così da potersi quantificare l'importo risarcitorio in base alla stazza della nave, assicurando stabilità del valore anche in casi di perimento o deprezzamento del bene. A seconda delle soglie di tonnellaggio vengono previsti corrispondenti proporzionali quantitativi di DSP (diritti speciali di prelievo) - unità di misura contemplata dalla disciplina internazionale che si rapporta alle riserve ufficiali gestite dalle banche centrali degli Stati-membri del Fondo Monetario Internazionale - variabili secondo la natura dell'oggetto del danno, sia cosa ovvero persona.

Inedita, innovativa, è la prassi che consente al *Club* di rilasciare una 'lettera d'impresa' - '*letter of undertaking*' -, o una '*Club letter of security*', all'esito di valutazioni dei *managers*: forma di garanzia prestata ai creditori dell'armatore assicurato.

Si tratta di meccanismo di 'conforto' assicurativo escogitato per la necessità di far fronte alla situazione di danno da sinistro marittimo in cui è incorso l'armatore, appuratene le responsabilità, e coinvolgente il parco delle navi e il complesso dei beni destinati all'esercizio dell'impresa marittima<sup>91</sup>. In tal modo, sarà possibile evitare il sequestro della nave assicurata.

In presenza di questi frangenti la garanzia, ben inteso, non funziona a esclusivo beneficio del soggetto-danneggiato: il servizio offerto dai *Clubs* denota la bontà della formula<sup>92</sup> consentendo agli armatori di evitare di incorrere in maggiori pregiudizi economici causati dalla perdita della disponibilità della nave<sup>93</sup>. Pertanto, avveduto è il richiamo all'equilibrio delle posizioni soggettive, dell'armatore e dei suoi creditori come si dispongono all'interno del *Club*.

Ciò che muta è il concetto di debito d'impresa e si intendono valorizzare, in presenza della molteplicità degli interessi coinvolti, le ragioni dei creditori. Prevale una prospettiva di tipo 'funzionale' e si ragiona in modo pragmatico: salvare il naviglio dai gravami debitori è ribadire l'essenzialità dell'impresa marittima volano di sviluppo economico.

Ferma consapevolezza ne hanno i *Clubs* nella nuova configurazione e si avverte che la crisi dell'impresa marittima vada gestita in funzione della salvaguardia dell'obiettivo primario della produttività.

La modernità dei *Clubs* si commisura a queste esigenze.

---

<sup>91</sup> Analizzano il sistema delle '*guarantees*' G. ANDREWS - R. MILLET, *Law of guarantees*, London, 2008, p.564, §.15-021, spec. ntt. 61-63, p.566, § 15-023.

<sup>92</sup> Si ritiene diffusamente che sia consuetudine la previsione di modelli-*standard* di *letters of undertaking* approntati dalle *Rules* dei *Clubs*.

<sup>93</sup> Le condizioni necessarie, e imprescindibili, per usufruire del rilascio di una *letter of undertaking* da parte del *Club* sono illustrate da D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p.166 s. Rilevato che la concessione della garanzia prestata con la 'lettera di impresa' rappresenta una scelta rimessa discrezionalmente ai soggetti preposti alla gestione dell'organizzazione di armatori, né risultando dalle *Rules* alcun obbligo dell'ente al rilascio a beneficio dei propri iscritti, l'a. si sofferma sui requisiti che ne accompagnano l'emissione: 1) la riconducibilità del *claim*, della chiamata al risarcimento, a una delle coperture offerte dal *Club*; 2) lo stato di non morosità dell'associato richiedente, dunque il corretto adempimento delle *calls* e di ogni altro importo dovuto al *Club*; 3) la sussistenza di un effettivo rischio che la nave venga sottoposta a provvedimento di sequestro conservativo; 4) il rispetto di ogni altra prescrizione o *warranty* prevista dalle condizioni di assicurazione; 5) la previa approvazione della lettera di garanzia da parte dei *Managers* del *Club*; 6) l'eventuale dazione, da parte dell'associato, di una controgaranzia idonea a coprire i possibili costi a carico del *Club* in relazione al *claim*, al reclamo effettuato.

Allestiti meccanismi a tutela dei terzi danneggiati<sup>94</sup> avendo a cura le sorti dell'impresa di navigazione applicando uno strumentario giuridico a tutela dei terzi quando rilevino condotte antigiuridiche di cui si macchiano gli armatori.

## **5. Azione diretta del terzo danneggiato e insolvenza dell'armatore-assicurato.**

Snodo dei rapporti tra aderenti all'organizzazione di armatori e *company* la *pay to be paid rule* mostra crepe col tempo e il senso originario finisce con l'opacizzarsi restando incoerente al nuovo modello dei *Clubs*.

Questi poggiano su un'idea centrale restituita dal servizio di copertura assicurativa secondo la formula della condivisione dei rischi, pertanto, della distribuzione proporzionale fra gli armatori dell'onere del danno<sup>95</sup>. Formula coesa ad assetti moderni delle relazioni economiche e restitutiva dell'esigenza di dare applicazione all'obbligatorietà dell'assicurazione della responsabilità civile<sup>96</sup>.

Dal confronto con la *pay to be paid rule* non può, in ogni caso, prescindersi ed è agevole avvedersi che l'attenuazione del sistema della *rule* investe l'organizzazione interna dei *Clubs*. Attiene al ruolo dei *managers* e alle mansioni di competenza assicurare un trattamento di favore agli armatori adempienti che si distinguono, rispetto ad altri armatori, per la sana e prudente gestione dell'impresa di navigazione<sup>97</sup>.

---

<sup>94</sup> La qualificazione giuridica di tale garanzia, le cd. '*letters of undertaking*', dovrebbe ricadere - a seguire una dottrina - non già entro il novero delle garanzie autonome, bensì ricomprendersi tra le garanzie accessorie, cd. '*ordinary guarantees*'. In definitiva, il *Club* si obbliga all'adempimento dell'obbligazione risarcitoria ricadente sul debitore principale. Approfondimenti mirati in S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs*, cit., p.336, § 20.6, i quali sostengono che « *the letter provides that the club will be responsible for the claim* ».

<sup>95</sup> Richiama l'immagine dell'assicurazione 'combinata' all'associazione di mutuo soccorso, emergendo la centralità della comunanza del pericolo, A. LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Roma, 1993, I, p.24.

<sup>96</sup> Nel settore della navigazione marittima l'obbligo assicurativo viene circoscritto al personale navigante, ai passeggeri, ai danni procurati a terzi sulla superficie e conseguenti ad urto. Circostanze tutte previste dal Codice della navigazione agli artt. 935, 942 e 1010 ss.

<sup>97</sup> I parametri di sana e prudente gestione dell'impresa di navigazione, che valgono a sostenere i criteri di selezione del 'buon armatore', rimandano alla sicurezza marittima. Sul piano economico l'innalzamento della soglia dei costi della sicurezza marittima producono, negli ultimi tempi, per un verso, effetti negativi sulle prospettive di crescita economica del settore considerata la lievitazione dei prezzi dei beni trasportati in ragione delle quantità impegnate; per altro verso, l'accresciuta sicurezza senz'altro si traduce in fattore positivo di sviluppo economico nel medio e lungo periodo. Corrette valutazioni che reggono l'analisi di R. BANOMYONG, *Maritime policy & Management*, 32.1, 2005, p.3 ss. Ne consegue che l'efficienza dell'attività di trasporto risulta essere strettamente connessa all'efficienza dei sistemi di sicurezza producendosi propizie ricadute sulle attività commerciali e, nel contempo, si instaura un nesso tra i rischi della navigazione marittima e l'andamento dei costi assicurativi rilevando un rapporto inverso tra il requisito di



La deroga richiamata non è l'unica né esaurisce il complesso di deroghe all'onere incombente sull'armatore di soddisfare la pretesa risarcitoria del terzo.

Altre deroghe al meccanismo della *rule* si sono aggiunte interessando situazioni di responsabilità in cui sarebbe incorso l'assicuratore per condotte tenute dagli armatori tali da consentire l'esperimento, da parte dei danneggiati, in specifiche vicende richiamate dalle Convenzioni internazionali, dell'azione diretta nei confronti del *Club*<sup>98</sup>.

---

sicurezza e il premio assicurativo. In tal senso, S. PETRICCIONE - F. CARLUCCI, *Economia dei trasporti*, 2006, Padova, p.5.

<sup>98</sup> Si pensi all'emanazione di quelle convenzioni settoriali disposte a livello internazionale al precipuo scopo di istituire un regime di responsabilità civile per danni cagionati nell'esercizio dell'attività di navigazione atto a ristorare i soggetti danneggiati. Merita particolare notazione la 'Civil Liability Convention' 1992 (CLC) che trova il proprio campo di applicazione in ordine a danni da inquinamento da idrocarburi 'fuoriusciti' o 'scaricati' da navi-cisterna a causa di incidente sempre che questo accada nel territorio, o nel mare territoriale, o nella zona economica di esclusiva sovranità di uno Stato-contrattante. Approfondimenti in F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 888 ss.; G. CAMARDA, *Il soccorso in mare*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, dirr. A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni cont. P. Schlesinger, Milano, 2006, p. 28 ss. Una lettura esegetica della 'Convenzione internazionale HNS', del 1996, in materia di responsabilità e indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, in S. ZUNARELLI, *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto di sostanze pericolose e nocive (HNS)*, in *Dir. trasp.* 1996, p.727 ss. e p. 741 ss. Sulla falsariga delle precedenti è la 'Convenzione Bunkers', del 2001, sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi utilizzati per la propulsione della nave. Ancora, si menziona la 'Convenzione internazionale di Nairobi', del 2007, sulla rimozione dei relitti e la 'Convenzione di Atene', del 1974, avente a oggetto la materia del trasporto via mare dei passeggeri e del bagaglio. Accomuna le succitate convenzioni di diritto internazionale la disposizione centrale, non derogabile, circa la previsione dell'assicurazione obbligatoria corredata dal riconoscimento dell'azione diretta contro l'assicuratore emittente il certificato assicurativo, o il prestatore della garanzia finanziaria, ove sia ravvisabile una responsabilità di tipo oggettivo del proprietario della nave. Pertinenti riflessioni in P. CELLE, *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2012, p. 766 ss. Preme ribadire come risultato imprescindibile per la confezione di un organico sistema di regole orientato alla disciplina della responsabilità civile degli armatori la direttiva 2009/20/CE: al fine di garantire « una migliore protezione delle vittime » questa prevede, in capo agli armatori, un obbligo di assicurarsi contro i rischi da responsabilità armatoriale afferenti all'attività di navi di stazza lorda pari, o superiore, a trecento tonnellate. La direttiva richiama le limitazioni della responsabilità per crediti marittimi disposti dalla 'Convenzione LLMC' del 1996. Riguardo a questo aspetto, una dottrina anglosassone insiste nel richiamo ai limiti di responsabilità della Convenzione LLMC, innalzati nell'ammontare da un emendamento del 19 aprile 2012, onde delimitare il massimale dell'assicurazione obbligatoria (S. GIRVIN, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford-New York, 2007, p. 399). Se la previsione dell'obbligo di assicurazione per gli armatori rinvia precedenti in varie Convenzioni settoriali - di maggior rilievo sono la 'Convenzione CLC' e la 'Convenzione Bunker' -, pure, sussistono differenze secondo quanto delineato dalla direttiva comunitaria che specifica che « la garanzia primaria è l'assicurazione della responsabilità, che

A prescindere dalla tematica della responsabilità, il quadro sinottico delle questioni permette di approfondire l'operatività del sistema dei *Clubs* innovati. Va detto che all'indomani della emanazione del *Third Parties (Rights against Insurers) Act* del 1930 la dottrina e la giurisdizione anglosassone sarebbero rimaste coinvolte nell'analisi della questione concernente lo stato di insolvenza del *member* quando questi si mostrasse incapace di ottemperare agli oneri risarcitori accertato il sinistro che interessava una nave iscritta al *Club*.

Il *Third Parties Act* riconosceva al terzo danneggiato il diritto di surrogazione nelle pretese accampate dall'assicurato insolvente, nei confronti dell'assicuratore, legittimando questi a esercitare azione diretta così da ottenere il risarcimento dei danni in misura corrispondente all'indennità stabilita dalla copertura assicurativa. Il soggetto danneggiato surrogandosi nella posizione dell'assicurato acquisisce i medesimi diritti.

Si evidenzia che l'azione diretta esercitata dal soggetto danneggiato, all'esito di una vicenda che ricade nella copertura *protection and indemnity*, segue le medesime condizioni, eccezioni, preclusioni che ricorrono per la richiesta di indennizzo avanzata dall'armatore, nella veste di *member*, al *P&I Club* di appartenenza<sup>99</sup> in ragione del fatto che il terzo si trova a subentrare nella sfera giuridica dell'armatore a titolo derivativo. In modo dettagliato, le *Club's Rules* disciplinano la richiesta di indennizzo, e l'accoglimento della stessa, a condizione che vengano rispettate determinate previsioni, *conditions precedent*<sup>100</sup>, da

---

normalmente è fornita dai *P&I Clubs* ». I *Clubs* si fanno carico dell'emissione delle *blue cards* assumendo, nei confronti dei terzi danneggiati, l'obbligo di risarcimento diretto a seguito del verificarsi del sinistro. Il sistema che prende forma è determinato, pertanto, dalla combinazione dell'obbligo assicurativo della responsabilità armatoriale con la fattispecie prevista dalla Convenzione LLMC scaturendone, principale effetto, l'ampliamento dell'ambito di applicabilità dell'obbligo di assicurazione. Cioché, la direttiva 2009/20/CE - in ragione del rinvio alla Convenzione LLMC - estende l'obbligo di assicurazione, da un lato, a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, dall'altro, a tutti i rischi legati ai crediti marittimi soggetti alle limitazioni della Convenzione LLMC. Possibile scorgere un filo di continuità tra convenzioni internazionali e direttiva comunitaria e attiene all'esigenza di limitare la responsabilità armatoriale combinando all'interesse alla sicurezza del risarcimento, in capo alle vittime del danno, la necessità di offrire tutela ai bisogni assicurativi degli armatori secondando l'utilizzo del modello giuridico proprio dei *P&I Clubs*. Tuttavia, affinché si possano proficuamente utilizzare le *Rules* dei *Clubs* sarà utile, anzi necessario, giungere a una sorta di compromesso coerentemente a quanto richiede la nuova disciplina della responsabilità armatoriale.

<sup>99</sup> Si rimanda a G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting and Indemnity Clubs inglesi*, cit., p. 66.

<sup>100</sup> Clausole pregevolmente ideate prevedono che ogni controversia tra soci e *Club* consegua al previo esperimento di un tentativo di composizione bonaria per iniziativa degli amministratori; di poi, il deferimento della vertenza a un arbitrato. Altresì, di rilievo sono le clausole che statuiscono l'obbligo di avviso e indicano le modalità di notifica dei *claims*; ancora, quelle che subordinano il diritto all'indennizzo assicurativo al pagamento di tutte le rate delle *calls* richieste dal *Club*; quelle

ottemperare da parte dei *members*, e il cui inadempimento impedirebbe il buon esito dell'azione diretta esperita dal soggetto danneggiato.

Altre anomalie emergono relativamente alla procedura di liquidazione dell'indennizzo nella prospettiva dei rapporti interni tra armatori e *Clubs*.

Ne sia prova la vicenda giudiziaria *The 'Fanti' and The 'Padre Island'* di clamore sociale, tanto, da investire la *House of Lords*.

Trattasi di un caso di insolvenza dell'armatore: non essendo questi nelle condizioni di risarcire le vittime dei danni, la questione sollevata era se i soggetti danneggiati potessero, o meno, vantare pretese economiche nei confronti del *P&I Club* a cui aderiva l'armatore. E la decisione della Corte sarebbe stata nel senso che gli armatori insolventi non avessero titolo ad essere indennizzati dal *Club*, inoltre, che i terzi danneggiati non potessero vantare alcuna pretesa nei confronti dello stesso *Club*. Situazione assolutamente sfavorevole ai terzi danneggiati che, né avrebbero potuto contare sull'esercizio dell'azione diretta nei confronti del *Club*, né surrogarsi nella posizione creditoria dell'armatore: in forza della *pay to be paid rule* non avendo l'armatore adempiuto al pagamento dei danni neanche si sarebbero maturate le condizioni per consentire al terzo danneggiato di surrogarsi nella situazione creditoria, per vero, inesistente. E lo stato di insofferenza dei terzi danneggiati avrebbe assunto proporzioni più notevoli estendendosi la pratica delle '*single-ship companies*' (= '*one-ship companies*') per cui ogni società dovesse essere armatrice di una sola nave<sup>101</sup>.

La *pay to be paid rule* viene letta come '*veil*', a seguire l'orientamento delle Corti, velo che separa gli interlocutori della vicenda risarcitoria - terzi danneggiati titolari di credito, *one-ship company*, *P&I Club* -, modalità strumentale al fine di eludere fraudolentemente le ragioni dei terzi danneggiati. Il pronunciato della *House of Lords*, stilato da *Lord Goff*, accertava esattamente queste valenze della *pay to be paid rule* e la possibilità che i *Clubs*, invocandone l'applicazione, soprassedessero all'obbligo di risarcimento facendosene scudo.

Si concludeva per la necessità di assicurare un costante monitoraggio degli effetti della *rule* così da evitare distorti utilizzi della stessa, e nel caso, intervenire legislativamente provvedendo ad aggiustamenti e rimedi<sup>102</sup>.

Dovrà attendersi gran tempo, l'emanazione del *Third Parties Act*, del 2010, per abrogare la previgente disciplina risalente al 1930 e, solo ora, il legislatore britannico avrebbe accolto i suggerimenti della Corte stabilendo

---

che consentono ai *Clubs* di compensare il debito di indennità con i crediti contributivi vantati nei confronti del socio. Esaustiva disamina in D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p.152 nt.34.

<sup>101</sup> In tema, cfr. S.J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p. 293, § 17.8.

<sup>102</sup> '*The Fanti and the Padre Island*', in *Lloyd's Rep.*, 1990, p. 204.

l'imprescindibilità delle ragioni dei soggetti titolari dell'interesse leso<sup>103</sup>. Si delinea un tracciato giudiziario-legislativo, fondato su altre consapevolezze, che avrebbe pregiato i profili di duttilità del sistema sollevando la domanda di risarcimento diretto contro l'assicuratore da ogni impedimento che ne compromettesse la procedibilità così neutralizzando le eccezioni opponibili dall'assicuratore al terzo avanzate per sottrarsi al pagamento del richiesto risarcimento.

Il terzo danneggiato e gli aventi causa, da ora, saranno legittimati ad agire surrogando la posizione dell'armatore rispetto all'assicuratore marittimo, con ciò, contravvenendosi al principio generale posto dalla *pay to be paid rule*<sup>104</sup>: previsione valida per le sole vicende di danno per le quali si riscontri un pregiudizio notevole tanto da procurare lesioni personali o la morte<sup>105</sup>.

Negli ultimi anni si è assistito all'attivazione di processi di rinnovamento del regime dell'assicurazione della responsabilità civile a riprova dell'accentuata attenzione prestata dal legislatore comunitario e, a seguito, del legislatore nazionale al fenomeno della riparazione del danno.

Né sarebbe rimasta ferma la nostra giurisprudenza di legittimità<sup>106</sup>.

Una disamina comparativa, se pure solo accennata, tra sistematiche normative - di diritto anglosassone e di diritto nazionale - appare fruttuosa a

---

<sup>103</sup> Approfondimento tecnico del '*Third Parties (Rights against Insurers) Act*', del 2010, in T. BULLIMORE, *The Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010: unanswered questions and rights of set-off*, in *LMCLQ*, 2012, p. 382.

<sup>104</sup> Sui benefici accordati al terzo danneggiato in forza del riconoscimento del diritto di surrogazione, cfr. J. LOWRY - P. RAWLINGS - R. MERKIN, *Insurance Law. Doctrines and Principles*, Oxford, 2011, p. 449 ss.

<sup>105</sup> Si riscontrano profili di disparità circa il trattamento giuridico tra vari settori assicurativi, non solo nel campo delle assicurazioni marittime, in ordine a vicende di danno per le quali sia possibile che si avvalgano del diritto di agire in via surrogatoria terzi danneggiati, o loro aventi causa, se pur limitatamente alle situazioni di responsabilità dell'assicurato in caso di lesioni personali o morte. Questo il regime previsto dalla *section 9*, comma 6, del '*Third Parties (Rights against Insurers) Act*', del 2010, ideato per evitare un'eccessiva esposizione patrimoniale dei *P&I Clubs*. In tema, cfr. F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale*, cit. p. 141.

<sup>106</sup> L'orientamento della giurisprudenza di legittimità è nel verso di garantire, comunque, tutela al terzo danneggiato. Pietra miliare Cass. civ. 26 giugno 1991, n. 7154, in Arch. giur. circol. e sinistri, 1991, p. 817 che riconosce alla vittima del danneggiamento un 'diritto di credito autonomo' da far valere nei confronti dell'assicuratore. Indicativa Cass. civ. 7 luglio 1999, n. 7019, in *MGC*, 1999, p. 1578 che, ribadito che l'assicuratore resta obbligato *ex lege* nei confronti del danneggiato, « vincola il responsabile-assicurato ed il suo assicuratore nei confronti del danneggiato una ipotesi di solidarietà atipica 'ad interesse soggettivo', stante la diversità del titolo per cui sono tenuti verso il danneggiato il responsabile e l'assicuratore, il primo obbligato *ex delicto*, il secondo obbligato *ex lege* ». In dottrina G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, cit., p.1058 s. osserva che, rispetto al regime dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, il soggetto danneggiato beneficia dell'azione diretta nei confronti dell'assicuratore in forza di una 'posizione autonoma'.

condizione di previamente chiarire un dato centrale: il sistema di diritto anglosassone non prevede l'esercizio dell'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità civile del danneggiante. A fronte di ciò, l'art. 144 cod. ass. priv. - sorta di 'statuto' del regime assicurativo - nel regolamentare l'assicurazione obbligatoria concede al terzo leso dalla condotta del responsabile civile, avvertasi la vicenda di danno, l'azione diretta nei confronti del suo assicuratore così da ottenere il risarcimento nei limiti delle somme per le quali si è stipulata l'assicurazione. Si preclude, con ciò, all'assicuratore la possibilità di opporre al danneggiato le eccezioni derivanti dal contratto<sup>107</sup>.

Va ancora rilevato, per quanto attiene alla disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile, che l'art. 1917, comma 2, c.c. riconoscendo all'assicuratore la facoltà di pagare direttamente al terzo danneggiato l'indennità dovuta, obbliga l'assicuratore al pagamento diretto se la richiesta provenga dall'assicurato.

Sovvengono valutazioni di opportunità, le stesse che rilevano per i *P&I Clubs* e che attengono alle facoltà dei *managers* di deliberare l'anticipazione degli importi necessari al pagamento del debito dell'armatore.

## **6. *Single-ship companies* e abuso della personalità giuridica.**

Le modalità applicative della '*pay to be paid rule*' non vanificano il rischio, insidioso e sempre affiorante, di anomalie di funzionamento tali da compromettere le aspettative dei terzi danneggiati da operazioni marittime malamente gestite dagli armatori iscritti al *Club*.

Rischio paventato è che la regola possa comportare, come detto, utilizzazioni fraudolente lesive dei diritti dei creditori erigendosi, nel mezzo, una sorta di 'schermo inibitorio' di contrasto al risarcimento dei danni.

Scenario che suppone il richiamo ai principi di buona fede e di correttezza, al vincolo di lealtà tra soggetti contraenti, all'affidabilità delle condotte.

Il principio di buona fede - si osserva - « tradizionalmente operante come uno dei criteri di convivenza sociale, è stato fortemente valorizzato dal cod. civ. del 1942 che ne ha ampliato il terreno di applicazione per risultare funzionale alla

---

<sup>107</sup> L'art. 149 cod. ass. priv. trova rispondenza nel D.P.R. 18 luglio 2006 n. 254 e prevede, quale modalità di liquidazione dell'indennizzo, il sistema del risarcimento diretto. Con recente pronuncia del 19 giugno 2009, n.180, la Corte costituzionale ha ritenuto legittimo l'esercizio dell'azione diretta nei confronti dell'assicuratore a condizione di ritenere questa come « ulteriore rimedio a disposizione del danneggiato ». Resta confortata una « interpretazione costituzionalmente orientata, la quale, accanto alla nuova azione diretta contro il proprio assicuratore, ammette l'esperibilità dell'azione ex art. 2054 c.c. e dell'azione diretta contro l'assicuratore della responsabilità civile ».

circolazione della ricchezza, la più rapida e sicura possibile, quale presidio essenziale di collocazione dei prodotti in una società di mercato »<sup>108</sup>. Esso individua un caposaldo della contrattazione segnando i confini di una categoria ermeneutica, inverando il ‘contatto sociale’, consentendo lungo corretti percorsi il sorgere di obblighi e responsabilità conformemente al principio costituzionale che impone l’osservanza dei doveri di solidarietà sociale (art. 2 Cost.).

Riandando al nucleo del tema, il principio di buona fede viene richiamato per escludere utilizzazioni distorte e strumentali delle modalità di liquidazione degli indennizzi e, difatti, stante l’insistito svilimento delle pretese creditorie avveduta dottrina scorge un’ipotesi di trasgressione al canone di buona fede nel fenomeno - a cui si è fatto cenno - delle *single ship companies* di non poca diffusione nelle pratiche marittime<sup>109</sup>.

Si tratta di fisionomie societarie dai tratti organizzativi tipici che esaudiscono una ‘tentazione’ imprenditoriale: la costituzione di una società per ogni nave. Si addivene in effetto, costituendo società che presentino tali fattezze, ad enti che recano il germe del sospetto presumendosi *a priori* l’intento deviante dell’armatore di recare pregiudizio ai terzi danneggiati e, in tal modo, di non apprestare alcuna tutela ai creditori d’impresa.

Si dà luogo a una varietà di *single ship companies* soggette al controllo della stessa società.

Né è da escludere che si concluda ipotesi di abuso della personalità giuridica il che significa « godere della disciplina speciale in situazioni diverse da quelle che ne giustificano l’applicazione »<sup>110</sup>, di tal guisa, il distorto utilizzo societario<sup>111</sup>, quale più rilevante effetto, determina il prodursi di situazioni

---

<sup>108</sup> C. ANGELICI, *Rapporti sociali e regole di correttezza*, in *Giur. Comm.* 1, 1992, p. 1019.

<sup>109</sup> Si è sostenuto che le *single ship companies*, siano entità giuridicamente indipendenti rispetto ai terzi. Ciò non vale, né potrebbe valere, allo stesso modo sul piano economico dato che le singole società coinvolte nell’operazione ricostruiscono per intero la flotta operando sul mercato come *subsidiaries* della società detentrica del controllo azionario. Controllo esercitato sulle singole società armatrici e che si realizza nel potere di direzione e coordinamento dell’intero gruppo navale. Riflessioni sul fenomeno delle *single ship companies* in S. M. CARBONE - P. CELLE - M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., p. 95 ss.

<sup>110</sup> F. GALGANO, *Struttura logica e contenuto normativo del concetto di persona giuridica*, in *Riv. dir.civ.*, 1965, I, p. 567.

<sup>111</sup> Le patologie connesse all’abuso della personalità giuridica, tra gli altri, in F. GALGANO, *Delle persone giuridiche*, in AA.VV., *Commentario*, cit., p. 37 ss. Ulteriori contributi vengono offerti da A. NIGRO, *Le società per azioni nelle procedure concorsuali*, in AA.VV., *Trattato delle società per azioni*, dir. G.E. Colombo - G.B. Portale, IX, 2, Torino, 1993, p. 433; B. INZITARI, *La vulnerabile persona giuridica*, in *Contr. e impr.*, 1985, p. 679 ss.; M. FABIANI, *Società insolvente e responsabilità del socio unico*, Milano, 1999, *passim*; V. FRANCESCHELLI - M. LEHMANN, *Superamento della personalità giuridica e società collegate. Sviluppi di diritto continentale*, in *Responsabilità limitata e gruppi di società*, Milano, 1987, p. 71 ss.; C. ESPOSITO, *La ‘categoria’*

tendenzialmente disgregative della monolitica unità della flotta navale che viene frazionata, secondo le utilità imprenditoriali, in più entità societarie ognuna dotata di autonomia giuridica. Tante società per quante navi costituiscono la flotta<sup>112</sup>.

Lo ‘schermo’ societario restituisce esattamente l’idea del frazionamento delle responsabilità armatoriali e di come la società controllante, usufruendo dello *status* di persona giuridica, contrasti le pretese di risarcimento avanzate dai soggetti danneggiati all’esito di condotte antiggiuridiche poste in essere da una società controllata<sup>113</sup>.

### **7. Perplessità rispetto all’idea incline a ravvisare aspetti distorsivi nell’utilizzo del modello organizzativo del gruppo societario nel fenomeno delle *single ship companies*.**

Situazione patologica che potrebbe conseguire dalla costituzione di società armatoriali, una per ogni nave della flotta dell’armatore, è il mancato adempimento della prestazione risarcitoria incombente sul singolo ente. Vi si incorre ordinariamente nell’ipotesi di incapienza del patrimonio dello stesso né, per vero, il creditore gode di più ampia tutela da far valere nell’ambito processuale verso tutte le altre società del gruppo, o verso la stessa società capogruppo.

E del resto, agire soddisfattivamente sul patrimonio di enti che non siano la società indebitata configura arbitraria disparità di trattamento con evidenti ripercussioni negative a danno dei titolari di diritti di credito vantati nei confronti delle altre società. Si perverrebbe al paradosso che i creditori della *single-ship company*, ai quali fosse riconosciuto il diritto di escutere il patrimonio delle altre controllate, oltre che il patrimonio della controllante, finirebbero col soddisfarsi su altro patrimonio, ancora indenne da ogni iniziale aspettativa al momento dell’instaurazione di rapporti con la società.

---

*dell’abuso nella personalità giuridica dopo la riforma del diritto delle società di capitali*, in *Riv. dir. priv.*, 2006, p. 5 ss.

<sup>112</sup> Si tratta di ‘tecnica’ esito di compromesso finalizzato alla distinzione delle responsabilità contrattuali e/o extracontrattuali derivanti dall’esercizio di attività armatoriali. A riprova una dottrina, approfondito il fenomeno delle *single ship companies*, osserva che « l’unitarietà della flotta viene frazionata in una pluralità di soggetti giuridici separati, dotati di autonomia patrimoniale, ciascuno proprietario è armatore di una sola nave e quindi responsabile soltanto delle obbligazioni derivanti dall’esercizio di detta nave », S. M. CARBONE - P. CELLE - M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., p.101.

<sup>113</sup> La disamina delle modalità secondo cui si snoda il rapporto tra ‘controllo’ e ‘gruppo di imprese’ nell’ordinamento interno in G. FERRI, *Concetto di controllo e di gruppo*, in AA. VV., *Disciplina giuridica del gruppo di imprese. (Atti del Convegno di studi svoltosi a Bellagio il 19-20 giugno 1981)*, Milano, 1982, p. 72 ss., reperibile in *Scritti giuridici*, III. 2, Napoli, 1990, p. 1338.

L'interazione tra il trattamento giuridico previsto per le singole società - *single-ship companies* - e la *pay to be paid rule* avrebbe costituito lo schermo ostativo - a cui si accennava - foriero di rischi sulle pretese risarcitorie sollevate dai terzi danneggiati.

Si aggiungano altre problematiche connesse alle tutele da accordare ai terzi in ambito marittimo di cui si fa carico la 'Convenzione internazionale di Bruxelles', del 10 maggio del 1952, diretta a realizzare un sistema omogeneo di regole in materia di sequestro conservativo delle navi. La normativa, da ultimo emendata nel 1999, riconosce a favore del soggetto danneggiato il diritto di chiedere il sequestro conservativo della nave in presenza di specifici crediti marittimi<sup>114</sup>.

Secondo il disposto della Convenzione insorgendo complicazioni all'atto della soddisfazione della pretesa del terzo danneggiato e sussistendo la proprietà armatoriale su una pluralità navi, deve ritenersi ammissibile l'estensione del sequestro conservativo sulle altre navi in proprietà dello stesso armatore così trovando applicazione la disciplina dell'art. 2740 c.c. per la quale il debitore risponde dell'adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri.

Difficoltà di applicazione della regola posta dalla Convenzione si pongono nella ipotesi di estensione del sequestro conservativo alle altre navi dell'armatore ove si utilizzi lo schema delle *single-ship companies*. E difatti, opposto lo schermo societario al fine di precludere al creditore di una singola società il sequestro di altre navi, ognuna in proprietà di una società del gruppo, potrebbero ricorrere gli estremi dell'abuso del diritto, ovvero della simulazione fraudolenta, congegnati per evitare la soddisfazione dei creditori danneggiati.

Uno scenario che induce a rinvenire antidoti.

---

<sup>114</sup> L'art.1, co.1, della Convenzione di Bruxelles delinea la tipologia di crediti marittimi schematizzando e includendo in una definita *closed list*. Vengono in rilievo i crediti sorti in ragione di: a) danni procurati da una nave a seguito di urto, di incidente, o altro; b) perdita di vite umane o lesioni corporali procurate a causa di operazioni marittime; c) assistenza e salvataggio; d) contratti aventi a oggetto uso o locazione di nave a noleggio, o altro; e) contratti di trasporto marittimo di merci in base a contratto di noleggio, polizza di carico, o altro; f) perdita o avaria delle merci e dei bagagli trasportati sulla nave; g) avaria comune; h) prestito navale; i) rimorchio; j) pilotaggio; k) forniture, in qualsiasi luogo, di prodotti o di materiali necessari ai fini dell'esercizio o della manutenzione della nave; l) costruzione, riparazioni, attrezzatura di nave, spese di cantiere; m) emolumenti per le mansioni di capitano, degli ufficiali, dell'equipaggio; n) esborsi effettuati dal capitano, dai caricatori, dai noleggiatori, dagli agenti anche per conto del proprietario della nave; o) proprietà contestata di una nave; p) comproprietà contestata di una nave, ovvero possesso della stessa, esercizio o partecipazione agli utili di esercizio della nave in comproprietà; q) ogni ipoteca navale e ogni pegno morto. Approfondimenti circa il disposto della Convenzione, in F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., p. 788.



Spetterà al giudice la decisione di sollevare il velo societario<sup>115</sup>.

Valutazioni della nostra giurisprudenza di merito, simmetriche ad altrettante valutazioni delle Corti anglosassoni, confermano l'attenzione prestata al piano concreto, consentendo di cogliere aspetti del sistema che procurano maggiore detrimento. I giudici di merito non esitano a decidere per lo stralcio del

---

<sup>115</sup> La giurisprudenza francese, prima di ogni altra, si è orientata nel verso del superamento del velo societario richiamando la teoria della 'comunione di interessi e dell'apparenza' se ricorrono taluni profili che sottendono un abuso nell'utilizzo della persona giuridica. Aspetti indiziari disvelano il comportamento antiggiuridico dell'ente e sono: a) la convergenza nell'unico interesse finale riconducibile alla *holding*; b) l'identità delle persone fisiche preposte all'amministrazione delle varie *companies*; c) l'identità della società nei cui confronti il creditore abbia agito in via cautelare; d) l'identità della maggioranza degli azionisti; e) la coincidenza della sede/domicilio effettivo delle società del gruppo; f) la stipulazione di un'unica polizza assicurativa per tutte le navi; g) l'attribuzione della gestione operativa di tutte le navi appartenenti al gruppo alla stessa società di *ship-management*; h) la confusione dei patrimoni delle singole società. Tale visione dottrinale consente di supporre che sia possibile che si accrediti, nelle consapevolezze dei creditori, l'idea del gruppo come unica entità, entità monolitica, dato il *deficit* di autonomia giuridica delle singole società. Accoglie questa lettura *App. Rennes 21 giugno 1989, in Dir. mar., 1990, p.780; App. Bordeaux 13 giugno 1990, in Dir. mar., 1992, p. 233*. Eseggesi critica delle valutazioni delle corti francesi emerge riguardo all'analisi del caso '*Osiris c. El Septimo*', in *Dir. mar., 1992, p. 223* con nota di F. BERLINGIERI. Altra teoria - della '*Domination*' - verrà elaborata dalla giurisprudenza statunitense sull'impianto della visuale francese quando rilevassero finalità elusive dei fondati principi giuridici e si sarebbero richiamati analoghi supporti concettuali traducendo in decisioni delle Corti: così, Set. Corte Distrettuale Connecticut, caso *Bergesen c. Lindholm*, in *American Mar. Case*, 1991, p. 2839. In dottrina, cfr. R. B. THOMPSON, *Piercing the corporate veil: an empirical study*, in *Cornel Law Review*, 76, 1990-1991, p. 1036. Differentemente dalla giurisprudenza francese e americana le corti inglesi aderiranno a un indirizzo garantista incline a configurare la società una entità separata dalle persone dei soci, che pure l'hanno costituita, e degli amministratori che provvedono alla gestione: si informa a questa visuale la massima giudiziale attinente al noto caso *Salomon c. Salomon & Co.* del 1896. Ciononostante, in talune ipotesi residuali i giudici inglesi ammetteranno lo squarcio del velo societario ponendosi vicende per le quali l'intenzione di attuare una frode o di violare una legge risultasse particolarmente evidente. Si pensi alla vicenda giudiziaria *Saudi Prince*, in *Lloyd's Rep.*, 1982, p. 255 ove la Corte autorizzò il superamento del diaframma societario in presenza di una vendita effettuata dalla *holding* di una sua *single ship company* ad altra società del gruppo in assenza di compenso, pertanto, nel solo intento di sottrarsi alle obbligazioni pendenti. Medesima finalità fraudolenta si ravvisa nel caso *Tjaskemolen*, in *Lloyd's Rep.*, 1997, p. 465. Da ultimo, la nostra giurisprudenza sembra ripercorrere il sentiero tracciato dai giudici francesi aderendo alla teoria della comunione di interessi e dell'apparenza. Con decisione resa dal giudice di merito - Trib. Livorno 18 novembre 1996, caso Cipriani S.r.l. c. *Baltic shipping*, in *Dir. mar.*, 1998, p. 433 - si è intesa corretto il sussistere di elementi tali da denotare la natura fittizia dell'intestazione della proprietà della nave effettuata con l'intento di frodare il creditore, nel caso di specie ammettendosi il sequestro conservativo a tutela del credito vantato dalla Cipriani S.r.l. nei confronti della *Baltic shipping*. Saggi di approfondimento della tecnica del '*piercing the corporate veil*' vengono elaborati da M. TONELLO, *L'abuso della responsabilità limitata nelle società di capitali*, Padova, 1999, p. 2; e J. GARRIDO, *Preferenza e proporzionalità nella tutela del credito*, Milano, 1998, p. 358.

velo societario ricorrendo tutti gli indici di una finalità fraudolenta<sup>116</sup>. Il caso *Petronim*<sup>117</sup>, costituisce esempio di un attento procedere giudiziario.

Occorre procedere a una disamina del quadro normativo<sup>118</sup>.

Gli interventi di modifica apportati all'art. 2362 c.c. dalla riforma del diritto societario offrono prova dei limiti posti alla facoltà del giudice di provvedere *sua sponte* al ridimensionamento della personalità giuridica dell'ente, nel contempo, denotano il favore per dinamiche di gruppo che interessano una pluralità di società del tipo della s.p.a. e della s.r.l., cosiddette unipersonali, soggette alle direttive della società di vertice<sup>119</sup>.

---

<sup>116</sup> La giurisprudenza non ha avuto oscillazioni ermeneutiche e si è pronunciata, a più riprese, a favore dei soggetti titolari di credito marittimo, sia concedendo la tutela dell'affidamento della nave, sia comminando adeguata sanzione in ragione dell'abuso del diritto perpetrato dalla società dominante.

<sup>117</sup> In altra vicenda giudiziaria di notevole clamore sociale la giurisprudenza di merito non avrebbe esitato ad autorizzare il sequestro della nave appartenente ad altro soggetto, non lo stesso soggetto in capo al quale era sorto il credito marittimo, richiamando l'applicazione della normativa internazionale in materia di sequestro di navi coerentemente a quanto previsto dalla Convenzione di Bruxelles del 1952 e in linea con la teoria della comunione d'interessi francese. In tal senso, Trib. Ravenna 12 marzo 1994, in *Dir. mar.*, 1994, I, p. 217. Rispetto alla prevalente esigenza di assicurare tutela al creditore il giudice dispose, con ordinanza, il sequestro della nave pur non appartenendo formalmente questa al debitore principale, posto che - si sarebbe appurato in corso di giudizio - la società debitrice era, appunto questa, l'*holding* di controllo del gruppo. In definitiva, quest'ultima si era avvalsa dello schermo societario e dello strumento giuridico del gruppo di società onde limitare la responsabilità riconducibile unicamente al principio generale richiamato dall'art. 2740 c.c. La vicenda è nota: la *Petronim S.A.* - debitore principale - deteneva il controllo dell'intero capitale della società *Petronim Overseas, sub-holding* di gruppo e questa, per suo conto, controllava l'intero capitale della *single ship company Breaza Inc.* Il richiamo in sede di decisione alla teoria della comunione d'interessi francese avrebbe consentito di eludere il velo societario determinando il sequestro della *sister ship company* a causa di debiti non propri.

<sup>118</sup> Va preso atto che le pronunce della giurisprudenza italiana inclinano al fenomeno dello squarcio del velo societario siano tutte risalenti alla metà degli anni '90. Questo in base al principio, allora radicato nell'ordinamento interno, che rimandava alla responsabilità dell'unico azionista. Mutati attualmente gli orientamenti, le prospettive, le dinamiche, lo spirito di fondo, il legislatore nazionale si muove lungo percorsi ulteriori e a seguito delle modifiche apportate all'art. 2362 c.c., all'esito della riforma del diritto societario del 2003, addirittura consegue l'impossibilità di accedere alla soluzione, o anche all'espedito, di sollevare il velo societario col manifestarsi di un possibile abuso della personalità giuridica.

<sup>119</sup> Nutrita dottrina da tempo pone a tema l'approfondimento delle problematiche inerenti alle società unipersonali. Si rimanda ai contributi di: G. D. MOSCO, *La dodicesima direttiva CEE sulle società unipersonali a responsabilità illimitata*, *Giur. comm.*, 1, 1991, p.30; A. PIRAS, *Gruppi e società unipersonali*, in *Riv. soc.*, 1993, p. 588; M. IEVA, *Le società a responsabilità limitata unipersonali: profili organizzativi e applicativi*, in *Riv. Notariato*, 1, 1994, p. 571; R. SERRA, *Il regime di responsabilità nelle società di capitali unipersonali, tra il disposto abrogato dell'art. 2505 c.c. e la legge di riforma del 31 maggio 1995, n. 218, nota a Cass. 14 febbraio 2002*, in *Giur. it.*, 2002, p. 2271 G. ROCCO, *Società unipersonali e patrimoni destinati*, in *Riv. notariato*, 2004, p. 613. Quanto alle novità apportate dalla riforma delle società in materia di

Competenza del giudice è valutare secondo giustizia le operazioni interne tra le società del gruppo e vagliare gli effetti conseguenti all'attività di direzione e coordinamento tra gli enti.

Quanto al giudice non è consentito sollevare il velo societario secondo inclinazioni personali potendo egli riscontrare profili di responsabilità, in capo alla società-*holding*, al ricorrere di sole condotte antigiuridiche che violino il principio di corretta gestione societaria e imprenditoriale enunciato al primo comma dell'art. 2497 c.c. Il principio della corretta gestione societaria e imprenditoriale è decisivo, ed è, a questo, che deve conformarsi l'agire della società-capogruppo.

Altra posizione rinviene, a tutto beneficio dei creditori, un coinvolgimento nella responsabilità di società controllata e società capogruppo sussistendo una finalità fraudolenta sottesa all'atto della costituzione di *single ship companies*.

Si argomenta, *a contrario*, che la responsabilità in cui incorre la *holding* resta circoscritta entro precisi confini. E il rimedio a cui si ricorre è limitare il rischio di impresa all'esito del processo di frammentazione del *totum* in plurimi assetti societari; di modo che le varie società saranno incomunicanti sul piano della responsabilità patrimoniale e la sanzione invocata, falciando la condotta della società capogruppo, appare legittima nella sola ipotesi in cui ricorra un'attività di direzione e coordinamento che contravvenga ai principi di corretta gestione societaria e imprenditoriale.

Ogni responsabilità resta esclusa, né si incorre nel danno, se questo non si rilevi all'esito del risultato complessivo dell'attività di direzione e coordinamento ovvero resti del tutto eliminato anche a seguito di operazioni dirette a tal fine, come recita l'ultima parte del primo comma del citato art. 2497 c.c.<sup>120</sup>. La disciplina codicistica attiene a ragioni coerenti a quelle secondate dalla legge-delega per la riforma del diritto societario - legge n. 366/2001 -: si tratta di percorsi compatibili e coerenti nel perseguimento dell'obiettivo di « assicurare

---

articolazione delle iniziative economiche in centri di imputazione più o meno autonomi, e in materia di segregazione dei rispettivi patrimoni che trova traduzione precettiva nelle nuove modalità di articolazione del patrimonio imprenditoriale quali sono i c.d. 'patrimoni destinati', cfr. P. SPADA, *Persona giuridica e articolazioni del patrimonio: spunti legislativi recenti per un antico dibattito*, in *Riv. dir. civ.*, 2002, I, p. 837 ss.; G. GUIZZI, *Patrimoni separati e gruppi di società. Articolazione dell'impresa e segmentazione del rischio: due tecniche a confronto*, in *Riv. dir. comm.*, I, 2003, p. 639.

<sup>120</sup> Opportuno il richiamo alle analisi di F. DENOZZA, *Gruppi di società*, in *Atti del Convegno internazionale di studi sui gruppi di società*, Venezia 16-17-18 novembre 1994, a cura di P. Balzarini, G. Carcano, G. Mucciarelli, Milano, 1996, p. 1139; *adde*, P. MONTALENTI, *I gruppi di società*, Milano, 1996, p. 1627.

che l'attività di direzione e coordinamento contemperi adeguatamente l'interesse di gruppo, delle società controllate e dei soci di minoranza di queste ultime »<sup>121</sup>.

Il percorso dell'analisi consente di recuperare taluni fili.

Si discute diffusamente della necessità di differenziare i regimi giuridici: quello attinente alla regolamentazione dell'agire teso al conseguimento di vantaggi per il gruppo societario; quello che sovrintende alla regolamentazione dell'agire diretto 'esclusivamente' all'elusione dell'impianto di regole disciplinanti il gruppo societario in ordine alle responsabilità patrimoniali derivanti dalle obbligazioni sociali.

Si coglie, da taluno, una 'disfunzionalità' rispetto al dettato degli artt. 2497 ss. c.c. al ricorrere di vicende di mera interposizione nell'attività imprenditoriale. Se accadesse, valuta questa dottrina, rileverebbe una inespresa attività di direzione e coordinamento, tanto, da far ritenere attendibile il superamento della personalità giuridica. In definitiva, in questo caso, non si tratterebbe di gestire il governo societario e imputare a una pluralità di enti, piuttosto, di vendere un'apparenza di pluralità di enti al fine di eludere l'impianto normativo<sup>122</sup>. E altresì, si argomenta che le ricadute prodotte non potrebbero generare che distorsioni ermeneutiche circa l'applicazione del dettato dell'art. 2497 c.c. posto che la 'finzione' di gruppo presenterebbe fattezze di grave patologia.

Sotto le mentite spoglie dell'impresa di gruppo si celerebbe, in effetto, l'unica impresa riconducibile all'unico imprenditore e si tratterebbe di palese finzione.

Dovrebbe conseguire - sempre a seguire questa lettura - che sia questa la più forte patologia considerato che ricorrerebbero tutti gli indici di contrasto alla formula del gruppo societario, tutti gli indici destabilizzanti la qualità e l'intensità del nesso societario forgiato sulle interazioni tra società controllante e società controllate. Un'estrema situazione di discrasia fra apparenza e realtà giuridica così macroscopica da assumere rilievo epifenomenico<sup>123</sup>.

---

<sup>121</sup> F. GALGANO, *Gruppi di società*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, Torino, 2001, p. 246. Una disamina della dottrina americana, in J. P. LOWRY, *Lifting the corporate veil*, in *Journal of Business Law*, 1983, p. 41.

<sup>122</sup> Imposta così M. GARCEA, *I 'gruppi finti'. Appunti in tema di gruppi di società e interposizione nell'esercizio dell'impresa*, in *Riv. dir. civ.*, 2005, p. 214 ss. L'a. rileva che tali sono situazioni per le quali ad un'articolazione soggettiva non corrisponde un'articolazione dell'iniziativa professionale ma l'intento di elusione o di traslazione del rischio.

<sup>123</sup> Al di là dei problemi che presenta la questione, rispetto alle varie angolazioni, attiene specificamente all'indagine condotta la verifica delle responsabilità dei soggetti che avrebbero abusato dello schermo societario. Questo è tema che 'prende' la dottrina da cui consegue profusione di analisi ed elaborazione di teorie: rivendica centralità la questione che attiene al cd. 'imprenditore occulto'. Disegno perpetrato, ricorrendo questa ipotesi, è dar « vita ad una pluralità di società di capitali, le cui azioni o quote appartengono ai medesimi soggetti, al solo scopo di eludere l'applicazione di norme imperative di legge, come ad esempio le norme sul licenziamento

Ove questa tesi fosse ricondotta al piano operativo dovrebbe argomentarsi che la trasgressione ai principi di correttezza inevitabilmente comporterebbe fenomeno di abuso del diritto rilevando gli estremi di un disegno criminoso ideato dalla società capogruppo e paralizzante la regola *'pay to be paid'*<sup>124</sup>.

L'inadempimento della obbligazione risarcitoria che ha ad oggetto il danno cagionato a terzi dall'armatore, una volta che siano accertatene le responsabilità di questi, costituisce condizione unica e indefettibile a che si escludano le responsabilità del *Club*, così evitandosi il rimborso della prestazione che sarebbe dovuta incombere sull'armatore a beneficio del soggetto danneggiato. Si produce lesione della pretesa creditoria perpetrata mediante lo strumento delle *single ship companies* e resta immune da aggressioni il fondo di garanzia del *Club*.

Vero è, che non tutto si iscrive in una dimensione patologica.

Non può venir sollevato il velo societario, né parlarsi di possibile abuso della personalità giuridica, posto che l'interazione tra società controllante e società

---

dei dipendenti » così, F. GALGANO, *I gruppi di società*, in AA.VV., *Le società*, Torino, 2001, p.199; ID., *Direzione e coordinamento*, in AA.VV., *Comm. Scialoja-Branca*, Bologna, 2005, p. 37.

<sup>124</sup> L'imputabilità ai soggetti che hanno abusato dello schermo societario, dei quali fosse accertata la responsabilità, pone vari scenari e la dottrina è attenta a sondare, e verificare, i percorsi della imputabilità. Né è un caso che torna, con tutta l'autorevolezza che merita, la risalente teoria dell'imprenditore occulto argomentata da W. BIGIAMI, *L'imprenditore occulto*, Padova, 1954, *passim*. Altresì, si è richiamata la tesi che suppone il superamento della personalità giuridica ove risultasse che fossero venuti meno, in caso di violazione delle regole di diritto societario, gli inderogabili presupposti per applicare la disciplina speciale con l'effetto del riespandersi delle regole di diritto comune, in particolare, della regola della responsabilità patrimoniale di cui all'art. 2740 c.c. Accurate considerazioni in T. ASCARELLI, *Problemi giuridici*, I, Milano, 1959, p. 233 ss., che definisce la persona giuridica « una disciplina normativa poi risolubile in norme pur sempre concernenti relazioni tra uomini ». Aderisce a questa visione, P. SPADA, *Della permeabilità differenziata della persona giuridica nell'ultima giurisprudenza commerciale*, in *Giur. comm.*, 1, 1992, p. 429. Taluni studiosi hanno rimandato alla teoria della simulazione: V. SALANDRA, *Le società fittizie*, in *Riv. dir. comm.*, 2, 1936, p. 141; G. COTTINO, *Diritto commerciale*, Padova, 1996, p. 246. Altri autori sostenuto la tesi dell'«associazione in partecipazione», tra questi, T. ASCARELLI, *Società di persone tra società: imprenditore occulto; amministratore indiretto; azionista sovrano*, in *Foro it.*, 1, 1956, p. 406, autore che avrebbe elaborato, all'esito di ulteriori analisi, la teoria della «supersocietà» (T. ASCARELLI, *Imprenditore occulto e partecipazione di una società di capitali ad una società di persone*, in *Foro It.*, 1, 1959, p. 1519). Merita attenzione la tesi dell'«abuso del diritto». In ragione di questa si ricorrerebbe, nel caso di specie, all'utilizzo dello strumento del gruppo societario provvedendo alla costituzione di «*single ship companies*» controllate dalla stessa *holding* così da evitare che i creditori delle società-controllate possano impunemente aggredire il patrimonio della società-capogruppo. Svelano l'intento fraudolento una serie di indicatori elaborati dalla giurisprudenza francese richiamati da M. GARCEA, *I 'gruppi finti'. Appunti in tema di gruppi di società e interposizione nell'esercizio dell'impresa*, cit., *passim*.

controllate, non è la conseguenza di un agire fraudolento, lesivo delle pretese creditorie perpetrato dalla società trainante il gruppo.

La lesione della pretesa creditoria è eventualità rinvenibile nella disciplina in tema di attività di direzione e coordinamento.

Occorre rimandare all'agire della società capogruppo e verificarne le condotte all'interno del gruppo: si delinea, allora, ben altro scenario.

Le strategie imprenditoriali a cui si informa la società capogruppo potrebbero conformarsi a obiettivi realizzativi che pur rispettando le ragioni generali del gruppo, per un verso, si palesano incoerenti alle ragioni particolari della singola società: il giusto percorso è ottimizzare i risultati di un agire del gruppo societario sino al limite del pregiudizio delle ragioni dei creditori della società controllata<sup>125</sup>.

Ottimizzare i risultati dell'attività societaria di gruppo dipende dalle attitudini gestionali della società capogruppo, dall'abilità di questa a concepire, e a realizzare, una politica di conduzione che sia valida, efficace e che ponga a regime le società controllate. Si osserva che necessità primaria è rinvenire un « punto di equilibrio tra unitarietà del gruppo e separazione soggettiva dei centri di imputazione »: sarà così possibile la corretta interazione tra identità economica e pluralità dei centri di interesse afferenti al gruppo<sup>126</sup>.

---

<sup>125</sup> La disamina del fenomeno dei gruppi di società, delle finalità sottese, conduce ad acute notazioni di C. ANGELICI, *La riforma delle società di capitali*, Padova, 2011, p.195. Quanto ai profili di danno, come consegue il danno all'esercizio dell'attività societaria, sovviene la lettura dell'a. che piega su un percorso di verifica delle modalità con cui è andata svolgendosi l'attività di direzione e di coordinamento. Conclude l'Angelici per la preclusione dell'esercizio dell'azione risarcitoria in presenza di un singolo atto lesivo e sostiene che «... la dimensione dell'attività non si coglie sulla base di una considerazione empirica di uno o più comportamenti, bensì riconoscendo, in termini allora 'valutativi', il disegno unitario che complessivamente esprimono. E neppure si coglie di per sé sulla base della situazione giuridica soggettiva che ne consente l'esercizio: essa deve venire compresa sul piano 'dinamico' che le è proprio, non su quello statico che risulterebbe da un discorso in termini di diritti ».

<sup>126</sup> Molteplici gli interessi da contemperare nell'esercizio dell'attività imprenditoriale gestita dalla società *holding* (cfr. già P. MONTALENTI, *Conflitto di interesse nei gruppi di società e teoria dei vantaggi compensativi*, in *Giur. Comm.*, 1, 1995, p. 715 che, se pur datato, resta contributo di riferimento). Ai fini di approfondimento della teoria dei 'vantaggi compensativi' si rinvia ai contributi di S. ROSSI, N. ABRIANI, P. MONTALENTI, F. MUCCIARELLI, R. SACCHI, *Una tavola rotonda sui vantaggi compensativi nei gruppi*, in *Giur. Comm.*, 1, 2002, p. 613 ss. Si registra, in argomento, un rilevante pronunciato del giudice di legittimità - Cass. 24 agosto 2004, n. 16707 - commentato in *Società*, 2005, p. 164 ss., con nota di G. CIAMPOLI, *Vantaggi compensativi nei gruppi di società*, in *Giur. It.*, 2005, p. 69 ss. A qualche decade fa risale altro caso giudiziario di grande clamore sociale, il caso Caltagirone, letto da P. MONTALENTI, *Operazioni infragruppo e teoria dei vantaggi compensativi: ancora si pensi al noto caso Caltagirone*, Cass. 26 febbraio 1990, n. 1439, in *Foro it.*, 1, 1990, c. 1174 ss. La Corte di cassazione sostenne la legittimità della gestione di gruppo stabilendo che la direzione unitaria « non comporta necessariamente la subordinazione degli interessi delle controllate ad interessi a loro

L'idea di gruppo di società appare in tal modo verificata: ricorrere a una pluralità di enti societari ciascuno dotati di propri *assets*.

La circostanza per cui l'armatore usufruisca di uno strumento giuridico previsto dal legislatore non deve fare intendere che ciò sia strumentale a un utilizzo distorto né, tanto meno, deve far scomodare i principi dell'abuso del diritto pur da taluno richiamati.

Occorre attenersi al percorso corretto, alle ragioni ispiratrici, all'assetto che delinea il gruppo di società, né smarrire un'impronta concettuale: il gruppo di società risponde all'esigenza, prima d'altro, di procurare vantaggi all'insieme. Resta estranea alle ragioni del gruppo ogni aspettativa che non sia propria alla società capogruppo e alle società controllate; resta esclusa ogni iniziativa che tenda ad assicurare il perseguimento di un interesse individuale in favore della società capogruppo o della singola società controllata.

Va appena rilevato come non sia possibile enucleare l'interesse del singolo ente in via separata dal *totum*, occorrendo una più attenta analisi circa l'operato della società controllata rispetto al modello organizzativo del gruppo di società. Ogni attività riconducibile alle società controllate rimanda alla politica imprenditoriale impartita dalla società *leader* così funzionando, non altrimenti, il gruppo di società<sup>127</sup>. Il concerto degli interessi si interseca alle convenienze, ai rischi, alle utilità dell'agire comune<sup>128</sup>.

Si sostiene da una dottrina che l'art. 2497 c.c. richiami una logica di compromesso tra una visuale che rimanda alla valorizzazione unitaria del gruppo e altra visuale che evoca l'autonomia delle società controllate parti del gruppo<sup>129</sup>.

Medesime sollecitazioni valgono - si ritiene - per il fenomeno delle *single-ship companies*. Anche per queste ricorre il dato utilitaristico che connota l'attività delle singole società e, anche per queste, ricorrono ragioni di opportunità accampate dalle singole imprese strette nella coesa appartenenza a un assetto

---

estranei, potendo essere gli obiettivi di gruppo perfettamente compatibili con gli interessi delle singole controllate ». Reiterate le decisioni del giudice di merito: App. Milano, 11 luglio 1991, in *Società*, 1991, p. 1664; App. Torino, 4 dicembre 2000, in *Giur. It.*, 2001, p. 1675, con nota di S. A. CERRATO, *Osservazioni in tema di operazioni infragruppo e di vantaggi compensativi*.

<sup>127</sup> La teoria dei 'vantaggi compensativi' suppone l'equilibrio tra esigenze, in definitiva, opposte: la funzionalità dell'esercizio dell'impresa in forma di gruppo preordinato al coordinamento tra enti giuridici autonomi, la tutela della società controllata. Cfr. S. STANCA, *Profili del conflitto di interessi nei gruppi: categorie di finanziatori e teoria dei vantaggi compensativi*, in *Riv. dir. banc.*, [www.dirittobancario.it](http://www.dirittobancario.it), 21, 2014, p. 4.

<sup>128</sup> Lo studio delle finalità sottese alla scelta imprenditoriale del modello organizzativo dei gruppi di società, e del bilanciamento tra vantaggi e sacrifici conseguenti a tale scelta, è nerbo dell'analisi di B. LIBONATI, *La responsabilità nel gruppo*, in *Riv. dir. comm.*, 1, 1995, p. 595.

<sup>129</sup> Appunto questo il senso dell'apporto di pensiero elaborato da G. GUIZZI, *Partecipazioni qualificate e gruppi di società*, in AA. VV., *Diritto delle società. Manuale breve*, Milano, 2012, p. 358.

imprenditoriale dalle dimensioni più ampie. Anche ora, si delinea uno strumento di sviluppo e di competitività dell'impresa<sup>130</sup> e si risolve la questione dell'isolamento della singola società controllata costretta, da sola, a esposizioni debitorie essendo nella scomoda posizione di dover far fronte col proprio patrimonio societario ove manchino apporti dalle società del gruppo o dalla società capogruppo.

Si consegue l'effetto della frammentazione dei rischi in ordine ai vari settori di incidenza degli interessi del gruppo.

---

<sup>130</sup> L'appartenenza al gruppo societario produce vantaggi esito di sinergie che esprime il gruppo e che si rinvergono nella diversificazione delle attività esercitate, di conseguenza, che si verificano nel rafforzamento del potere contrattuale correlato alle maggiori dimensioni assunte dall'impresa. Spunti in U. TOMBARI, *Diritto dei gruppi di imprese*, Milano, 2010, p. 2 ss.



## **CAPITOLO SECONDO**

### **STRUTTURA ORGANIZZATIVA E QUALIFICAZIONE GIURIDICA**

#### **DEI MODERNI *P&I CLUBS***

## 1. Modalità di ingresso al *P&I Club*: selezione incentrata su criteri reputazionali e sistemi di *risk management*.

Le moderne espressioni dei *P&I Clubs* rimandano al modello societario della *'incorporated company limited by guarantee'* privo di scopo lucrativo. Mancando il capitale sociale vi è possibilità di beneficiare di riserve statutarie e di apporti procurati da altre fonti di finanziamento<sup>131</sup>, così che l'ente possa dotarsi di un patrimonio capace di fronteggiare le richieste di indennizzo avanzate dagli armatori-proprietari o noleggiatori, a fronte dei danni da questi cagionati nell'esercizio di attività di navigazione.

Si confeziona un sistema di condivisione dei rischi e, da un lato, la creazione della *company* dotata di personalità giuridica consente di usufruire del beneficio della limitazione della responsabilità a vantaggio degli armatori appartenenti al *Club* - aspetto che decreta il successo del rimedio di copertura mutualistica dei rischi da responsabilità armatoriale -; dall'altro, impone a ciascun membro di rispondere indirettamente dell'alea propria dell'attività degli altri *members* mediante un meccanismo di coinvolgimento nei rischi delle operazioni di navigazione.

Assetto organizzativo costruito su una 'rete' di reciproche garanzie tra armatori aderenti al *Club*<sup>132</sup> e finalizzato a una sicurezza economica, indotta dal vincolo mutualistico, su cui poggia la compagine: la condivisione dei rischi

---

<sup>131</sup> Quanto alle fonti di finanziamento dei *P&I Clubs*, l'organizzazione di armatori potrà senz'altro contare sulle *advanced calls* versate dal socio al momento di accedere all'ente; oltre queste sulle ulteriori, ed eventuali, *supplementary calls* pagate dai membri se mai il patrimonio del *Club* risultasse insufficiente a sostenere le richieste di indennizzo avanzate dagli armatori; ma sarà anche possibile che vengano reperite ulteriori risorse quali possono essere i prestiti emessi da istituti bancari e da altri enti di finanziamento ricorrendo allo strumento del *'floating chart'* che consiste in un tipo di privilegio generale sul patrimonio atto a consentire il mantenimento della libera disponibilità dei beni da parte della società. Ancora, i soci hanno modo di versare ulteriori somme al *Club* a titolo di *guarantee* nel caso in cui fosse necessario attivare la procedura di liquidazione della società, e il cui ammontare resta predeterminato al momento della costituzione dell'ente, se pure da taluno si ritiene che tali somme debbano essere di esigua portata conformemente allo scopo mutualistico proprio della *company*. Altresì, la *company* potrebbe beneficiare di donazioni e giovare di sovvenzioni, oltre che ricorrere a strumenti di finanziamento mediante apporto di fondi costituiti *ad hoc* da soggetti esterni all'organizzazione di armatori e messi a disposizione dell'ente per conseguire finalità prettamente speculative. Nonostante la espressa previsione preclusiva della possibilità di costituire un capitale azionario in ossequio alla scelta del modello societario della *company limited by guarantee*, la società sarà comunque legittimata ad emettere titoli obbligazionari così da reperire ulteriore liquidità utile e necessaria a far fronte alle finalità sociali.

<sup>132</sup> Il 'modello reticolare' viene richiamato, in modo impressionistico, al fine di intendere tipologia e qualità delle relazioni intrattenute dagli armatori associati nei *P&I Clubs*: prende forma un sistema fondato su basi mutualistiche. Spunti in S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p. 9.

conseguenti a responsabilità civile risponde all'avvertita esigenza di protezione e la condivisione permette ai *members* di contenere le pregiudizievoli conseguenze economiche che potrebbero riversarsi sui rispettivi patrimoni in conseguenza della sinistrosità da loro stessi provocata.

Acquisito lo *status* di *member*, adempiuta la prestazione al pagamento della quota di iscrizione all'atto dell'ammissione, per specifica previsione statutaria o decisione del consiglio di amministrazione - anche motivata in base alla necessità di fornire l'ente di un patrimonio idoneo a fronteggiare le richieste di indennizzo -, l'armatore è legittimato a fruire della copertura assicurativa per i rischi da responsabilità civile armatoriale.

Gli aderenti al *Club* instaurano un rapporto contrattuale diretto con l'ente mutualistico, piuttosto che con gli altri armatori, all'esito del riconoscimento della personalità giuridica alla *company* e, ove si arrechi danno a terzi a seguito di operazioni di navigazione, configurandosi responsabilità in capo all'armatore, viene riconosciuto a ciascuno il diritto di essere risarcito dal *Club* del *quantum* inizialmente versato al terzo danneggiato. Ferma la prassi, in uso nell'esperienza dei rapporti marittimi, di deroga alle rigidità della tecnica di liquidazione del danno coerentemente al sistema della *pay to be paid rule*. Questo, meccanismo liquidativo, oramai ridimensionato all'indomani del varo - si diceva - di normative che legittimano il soggetto leso all'esercizio dell'azione diretta nei confronti del *Club* prevedendosi ora uno specifico *favor* a beneficio dei terzi danneggiati per ambiti 'ritagliati' dal legislatore.

Il riconoscimento della personalità giuridica ai *Clubs* legittima l'imputazione, in capo a questi, di diritti e obblighi « sia sul piano dell'organizzazione » che sul versante della « produzione dell'azione »<sup>133</sup>.

Un ulteriore aspetto merita considerazione e attiene alle modalità di accesso al *Club*.

La possibilità di affiliarsi al *Club*, previa iscrizione della propria nave, non costituisce prerogativa per chiunque intenda beneficiare della copertura assicurativa dei rischi da responsabilità civile marittima. Occorrerà procedere a verifica circa la sussistenza di taluni requisiti: appurare la validità professionale dell'aspirante socio e vale, in tal senso, la credibilità acquisita sul mercato, l'efficienza delle navi iscritte, l'osservanza delle normative in materia di sicurezza marittima.

Si rafforza un sistema di criteri selettivi che poggia sul dato 'reputazionale' volto a promuovere, da parte degli armatori aspiranti membri, *best practices*, modi comportamentali virtuosi, condotte pretese dal *Club*, condizioni per farne parte. Né alternativo è dire che tali condotte rimandino all'osservanza di

---

<sup>133</sup> Si richiamano le ricostruzioni di F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, cit., p. 98.

quella attività di gestione, direzione e coordinamento che deve caratterizzare la corretta *corporate governance* e può ben intendersi alla stregua di suggello valoriale.

Appunto l'insieme di principi etici - onestà, fiducia, avvedutezza nel gestire, nel direzionare, nel coordinare - e di principi pratici - capacità di pervenire al conseguimento di obiettivi, propensione alla responsabilità, tenuta di condotte diligenti - individua l'attitudine alla *corporate governance* e denota il fattivo coinvolgimento degli armatori alla compagnia sociale.

Uno scenario che suppone etica di rapporti.

La piattaforma su cui poggia il modello-tipo di *corporate governance* resta delineata appunto rimandando all'agire dei *members*, agli obiettivi programmati, all'efficacia operativa, all'abbattimento dei rischi dell'attività marittima, all'agire societario conforme alle normative di settore.

Fascio di obiettivi che distingue la *mission* societaria.

La condotta del singolo armatore è da vagliare. Solo agli armatori meritevoli di tutela viene concesso il beneficio della copertura mutualistica apprestata dal *Club* per i rischi della navigazione. Gli altri, non rispettosi di precetti e regole, restano ai margini, né garantiti dalle coperture *protection and indemnity*, pertanto, esposti col proprio patrimonio alla richiesta di risanamento dei danni cagionati a terzi.

La reputazione di cui gode l'armatore interferisce con la reputazione del *Club* ed è, questa, condizione indefettibile a che il *Club* sopravviva: diversamente, in presenza di lesioni procurate da condotte individuali, anche il *Club* resta esposto scaturendone effetti destruenti sull'organizzazione e la paralisi del meccanismo di coperture *P&I*.

E' la storia personale dell'armatore a garantire.

Considerati gli sfondi, la pressoché generale incapacità di valutare i grandi numeri e pervenire a una disamina organica del fenomeno della dannosità marittima, di intercettare l'entità dei rischi afferenti alle operazioni marittime, di assicurare secondo legge il funzionamento del meccanismo mutualistico-assicurativo in ragione dell'ampia tipologia di rischi coperti e della dimensione catastrofale degli eventi di danno - prova ne sia il penoso naufragio della nave Costa Concordia vicenda conclusasi, all'esito del giudizio, con la conclamata asserzione dell'errore umano - è la lettura della storia e della reputazione professionale di ciascun armatore a sopperire nella prospettiva - che interessa - della gestione dei rischi e del modo giuridicamente confacente a provvedervi.

La circolarità delle informazioni è aspetto centrale.

Comunicazione, divulgazione delle notizie, accessibilità ai dati.

Quanto al rilievo dell'informazione, e della diffusione dei dati, rilevano due esigenze interattive: l'attendibilità della fonte di provenienza dell'emittente il materiale informativo; la destinazione-mercato. Entrambi aspetti rivolti agli utenti,

ai consociati; entrambi coerenti, per necessità, a imprescindibili requisiti di 'precisione' e 'correttezza' informativa. E al riguardo, in tema di precisione e correttezza dell'informazione si richiama il dettato dell'art. 181, comma 3, lett. a), T.U.F. che può ben estendersi alla situazione in oggetto. A seguire la norma, affinché l'informazione possa dirsi 'precisa', deve riferirsi « *ad un complesso di circostanze esistente o che si possa ragionevolmente prevedere che verrà ad esistenza o ad un evento verificatosi o che si possa ragionevolmente prevedere che si verificherà* ». Pertanto, oggetto di precisa informazione è « un fatto (o una serie di fatti) già avvenuto o destinato ad avvenire in base a un giudizio previsionale ragionevole »<sup>134</sup>.

Gli attuali sistemi di trasmissione delle informazioni nel settore marittimo consentono di combinare il cennato criterio reputazionale con un sistema di selezione dei rischi incentrato sull'osservanza di regole e protocolli tecnici. Il riferimento è ai codici di sicurezza internazionali - '*International Safety Management Code* o *ISM Code*'<sup>135</sup> - che prevedono sistemi di controllo dei rischi e secondano criteri di sana e prudente gestione dell'attività marittima<sup>136</sup>.

---

<sup>134</sup> F. SGUBBI, s.v. « *Abusi di mercato* », in *EdD., Annali*, 2. II, 2008, pag. 14.

<sup>135</sup> L'*International Safety Management Code* è il codice internazionale che regola la gestione della sicurezza delle operazioni marittime e la prevenzione dell'inquinamento. Adottato nel 1979 è strumento di cui si è fornita l'*Organizzazione marittima internazionale* (IMO) al fine di promuovere lo sviluppo di una cultura della sicurezza mediante la predisposizione di un 'sistema di gestione della sicurezza' (*Safety Management System*, o SMS), così da consentire ai dipendenti delle società di navigazione di implementare le politiche di sicurezza e protezione ambientale. Oggetto di certificazioni e verifiche sistematiche diviene obbligatorio nel 1994 all'indomani della decisione assunta dall'IMO di inserire un nuovo capitolo IX, rubricato '*Gestione della sicurezza delle navi*', nella *Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare* (SOLAS) già redatta nel 1974. La compagnia di navigazione, soggetto deputato a esercitare la navigazione, previa una corretta applicazione dei sistemi di gestione della sicurezza, si pone nelle condizioni congeniali a realizzare obiettivi altrimenti non perseguibili. Sono imprescindibili quelli che interessano: 1) la capacità di approntare politiche per la sicurezza e per la protezione ambientale; 2) la dichiarazione degli obiettivi da perseguire (si intendono in tal senso le finalità delineate nei codici internazionali); 3) la definizione delle priorità societarie; 4) la indicazione delle risorse, delle disposizioni organizzative, dei controlli da praticare (modelli di gestione); 5) la predisposizione di uno strumentario adatto a fornire istruzioni, ad apprestare procedure per la gestione della nave in sicurezza, e la protezione dell'ambiente, conformi alle norme internazionali e nazionali; 6) la designazione di una persona, o di più persone, competente a terra i cui compiti siano di garantire la sicurezza delle navi, stabilire un collegamento fra la compagnia e il bordo, avere accesso ai livelli dirigenziali, assumersi il compito di monitoraggio degli aspetti di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento attinenti alle operazioni di bordo; 7) l'apprestare procedure atte a evidenziare situazioni oggettive (informazioni, documentazioni, rapporti circa fatti concernenti la sicurezza e la realizzazione di un elemento del SMS); 8) l'apprestare adeguate procedure dirette ad assicurare tutele verificandosi situazioni di non conformità (accertabili in base a una evidenza oggettiva che chiarisca requisiti del codice ISM non soddisfatti), ovvero di grave non conformità (serio pericolo per le persone e/o per la sicurezza della nave, serio rischio per l'ambiente che richiede immediata azione correttiva), ovvero ancora di incidenti e situazioni di estremo pericolo

A tali fini, i *Clubs* sono tenuti ad apprestare apposita attività di indagine e di ispezione, predisporre strumenti tecnici affidando le relative mansioni a esperti di fiducia competenti a vagliare l'insieme dei parametri - attitudine della nave a prendere il mare, rispetto degli *standards* minimi di sicurezza, efficacia dei sistemi di controllo dei rischi - in adesione ai criteri posti dai codici internazionali<sup>137</sup>. Trattasi di meccanismi di valutazione ben più severi e selettivi dei criteri di verifica adottati dalle società di classificazione. All'esito delle verifiche, esauritosi l'*iter* valutativo, conseguito giudizio positivo, potrà accettarsi la richiesta di ammissione al *Club* provvedendo all'iscrizione della nave.

Possibile una riflessione: il sistema di accesso ai *Clubs* si fonda su metodiche di apertura selettiva dei candidati, aspiranti-soci, richiamandosi l'idea alla base delle società mutualistiche a struttura personale aperta. Le scelte sono

---

(rischio per la sicurezza delle persone, della nave, del carico, dell'ambiente), dunque, situazioni di varia entità di rischio che siano rilevate dalla compagnia, investigate, analizzate con l'obiettivo di migliorare la sicurezza e operare per la prevenzione dei danni da inquinamento. Sarà sufficiente rievocare - *ad exemplum* degli incedenti in mare procurati da una inavvertita conduzione delle operazioni marittime - il recente episodio di cronaca, catastrofico, che ha visto la nave *Costa Concordia* malaugurata protagonista: si poneva in questa circostanza l'urgente necessità, in capo alla compagnia investita del *Safety Management System*, di indagare la causa, il novero di cause, che avrebbe procurato il disastro. Il che avrebbe permesso agli interessati, soggetti lesi, di agire e promuovere le azioni tecniche a tutela rimarcando le responsabilità individuali e collettive. E nel contempo, di conseguire un notevole effetto di deterrenza così da evitare il ripetersi di simili eventi sciagurati in mare. Si registra in argomento molta e qualificata dottrina e il Carbone ha osservato che gli *standards* di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, già antecedentemente all'emanazione dell'*ISM Code*, configurano per la dottrina, come per la giurisprudenza, « un nuovo '*benchmark*' per valutare l'adempimento da parte del vettore marittimo del proprio obbligo di fornire una nave navigabile e, in generale, di agire nell'ambito del trasporto secondo parametri di 'ragionevole diligenza' » (S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, dir A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, cont. P. Schlesinger, Milano, 2010, p. 278 e nt. 48). Si richiamano casi giudiziari di grande clamore: *The Eurasian Dream*, 2002, 1, *Lloyd's Rep.* 739; *The Torepo*, 2002, 2 *Lloyd's Rep.* 535; *Lloyd's Register North America v. Dalziel*, 2004, 254 *F.T.R.* 81. In dottrina si rimanda ai contributi di F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., p. 40 ss.; W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 4th edn, Cowansville, 2008, p. 941.

<sup>136</sup> Il circuito informativo è presupposto imprescindibile a che si favorisca una adeguata e corretta selezione dei candidati all'ammissione al *Club*; presupposto imprescindibile per soppesare la caratura e valutare le *chance* individuali. Pertanto, può dirsi che per il *Club* ha rilievo strategico avere accesso alle informazioni. Cfr. S. J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p. 38, § 4.36, nt. 25.

<sup>137</sup> Il riferimento è all'*International Safety Management Code* come previsto dalla direttiva 2009/16/CE.

rimesse esclusivamente alla discrezionalità dei *managers*, come previsto dalle *Club's Rules* che autorizzano, o denegano, l'accesso al candidato-armatore<sup>138</sup>.

Tale impostazione conforta la bontà della formula dei *Clubs*, il sistema a rete forgiato in forza di reciproche promesse mutualistiche specchio dell'organizzazione di armatori, fondato sul criterio di selezione degli accessi. Si aggiunga, indefettibile, il meccanismo di *risk management* preordinato alla individuazione, valutazione e monitoraggio dei rischi da attività marittima<sup>139</sup>: il rispetto delle normative in materia di sicurezza in mare consente di scongiurare più gravi conseguenze, quanto meno, ridurre i rischi da danni catastrofali.

In materia di controllo dei rischi si è assistito, in tempi recenti, al diffondersi di un approccio che risente del passaggio da una visuale prevalentemente 'atomistica' della funzione di controllo, che relegava a mansioni specialistiche modalità di intervento meramente *re-attivo*, a un metodo di governo dei rischi assunto in termini *anticipatori* e *pro-attivi* diretto alla identificazione, e alla caratura dei rischi, prima del loro manifestarsi.

Il tutto rimanda ancora al *management* societario.

Individuati i possibili fattori di rischio, prima del loro manifestarsi, sarà possibile attendere a una programmazione oculata dell'attività societaria, così da preservare, per quanto possibile, dalla esposizione passiva ai rischi delle operazioni marittime. Meccanismi di valutazione dei rischi, identificazione delle aree di *risk assessment*, adozione di idonee misure di contrasto all'attività illecita posta in essere dagli armatori individuano il fascio di cautele accordate dai *Clubs* al fine di evitare la paralisi delle attività societarie<sup>140</sup>: modalità utili e necessarie a governare la variabile-rischi abbattendo i fattori di imponderabilità<sup>141</sup>.

---

<sup>138</sup> Gli statuti dei *Clubs*, per ciò che attiene alle modalità di accesso di nuovi affiliati, riconoscono ampi poteri ai *managers*: puntuale e decisivo il potere di decidere « *upon who should be admitted as a member of a Club* ».

<sup>139</sup> Così dispone l'art. 2, nn. 11- 13, artt. 10 e 12, della direttiva 2009/16/CE.

<sup>140</sup> Materia insistita e oggetto di ampia riflessione attiene alle cautele da approntare al fine di vanificare le situazioni di rischio conseguenti all'attività di impresa. Si rimanda al contributo di A. BERNASCONI, *Commento all'art. 6 d. lgs. 231/2001*, in AA. VV., *Codice commentato sulla disciplina della responsabilità amministrativa degli enti (d. lgs. 8 giugno 2001, n. 231)*, cur. A. Presutti, A. Bernasconi, C. Fiorio, Padova, 2008, *passim*. Una virtuosa sinergia di meccanismi di controlli, e di tutele, si instaura e tende a ottimizzare il funzionamento dell'impresa dall'interno: da un lato, vale il 'sistema di controllo interno', dall'altro, il 'modello di prevenzione dei rischi' appositamente apprestato per attestare la legittimità operativa degli organi e dell'apparato strutturale societario e il corretto funzionamento sociale. In tema, tra gli altri, cfr. P. SFAMENI, *Idoneità dei modelli organizzativi e sistemi di controllo interno*, in *Rivista A. G. E.*, 2, 2009, p. 280.

<sup>141</sup> Sulla necessaria predisposizione di un sistema di controllo interno spunti di riflessione in M. RABITTI, *Rischio organizzativo e responsabilità degli amministratori. Contributo allo studio dell'illecito civile*, Milano, 2004, *passim*.

La predisposizione di un modello di *corporate governance*, in definitiva, mai deve difettare ai *Clubs*. Criteri di selezione dei *members*, valutazioni reputazionali, verifica dell'attività dei soci garantiscono alto tasso di sicurezza a garanzia degli interessi del pubblico degli *stakeholders*, questi, sempre esposti al pericolo di danni per condotte degli armatori non corrette, talvolta scriteriate.

## 2. Struttura organizzativa dei *P&I Clubs*.

Atto costitutivo e statuto (*'Articles of Association e Memorandum'*) - l'uno, espressione della comune volontà di dar vita all'ente configurandone gli elementi essenziali e caratterizzanti; l'altro, finalizzato a predisporre le norme specifiche destinate a regolarne il funzionamento - costituiscono il fondamento logico-concettuale della formula dei *Clubs* da cui la disciplina del rapporto con gli armatori, la fisionomia organizzativa, l'apparato interno teso a perseguire gli obiettivi societari<sup>142</sup>.

Che l'atto costitutivo sia strumento idoneo a delineare l'assetto organizzativo dell'ente, a descrivere i modi dell'attività d'impresa<sup>143</sup> è concetto condiviso, pertanto, rimanda agli intenti soggettivi. L'organizzazione attiene al piano patrimoniale e sarà imprescindibile destinare un patrimonio all'esercizio

---

<sup>142</sup> L'art. 2328 c.c., al terzo comma, dispone che « *in caso di contrasto tra clausole dell'atto costitutivo e quelle dello statuto prevalgono le seconde* », disposizione giustificata al lume della differenziazione operata dalla dottrina giuscommerciale che pone, in termini diversi, la portata su un piano di operatività tra l'atto costitutivo, attestante i dati storici attinenti all'ente, e lo statuto atto a definire le regole di funzionamento della società, queste, suscettibili di aggiornamento. In tal senso, M. SCIUTO, I patrimoni destinati a uno specifico affare, in AA.VV., *La riforma delle società di capitali e cooperative*, cur. L. Starola, Milano, 2003, p. 6; C. MONTAGNANI, *Commento all'art. 2328*, in AA.VV., *La riforma delle società*, cur. M. Sandulli e V. Santoro, Torino, 2003, p.38. La prevalenza delle norme statutarie sulle previsioni contenute nell'atto costitutivo viene giustificata - si sostiene - dall'esigenza di un approccio alle regole societarie che privilegi criteri d'interpretazione oggettivi che rimandano al 'senso letterale delle parole', a preferenza di criteri soggettivi coerenti alla 'comune intenzione delle parti'. Opinione nota e illustrata da C. ANGELICI, *Le basi contrattuali della società per azioni*, in AA.VV., *Trattato delle società per azioni*, dir. G. E. Colombo, G. B. Portale, I, Torino, 2004, p. 155 ss.; ID. *Appunti sull'interpretazione degli statuti di società per azioni*, in G. B. FERRI - C. ANGELICI, *Studi sull'autonomia dei privati*, Torino, 1997, p. 337 ss.

<sup>143</sup> Configura entro corretti perimetri concettuali la valenza organizzativa dell'atto costitutivo L. CALVOSA, *Le vicende dell'organizzazione delle società di capitali. Costituzione*, in AA. VV., *Diritto delle società. Manuale breve*, Milano, 2012 p. 374-375. L'a. si riferisce all'atto costitutivo come al documento che delinea le regole ordinate alla disciplina dello svolgimento dell'attività sociale.



dell'attività, regolamentarne i modi secondo fasi e stadi segnatamente distinti<sup>144</sup>. Fasi e stadi corrispondenti nel nostro ordinamento ai modelli societari contraddistinti da maggiore, o minore, assetto organizzativo-corporativo, a modalità di articolazione dei poteri interni tra i vari organi dell'ente.

Si ritrova identico assetto organizzativo nei *Clubs*.

Tornano le regole di funzionamento dell'attività associativa, le modalità di esecuzione e svolgimento delle attività sociali - vincolanti tutti gli armatori e suscettibili di modifiche a maggioranza qualificata dall'Assemblea Generale del *Club* in convocazione straordinaria -, la disciplina di vicende che rivestono portata generale<sup>145</sup> e, imprescindibile, è lo scambio informativo nei circuiti interni, questo, aspetto integrante il contratto sociale. Considerato che atto costitutivo e statuto costituiscono espressioni della valenza negoziale del fenomeno societario, va appena richiamato che il diritto delle società attesta che le regole statutarie sostanziano il contratto di società<sup>146</sup> valendo a fare emergere la suddivisione, e distinzione, di mansioni e poteri tra gli organi sociali.

L'assetto organizzativo interno dei *Clubs* rimanda alla centralità dell'Assemblea Generale ('*General Meeting*') fornita di competenze in ordine all'assunzione di decisioni inerenti gli indirizzi di politica generale e l'autoregolamentazione dei *Clubs*; il Consiglio di Amministrazione ('*Committee*' o '*Board of Directors*') resta l'organo deputato a operare le scelte operative e, di maggior conto, finanziarie e amministrative.

Deliberante l'indirizzo 'politico' dell'ente è l'Assemblea Generale che converte in deliberati, aventi portata operativa, la volontà degli armatori e suppone il diretto coinvolgimento degli stessi alle scelte del *Club*.

L'esercizio del diritto di voto<sup>147</sup> espressione del ruolo attivo del socio, coinvolto nelle decisioni collettive e nella confezione della volontà generale, pone

---

<sup>144</sup> Acute considerazioni, in tema, di P. FERRO-LUZZI, *I contratti associativi*, cit., *passim*; che si associa alla visuale di B. LIBONATI, *Diritto commerciale. Impresa e società*, Milano, 2005, p. 142 condividendone gli assunti.

<sup>145</sup> Tra le varie informazioni che fornisce lo statuto rilevano: a) l'illustrazione dei requisiti richiesti all'armatore per la iscrizione al *Club*; b) le cause di cessazione dello *status* di associato; c) il recesso e la risoluzione del vincolo associativo; d) il diritto del socio alla copertura assicurativa da riconoscersi a seguito del versamento delle *calls* all'ente; e) la responsabilità contributiva dell'associato in caso di messa in liquidazione della società per mancato adempimento dell'obbligo di pagamento delle *calls*; f) la individuazione degli organi sociali e le relative competenze; g) le modalità di convocazione e la periodicità di convocazione e di adunanza dell'Assemblea Generale; h) la disciplina del diritto di voto in sede assembleare. Materia su cui si ferma D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p. 29.

<sup>146</sup> Sul punto è d'uopo rimandare a M. STELLA RICHTER jr, *Forma e contenuto dell'atto costitutivo della società per azioni*, in AA.VV., *Trattato delle società per azioni*, dir. G. E. Colombo, G. B. Portale, I, Torino, 2004, p. 172 ss.

<sup>147</sup> Attualmente non può più essere qualificata l'Assemblea quale organo 'sovrano' dal momento che per poter essere realizzato un esercizio efficiente dell'attività di impresa risulterà opportuna

a confronto il peso individuale con quello collettivo risultandone valorizzata, a tutti gli effetti, la cogenza delle individualità nel contesto assembleare circa l'assunzione di decisioni inerenti alla generale politica societaria.

All'assemblea generale dei soci attiene - si ripete - la funzione deliberante in materia di organizzazione e svolgimento dell'attività sociale e talune specifiche funzioni assolve dall'assemblea del *Club* consentono analogie con altrettante funzioni accordate dall'ordinamento interno all'assemblea della società per azioni, riunita in convocazione ordinaria o straordinaria<sup>148</sup>, posto che - né potrebbe essere altrimenti - unica è l'assemblea generale dei soci se pure assoggettata a seconda del tipo di decisioni da assumere.

Si rimarca la portata sostanziale delle deliberazioni adottate dall'ente.

A beneficio degli armatori che abbiano provveduto all'iscrizione della nave, o di parte del tonnellaggio per un periodo superiore a un anno, è accordato il diritto di voto modulabile secondo l'ammontare del tonnellaggio iscritto al *Club*. La componente-tempo ha sicuro rilievo, e difatti, la legittimazione a esprimersi in sede assembleare è prerogativa concessa esclusivamente a coloro che siano entrati a far parte della società da almeno un anno<sup>149</sup>; viceversa, se la nave risulti iscritta per un periodo inferiore all'anno - caso ricorrente quello dei *charterers* - al socio viene precluso l'esercizio del diritto di voto.

Le regole statutarie adottate dal *Club* potrebbero altresì prevedere - ed è previsione non liminare, anzi, ricorrente nelle prassi operative delle organizzazioni di armatori - il ricorso ad appositi meccanismi di regolazione dei rapporti di forza in sede assembleare onde evitare rilevanti concentrazioni di voti che favoriscano un limitato gruppo di armatori iscritti. Operazioni possibili in forza dell'elevato tonnellaggio delle navi iscritte<sup>150</sup>.

---

una distribuzione delle competenze decisionali tra i vari organi, ognuno dei quali risulterà preposto all'esercizio della propria sovranità nella sfera che gli è stata assegnata nell'ambito di un sistema di pesi e contrappesi che si suole definire utilizzando l'espressione 'governo societario'. Così G. A. RESCIO, *Assemblea dei soci. Patti parasociali*, in AA. VV., *Diritto delle società. Manuale breve*, Milano, 2012, p. 186.

<sup>148</sup> Tra queste si richiamano in particolare: 1) le modificazioni dello statuto del *Club*; 2) la nomina e la revoca dei componenti dell'organo amministrativo rappresentato dal *Committee of Directors*; 3) la nomina e la revoca di un revisore contabile; 4) la determinazione del compenso dei componenti degli amministratori medesimi; 5) la delibera dello scioglimento e la fusione del *Club* con altra entità. Oltre che in tali circostanze l'Assemblea potrebbe essere chiamata a deliberare rispetto a determinate questioni gestorie su impulso del Consiglio di Amministrazione.

<sup>149</sup> Così M. GRIMALDI, *I Protection and Indemnity Clubs*, cit., p. 69; D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p. 32; G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting & Indemnity Clubs inglesi*, cit., p. 35.

<sup>150</sup> In merito a quanto detto rispetto alle modalità di riconoscimento del diritto di voto le norme sul funzionamento dei *P&I Clubs* di regola prevedono un sistema scalare di attribuzione proporzionale del diritto di voto per effetto del quale a coloro i quali iscrivono un tonnellaggio fino a ventimila tonnellate di stazza lorda sarà riconosciuto un voto; due voti in caso di iscrizione tra ventimila e

Gli indici segnalati consentono di delineare una disciplina diretta a regolare quanto attiene al momento deliberativo dei *Clubs* e rimanda a un sistema di votazione differente rispetto a quello disposto per le società mutualistiche dall'art. 2538, comma 2, c.c. in ordine alle quali il diritto di voto si esercita 'per testa' corrispondendo, questa scelta, a una idea democratica che occorre pervada la compagine societaria e che si esprime nella esperienza del cooperativismo sociale.

L'organo amministrativo si compone di un numero variabile di membri, comunque non superiore alle trenta unità, nominati dall'Assemblea Generale ed è agevole il parallelo con la disciplina posta dal diritto interno, ai sensi dell'art. 2364 c.c., quando si opti per l'adozione di un modello di amministrazione e di controllo sprovvisto del consiglio di sorveglianza.

Di regola, i componenti dell'organo di gestione saranno gli stessi soggetti esercenti attività di navigazione soci del *Club*, ovvero i legali rappresentanti delle società iscritte, in carica per un periodo da uno a tre anni e rieleggibili per un ulteriore mandato. Ad ogni amministratore compete diritto di voto corrispondente a seconda del numero delle sue navi iscritte ed è, questa, modalità del procedimento deliberativo dell'organo amministrativo non rispondente al principio 'capitale', tanto meno coerente a quanto previsto per l'Assemblea Generale che prevede la graduazione del diritto di voto in ragione del tonnellaggio iscritto.

La composizione del consiglio di amministrazione risponde a criteri di rappresentatività delle categorie, e delle nazionalità, dei membri iscritti al *Club*, idonea soluzione per garantire il rispetto degli equilibri interni, la tutela frazionata degli interessi, fermo il filtro delle *Rules* e la possibilità che hanno queste di incidere indicando i requisiti necessari a ricoprire la carica<sup>151</sup>. Laddove previsto, potrebbe addirittura consentirsi la nomina di amministratori non eleggibili scelti tra soggetti di comprovata professionalità ed esperienza nei settori di competenza del *Club*.

L'organo di gestione opera collegialmente, periodicamente riunendosi nel corso dell'esercizio annuale, e delinea la programmazione finanziaria e organizzativa del *Club*<sup>152</sup>. Le regole di organizzazione interna riconoscono agli

---

cinquantamila tonnellate; tre voti per coloro che hanno iscritto tra le cinquantamila e le centomila tonnellate; quattro voti per coloro che hanno iscritto da centomila fino a duecentomila tonnellate e un ulteriore voto per ogni ulteriori centomila tonnellate iscritte oltre tale soglia.

<sup>151</sup> Anche se di regola tutti i membri sono reputati idonei a ricoprire la carica di amministratore potrebbero le regole organizzative del *Club* disporre delle limitazioni all'accesso in Consiglio di amministrazione. Tra queste prescrizioni potrebbe essere individuate preclusioni per limite di età (non superiore a settanta anni) ovvero per ammontare del tonnellaggio iscritto. Cfr. A. MANZITTI, *Natura giuridica degli istituti per l'assicurazione dei rischi marittimi complementari*, in Riv. dir. prat. assic., 1968, p. 249.

<sup>152</sup> Tra le principali attribuzioni riconosciute in favore del Consiglio di amministrazione si richiamano: 1) le decisioni relative all'indennizzabilità delle richieste di indennizzo presentate dai

amministratori, e ai *managers*, elevata discrezionalità in ordine a talune decisioni relative a vicende di particolare rilievo societario - iscrizione di nuovi soci, definizione del rapporto di *membership*, determinazione dell'indennizzo dei sinistri da corrispondere agli armatori, previsione di limitazioni o esclusioni della copertura assicurativa - sino alla determinazione, e alla richiesta, delle contribuzioni annue oltre che di quelle straordinarie (*advanced, supplementary e overspill calls*).

Di competenza del consiglio di amministrazione è la gestione degli importi contributivi, dei residui attivi dei precedenti esercizi e delle plusvalenze, mediante la costituzione di appositi fondi di riserva e provvedendo a investimenti mobiliari e immobiliari secondo quanto previsto dalle *Rules*. Tutto è attività gestoria a carattere prettamente speculativo - contraddittoria degli assunti della mutualità - decisiva ad assolvere esigenze di solidità patrimoniale dell'ente.

Benché prevista per gli amministratori l'insindacabilità nel merito delle scelte gestorie, secondo le prescrizioni dettate dalla '*Business Judgement Rule*'<sup>153</sup>, che, pure, potrebbero dare luogo a lesioni dei diritti soggettivi dei soci sul piano interno societario, come anche sul piano assicurativo, e considerato il sommo approccio delle Corti inglesi, i soci danneggiati da scelte discutibili, comunque assunte arbitrariamente dai *Directors* in spregio al *duty of care* - che impone ai componenti dell'organo amministrativo diligenza nell'espletamento dell'incarico e prudenza nell'agire<sup>154</sup> -, potrebbero legittimamente invocare le regole di *natural justice*, e di *common law*, al fine di conseguire adeguata tutela giuridica<sup>155</sup>.

---

soci, che richiedono per espressa previsione delle *Rules* del *Club*, una esplicita approvazione da parte del Consiglio; 2) la definizione di eventuali controversie con i soci prima della devoluzione di esse in arbitrato; 3) la determinazione dell'ammontare e della periodicità delle *calls* che dovranno essere versate dai soci; 4) l'approvazione degli strumenti di riassicurazione da adottare; 5) l'amministrazione delle finanze del *Club*; 6) la gestione del personale amministrativo; 7) la redazione del bilancio d'esercizio; 8) la determinazione dell'inizio e del termine dell'anno assicurativo da cui parametrare la copertura assicurativa offerta dal *Club* ai propri soci; 9) l'utilizzo delle riserve; 10) la proposta di modifica delle *Rules*; 11) la decisione in merito ai compensi da corrispondere ai *Managers* e ai componenti del personale amministrativo. Informazioni rese in modo puntuale da D. CASCIANO, L'assicurazione P&I, cit., p. 32.

<sup>153</sup> L'accertamento della responsabilità degli amministratori, lascia notevoli margini di discrezionalità al Giudice in ordine alla verifica del rispetto del parametro di diligenza nella scelta di gestione. Puntuale la disamina di P. PISCITELLO, La responsabilità degli amministratori di società di capitali tra discrezionalità del giudice e *business judgement rule*, in Riv. Soc., 2012, 6, p. 1167 ss.

<sup>154</sup> Opinione condivisa è nel senso di ritenere la *Business Judgement Rule* una presunzione di buona fede nei confronti dell'operato dei *Directors*: stante l'assenza di prova contraria di frode, di mala fede e di abuso, l'operato degli amministratori viene presunto essere stato intrapreso nel migliore interesse della società. Al bisogno di non disincentivare l'assunzione dei rischi da parte degli amministratori fa da contraltare la necessità di offrire adeguata tutela per chi potrebbe risultare pregiudicato dalla gestione imprenditoriale stessa. Un meccanismo che in dottrina è stato

Potrebbe suggerirsi l'adozione di un criterio che valga a individuare, circoscrivendo agli esatti confini tecnici, l'operato dei responsabili della gestione societaria adatto a distinguere i cosiddetti amministratori-soci da coloro che esercitano l'incarico 'professionalmente'. Questa è espressione utilizzata da autorevole dottrina ove risulti « la funzione amministrativa essere specializzata<sup>156</sup>» ed è situazione ricorrente quando si provveda alla scelta dei membri del consiglio di amministrazione - accade nei *Clubs* per espressa previsione statutaria -, tra soggetti esterni, rispetto ai soci, dotati di spiccata competenza professionale nel settore in cui opera l'ente. Modo certo per garantire qualità alla gestione amministrativa della società.

Metro più stringente di valutazione da adottarsi nei riguardi di questi amministratori rileva ove si pongano situazioni che la microeconomia definisce in termini di '*agency problems*' - patologie comportamentali che attengono alla gestione di interessi altrui e pretendono misure che secondino processi di allineamento degli interessi di chi gestisce e di chi venga gestito<sup>157</sup>-: in tali casi, ai gestori 'specializzati' si pretende una maggiore capacità, responsabilizzazione, ottemperanza al dovere di leale condotta professionale.

Esigenze analoghe a quelle richieste dalle norme che sovrintendono alla regolamentazione della società per azioni, ai sensi dell'art. 2381, comma 2, c.c., attengono alla disciplina dei *Clubs* circa l'eventualità di delegare determinati atti di gestione ad appositi sottocomitati, costituiti all'interno del consiglio di amministrazione, demandati all'espletamento di apposite funzioni<sup>158</sup>. Possibilità

---

definito in termini di *checks and balances* ossia di bilanciamento dei poteri che consenta da una parte al *P&I Club* di svolgere le sue funzioni e dall'altra ai *members* di contrastare l'adozione di eventuali decisioni ritenute non corrette nei loro confronti, così G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting and Indemnity Clubs inglesi*, cit., p. 39. La formula della *business judgement rule* viene inquadrata quale strumento idoneo a riconoscere agli amministratori un "*droit à l'erreur*". Tale è definizione riportata in C. ANGELICI, *La riforma delle società di capitali*, cit., p. 181.

<sup>155</sup> In modo conforme a tale orientamento si richiamano alcuni pronunciati giurisprudenziali: *Atkinson v. General Council of Medical Education and Registration* [1894] 1 *Q. B.* 750; *Gregory Maritime Ltd. V. Thos. R. Miller & Son, United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd. And United Kingdom Freight, Demurrage and Defence Association Ltd.* [1966] 1 *Lloyd's Rep.* 296; *In re Bede Steam Shipping Co.* [1917] 1 *Ch.* 123.

<sup>156</sup> Si rimanda alla puntuale espressione coniata da C. ANGELICI, *La riforma delle società di capitali*, cit., p. 178.

<sup>157</sup> In questi termini H. HANSMAAN - R. KRAAKMAN, *Agency Problems and Legal Strategies, in The Anatomy of corporate law. A Comparative and Functional Approach*, Oxford, 2004, p. 21 affermano la difficoltà in capo al soggetto *agent* nel porre in essere un agire nell'esclusivo interesse del soggetto *principal* e non nel proprio.

<sup>158</sup> Si rileva, a titolo di esempio, la costituzione di specifici comitati preposti alla risoluzione di controversie, e alla gestione delle relative spettanze non rientranti nel campo di operatività previsto

che si richiama a prova del carattere pluripersonale dell'organo di gestione conseguendone l'attribuzione di specifiche mansioni a singoli amministratori, o anche a *managers*.

Favorire processi di diffusione e radicamento del modello dei *Clubs* è pregiare questo aspetto, che attiene al meccanismo delle deleghe gestorie, mediante il potenziamento dei flussi informativi infraorganici<sup>159</sup> nell'intento del costante monitoraggio dell'operato dei soggetti preposti alla gestione. Certo, si tratta di modello distante dal modello interno di *governance* per il quale non è assolutamente ipotizzabile l'esautoramento delle funzioni di gestione a discapito del consiglio e a beneficio dei delegati come, viceversa, accade in tali assetti societari.

Appunto perseguendo l'obiettivo della predisposizione di sistemi organizzativi e informativi adeguati sarà possibile conseguire una gestione delegata efficiente, e consapevole<sup>160</sup>, da cui discenda, quale effetto riflesso, il dovere di agire in modo informato imposto all'organo delegante dall'art. 2381, comma 6, c.c. Difatti, il funzionamento virtuoso dei flussi informativi comporta buona amministrazione societaria che si ottiene mediante l'attività di appositi comitati, interni all'organo di gestione, competenti a svolgere funzioni e compiti tipici così da realizzare un modello di gestione societaria fondato sulla ripartizione delle competenze, che consegua parametri di efficacia ed efficienza.

Delineati gli organi capisaldi del *Club* investiti di ruoli istituzionali viene altresì prevista una struttura manageriale esterna, dipendente dall'ente, che confeziona con esso apposito contratto di esternalizzazione del servizio dalle linee pressoché conformi a quelle dell'appalto di servizi. Tale struttura manageriale esterna con funzioni preordinate alla gestione corrente del *Club* è investita di mansioni attinenti all'ambito delle coperture assicurative e competente alla liquidazione degli indennizzi da versare ai *members* al verificarsi dei sinistri. Si aggiungono ulteriori, se pur non ricorrenti, attribuzioni<sup>161</sup>.

---

per gli altri organi statutari e ancora, la previsione di un comitato esecutivo a cui demandare l'amministrazione ordinaria del *Club*.

<sup>159</sup> In merito alla necessaria predisposizione di idonei canali di comunicazione fra organo delegante e delegato P. ABBADESSA, *Profili topici della nuova disciplina della delega amministrativa*, in *Il nuovo diritto delle società*. Liber amicorum Gian Franco Campobasso, diretto da P. Abbadessa e G. B. Portale, II, Torino, 2006, p. 499 parla in termini di « un sistema procedimentalizzato di flussi informativi ».

<sup>160</sup> Sul punto cfr. G. JAEGER - F. DENOZZA - A. TOFFOLETTO, *Appunti di diritto commerciale*, Milano, 2010, p. 362; C. AMATUCCI, *Amministrazione e controllo delle società per azioni*, voce *Enc. Dir.*, *Annali IV*, p. 8.

<sup>161</sup> Tra le ulteriori competenze attribuibili ai *Managers* si rileva: 1) la raccolta dai soci delle contribuzioni periodiche e straordinarie; 2) la gestione dei fondi e il controllo dell'equilibrio finanziario del *Club*; 3) la liquidazione delle richieste di indennizzo e la gestione delle pratiche risarcitorie avanzate dai membri (*claim handling*); 4) la stipula del contratto sociale e quella

Tali strutture esterne a supporto del *management* dei *Clubs* organizzano il lavoro seguendo due modalità. Rimandano, l'una, ad assetti articolati in più sindacati conformemente a un criterio di suddivisione dei *members* in gruppi distinti per provenienza geografica - ciascun gruppo assegnato a un sindacato investito di compiti di gestione dei vari aspetti del rapporto sociale e assicurativo - ; l'altra, all'esercizio dell'incarico manageriale secondando la costituzione di dipartimenti competenti, ognuno, all'esercizio di una funzione in materia di finanza, amministrazione, *underwriting*, gestione del *claim*. Un tale articolato assetto organizzativo rispecchia il concetto per cui ogni settore, ogni struttura dipartimentale, provvede all'amministrazione dei rapporti con i soci del *Club*.

Possibile una riflessione.

L'efficace, ed efficiente, governo societario, suppone un assetto di regole adatte a ottimizzare la gestione dell'impresa, volano di prassi virtuose e di interrelazioni tra *management* e consiglio di amministrazione. Sono queste le condizioni di partenza da cui non può deflettersi: consentono la corretta *governance* societaria e la riduzione dei rischi per i *P&I Clubs*, obiettivo prioritario.

### **3. Il ruolo centrale assolto dai corrispondenti nella fase del *claim handling*.**

L'estensione del campo operativo dei *Clubs* a livello internazionale e il diffondersi degli scambi commerciali hanno progressivamente fatto emergere l'esigenza, avvertita tanto dai soci, quanto dagli stessi enti mutualistici, di avvalersi, nella delicata fase di gestione del sinistro (*'claim handling'*), di un sistema di consulenza approfondita delle problematiche, tanto in ambito commerciale che giuridico.

L'evidente incapacità da parte dei dipartimenti o dei sindacati dei *Clubs* di offrire tale tipologia di servizio ha progressivamente spinto i *Managers* a rivolgersi sempre più frequentemente a risorse esterne, dando vita in tal modo a un vero e proprio *network* di consulenti ed esperti, localizzati nei principali porti mondiali (*'correspondents'*), capaci di intervenire con celerità e competenza riguardo alle frequenti questioni di volta in volta presentate dai *Clubs* e dai loro iscritti.

L'esternalizzazione delle funzioni e l'affidamento di specifiche funzioni a soggetti specializzati hanno rappresentato la combinazione di fattori in grado di

---

correlata della copertura assicurativa (decisione circa l'ammissione dei membri; *underwriting*, rilascio del *certificate of entry* ecc.); 5) la predisposizione di rapporti e relazioni da sottoporre al consiglio di amministrazione, nonché la tenuta dei verbali delle adunanze del medesimo organo amministrativo.

garantire il corretto ed efficiente svolgimento dell'attività economica in campo assicurativo.

I corrispondenti possono essere sia soggetti che interagiscono nel settore commerciale (agenzie marittime e *brokers*), sia operatori del diritto (avvocati e consulenti legali). I primi, numericamente prevalenti rispetto ai secondi, in ragione del fatto che generalmente i rapporti e la frequenza delle relazioni commerciali con i diversi attori del trasporto marittimo mercantile (quali autorità portuali e doganali, terminalisti, rimorchiatori, raccomandatari, ingegneri, cantieri navali, medici ecc.) assumono, anche nell'ambito della gestione di un *claim*, un ruolo di maggiore importanza rispetto ai profili tecnico-giuridici.

Tali consulenti sono imprenditori, professionisti, associazioni professionali, o vere e proprie società di consulenza del tutto autonome rispetto al *Club* e ai suoi *Managers*: a questi ultimi i corrispondenti non sono legati da nessun rapporto di lavoro dipendente o di agenzia<sup>162</sup>, né hanno del *Club* la rappresentanza. A tal proposito si è soliti definirli quali entità indipendenti e, come tali, svincolate da direttive e indicazioni commerciali promosse dall'assicuratore.

Il rapporto intercorrente con i *Managers* assume i connotati della collaborazione continuativa o, a seconda dei casi, precaria.

La carenza di potere rappresentativo dei corrispondenti ben si spiega alla luce delle caratteristiche che assume la funzione da essi svolta in relazione al principale ambito del loro intervento, che è rappresentato dall'assistenza fornita ai membri, o ai *Clubs*, nella gestione di vertenze legali nell'ambito delle diverse giurisdizioni.

In tale contesto, il corrispondente agisce, infatti, quale mero consulente o, al più, mandatario<sup>163</sup> dell'organizzazione o del singolo socio assicurato, ma, salvo che gli sia rilasciata una espressa procura speciale, egli è sprovvisto della

---

<sup>162</sup>Ai sensi del recente orientamento della giurisprudenza, e della dottrina, l'agente non è considerabile né un prestatore d'opera intellettuale, né un lavoratore subordinato, bensì, elemento costitutivo dell'azienda di assicurazione - insieme a tutte le altre figure che compongono la rete agenziale - e soggetto tenuto ad uniformarsi alle politiche e strategie imprenditoriali della società. L'agente è una figura caratteristica di lavoratore autonomo che assumendo un'organizzazione imprenditoriale per la vastità degli affari, l'importanza della zona in cui opera e il numero delle ditte sue preponenti, può acquistare la qualifica di imprenditore commerciale. R. BALDI - A. VENEZIA, *Il contratto di agenzia: la concessione di vendita, il franchising*, Milano, 2008, p. 64. Di tal che risulta fondamentale ai fini dell'acquisto di tale qualifica l'elemento dell'organizzazione, così Cass. civ., 23 maggio 1973, n. 1516, in Mass. giur. it., 1973, col. 541, che ha inteso qualificare l'attività esercitata dall'agente imprenditore commerciale ai sensi dell'art. 2195, n. 5, c.c. In alcune pronunce la Cassazione ha ritenuto persino sufficiente un'organizzazione anche in termini minimi: in particolare Cass. civ., 1 settembre 2003, n. 12756, in Rep. Foro It., 2003, (Voce Agenzia n. 23), p. 544.

<sup>163</sup> La distinzione tra mandatario e agente poggia sulla circostanza che il primo riceve l'incarico di compiere uno o più atti giuridici determinati o determinabili, rispetto all'agente il quale è chiamato a svolgere non soltanto una serie indefinita di atti di autonomia privata ma anche attività materiali.



legittimazione processuale sia attiva che passiva, oltre che della facoltà di transigere a livello stragiudiziale la controversia.

Neppure nel rapporto tra membri del *Club* e i *Managers*, i corrispondenti possono essere considerati dei rappresentanti di questi ultimi, sicché ogni qual volta le Regole dei *Clubs* impongano in capo al socio assicurato un onere o un dovere informativo nei confronti dei *Managers* - come nel caso dell'obbligo di avviso, per gli eventi che possano dare origine a una richiesta di indennizzo nei confronti del *Club* - esso non può essere assolto mediante la mera comunicazione al corrispondente locale.

Il corrispondente è tenuto ad agire con la diligenza che è propria del mandatario nell'espletamento degli incarichi che gli sono affidati come affermato dal dettato degli artt. 1710 e 1716, comma 2, c.c.. Ciò si esplica, in primo luogo, nell'attivarsi con tempismo nelle indagini necessarie al fine di accertare i fatti all'origine di un *claim*, sino al punto di conferire l'incarico per gli opportuni rilievi a soggetti dotati della rilevante competenza tecnica (commisari di avaria, medici, ecc.); in secondo luogo, nel comunicare ai *Managers* ogni notizia appresa che sia utile per la valutazione del caso; nell'aggiornare costantemente circa le materie di interesse per il *Clubs* e i suoi membri (normative, prassi regolamentari, usi commerciali ecc.); infine, nel richiedere ai *Managers* le istruzioni riguardo alle iniziative da assumere, ogni qualvolta vi siano dei dubbi in ordine alle modalità di esecuzione dell'incarico.

L'*International Group* provvede alla pubblicazione di specifiche istruzioni rivolte ai corrispondenti dei *Clubs* ad esso aderenti, nelle quali sono definiti i criteri di comportamento in relazione a profili che interessano svariati ambiti, dalle modalità di gestione del *claim* all'informativa ai *Managers*, dalle procedure per il rilascio delle *letters of undertaking* da parte del *Club* sino alla soluzione di possibili situazioni di conflitto di interessi e alla fatturazione delle proprie competenze, ecc.

#### **4. Indagine empirica sulla natura giuridica dei *P&I Clubs* e analisi in chiave comparativa con i modelli di organizzazione societaria di stampo mutualistico predisposti dal nostro ordinamento.**

Giunti a questo segno sarà possibile procedere a ulteriori approfondimenti.

Si ritiene essenziale illustrare le analogie, e le differenze, tra l'assetto societario mutualistico predisposto dall'ordinamento anglosassone a fini di copertura assicurativa e i tipi sociali previsti nel nostro ordinamento riconducibili alle società cooperative e alle società di mutua assicurazione. E si anticipa la complessità di pervenire, nell'ambito del sistema societario nazionale, alla

individuazione di un tipo legale riconducibile ai *P&I Clubs* stante l'assenza di una fisionomia di ente mutualistico avente tali fattezze.

Possibile un auspicio: che si addivenga a un inedito modello di organizzazione societaria a carattere mutualistico da spendere nel mercato assicurativo e, questo, corrisponderebbe a una valida alternativa al tipo della società per azioni. Il contesto resta complesso in quanto il tipo della società per azioni riveste, nel nostro sistema, assoluta prevalenza ed è possibile rendersene conto passando in rassegna le imprese che svolgono attività assicurativa e riassicurativa, in tal modo constatando come la quasi totalità sposi un modello riconducibile a quello specifico tipo societario.

Pertanto, forgiare un modello di società nuovo negli assetti, fornito degli stessi caratteri che hanno contribuito al successo, nello scenario mondiale, dei *Protection and Indemnity Clubs*, sarebbe una sostanziale novità nel settore assicurativo marittimo favorendo il rilancio della società mutualistica.

Si è in precedenza osservato che il tipo societario più coerente all'esercizio di attività assicurativa svolta a beneficio degli esercenti l'impresa di navigazione è dato dalla *company limited by guarantee*, società limitata per garanzia e alternativa, nei sistemi societari di *common law*, alla *company limited by shares*, società limitata per azioni. La prima, di gran lunga si presta al perseguimento dello scopo mutualistico in quanto priva di un capitale sociale suddiviso in azioni, tale da consentire ai soci di partecipare a un ente societario dotato di personalità giuridica: il beneficio per il socio è la possibilità di sottrarsi agli obblighi di sottoscrizione delle azioni e ai rischi derivanti dalla disciplina in tema di conferimenti.

Quanto a quest'ultimo aspetto preme sottolineare che la costituzione di un ente, a prescindere dall'erogazione di un capitale minimo, denuncia differenze e disomogeneità del modello allestito dai *Clubs* rispetto al modello della società cooperativa che prevede il capitale sociale, benché l'atto costitutivo non ne riporti l'importo in termini assoluti, bensì, il valore del conferimento di ogni socio oltre il valore nominale delle azioni quando si opti per il modello organizzativo della società cooperativa per azioni.

Una discrepanza che potrebbe affiorare anche nel caso della società di mutua assicurazione ove si aderisca all'orientamento dottrinario che configura il fondo di garanzia previsto all'art. 2548, comma 1, c.c., strutturato dai conferimenti degli assicurati o dai terzi, come equivalente al capitale della società cooperativa<sup>164</sup>.

---

<sup>164</sup> Sottolinea la tendenza ad equiparare il fondo di garanzia delle società di mutua assicurazione ad un vero e proprio capitale sociale, in virtù della fisionomia dei nuovi modelli di bilancio che impongono la destinazione di una quota di utili a riserva legale, secondo le modalità che l'art. 2536 c.c. prescrive per le società cooperative, A. GAMBINO, *La riserva legale nelle mutue*

La propensione per il modello organizzativo dei *Clubs* consente ai soci di beneficiare di un tipo sociale a cui imputare la responsabilità verso i terzi ferma la regola generale secondo cui il *member* viene chiamato ad adempiere a una eventuale obbligazione contributiva, consistente in una somma predeterminata di esigua entità, quando sovvenzano condizioni che procurino la messa in liquidazione (*winding-up*)<sup>165</sup>.

I soci del *Club* restano responsabili nei rapporti interni e tenuti a rispondere vicendevolmente dei danni coperti dall'assicurazione mutua in forza di un regime di contribuzione variabile in coerenza allo scopo mutualistico e alla natura non lucrativa di tali enti. E quanto alla composizione della compagine societaria colpisce la peculiarità dei sistemi adottati dai *Clubs* che, a differenza delle società cooperative e delle società di mutua assicurazione, non richiedono alcun pre-requisito di struttura, né subordinano la sussistenza alla composizione e al numero degli aderenti.

Sono questi gli aspetti di disomogeneità dei *Clubs* rispetto ai tipi di società mutualistiche disciplinate dall'ordinamento interno.

Quanto agli aspetti di omogeneità, analogamente agli enti mutualistici, i *P&I Clubs* si caratterizzano per una struttura 'a porta aperta' che presenta parametri di selezione degli accessi senza questo comportare contrazione del numero dei membri. Si richiede al socio, all'indomani dell'iscrizione della nave o di una parte del tonnello, un apporto economico, così che sia possibile sostenere l'attività assicurativa apprestata dal rispettivo *P&I Club*, mediante il versamento di contributi denominati *calls* obbligatori in sede di confezione del rapporto - *initial* o *advanced calls* -, eventuali e integrativi al termine dell'esercizio annuale - *supplementary call* -: in questo modo il *Club* ha possibilità di conseguire il pareggio di bilancio sempre che il numero di sinistri occorsi, e l'ammontare degli indennizzi versati ai soci, ecceda le stime inizialmente predisposte<sup>166</sup>.

---

*assicuratrici*, in *Giur. Comm.*, 1993, p. 265 ss. Sull'equiparazione tra capitale sociale e fondo di garanzia cfr. A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, Milano, 1952, p. 220.

<sup>165</sup> Relativamente alla previsione in capo ai soci di una *company limited by guarantee* dell'obbligo di pagare solo in caso di liquidazione i debiti sociali fino a una somma limite predeterminata (*guarantee*) cfr. C. M. SCHMITTHOFF - T. P. E. CURRY, *Palmer's Company law*, XX ed., London, 1959, p. 24. Di regola, l'atto costitutivo e lo statuto della *company* devono menzionare la *guarantee* che ciascun socio si è obbligato a corrispondere in caso di liquidazione dell'ente, indicando l'esatta entità del corrispettivo che potrebbe variare anche a seconda delle diverse categorie di soci presenti nella società. Così M. MULLEN - J. LEWISON, *Companies limited by guarantee*, III ed, London, 2011, p. 38.

<sup>166</sup> Per stabilire il contributo da versare al *Club*, quantificabile all'inizio di ciascun esercizio considerato a decorrere dal giorno 20 febbraio di ogni anno fino al 20 febbraio dell'anno successivo, si dovranno tenere in considerazione una serie di parametri. Tra questi: età della nave iscritta, stazza, dimensioni, tipologia, stato di navigabilità, condizioni strutturali, utilizzazione, merce da trasportare, equipaggio, Stato della bandiera, copertura assicurativa corpo e macchine,

Deve aggiungersi che i contributi da corrispondere all'ente presentano differenze che si spiegano in virtù dell'adozione di criteri non univoci, né omogenei, per la platea dei membri della *company*. Ai noleggiatori e ai conduttori di navi iscritte si applica un regime contributivo differente rispetto a quello apprestato per gli armatori proprietari di navi e le forme di contribuzione (*'special entries'*) che a loro competono rispondono alla necessità di assicurare al *Club* fonti di finanziamento variabili secondo il tipo di copertura *protection and indemnity* sottoscritta e la durata di iscrizione all'ente.

Ai noleggiatori e conduttori si applica un trattamento che si giustifica in ragione della titolarità di un interesse sulle navi differente da quello degli ordinari armatori iscritti. Questi necessitano di copertura assicurativa limitata a un definito lasso temporale e sono svincolati dal regime contributivo proprio dei *members* di una *'mutual underwriting association'* essendo sottoposti a una copertura assicurativa a premio fisso. Ma si incorre in un limite: sebbene l'accoglimento di una *special entry* resti subordinato alla determinazione del premio da corrispondere al *Club* in misura fissa accade, tuttavia, che col verificarsi del sinistro l'organizzazione di armatori sarà tenuta a corrispondere un indennizzo di importo limitato.

La possibilità di ammettere al *Club* soggetti titolari di interessi non del tutto coerenti ai principi generali in materia di mutualità consegue a ragioni squisitamente economiche trovando riscontro nella disciplina dei *Clubs*, se pure non cade dubbio tale principio altrettanto valga per la società cooperativa e la società di mutua assicurazione. Di tal che, si ritiene possibile argomentare che la

---

regime di esclusioni e franchigie della *hull and machinery policy, management*, ambito e variazioni della copertura assicurativa *protection and indemnity* e, infine, un'analisi statistica sui precedenti sinistri in cui è stato interessato il *member* e la stessa nave iscritta. Relativamente a tale ultimo aspetto emerge quella che è considerata l'essenza della filosofia dei *P&I Clubs* ci riferiamo alla necessaria instaurazione di un rapporto *intuitu personae* che leghi l'organizzazione ai propri affiliati incentrato su un regime di selezione dei componenti la base sociale attraverso meccanismi reputazionali ed una indagine della relativa affidabilità. Si sottolinea l'importanza della disciplina dei flussi informativi in tale operazione. Un ruolo determinante è svolto dal dipartimento assicurativo del *P&I Club* preposto alla valutazione delle domande di iscrizione delle navi e a definire i termini del rapporto assicurativo tra i nuovi *members* e il *Club*. Le informazioni acquisite risulteranno di fondamentale importanza, altresì, per verificare attraverso un procedimento di *risk assessment* l'incidenza economica che potrebbe determinare l'iscrizione di un determinato *member* sull'attività di copertura assicurativa prestata dalla società. Ancora, rispetto al parametro dello Stato di bandiera idoneo a quantificare l'erogazione da corrispondere in favore del *Club* rileva la centralità assunta dall'informazione relativa alla nazionalità della nave da ritenere rilevante ai fini della determinazione della contribuzione in ragione dell'esigenza di considerare la normativa applicabile ai contratti di lavoro e di arruolamento sottoscritti dal *member* con riferimento alla nave iscritta e gli effetti che tale contratti possono avere sulla copertura assicurativa prestata dai *Clubs*.

qualifica di soci ordinari costituisca prerogativa di cui possano fregiarsi i soli *members* effettivi che beneficino della copertura *protection and indemnity* adempiuto il pagamento dei contributi variabili e assunto il rischio di impresa.

Per quanto attiene ai sottoscrittori di un contratto di assicurazione a premio fisso, anche costoro assoggettati ai precetti delle *Rules* e allo statuto del *Club* - che preclude loro l'esercizio del diritto di voto nell'Assemblea Generale e l'accesso al fondo di riserva a cui, per vero, non vengono chiamati a contribuire -, la qualità e lo *status* di *member* piega su un diverso rapporto di partecipazione all'ente delineandosi per tali soggetti, si ritiene, una categoria speciale di soci. Per effetto, non essendo questi soggetti a tutti gli effetti considerati membri dell'organizzazione di armatori non sarà possibile richiedere loro il versamento di somme a titolo di *guarantee* in caso di scioglimento della società.

Quanto all'ammontare del premio in misura fissa le regole dei *Clubs* prevedono che esso vada determinato di comune accordo tra *managers* e soggetto interessato e deve attenere a un importo, di norma, più elevato rispetto al *quantum* dei contributi versati da un *member* ordinario in un esercizio annuale che presenti sinistrosità media.

Si radica l'orientamento che scorge nei *Clubs*, come nella mutua assicuratrice, categorie di soci non omogenee. La qualità di socio nella mutua assicurazione è riconosciuta non solo agli assicurati ma a terzi non assicurati - soci 'sovventori' che, in qualità di finanziatori, possono contribuire alla costituzione di un fondo di garanzia mediante conferimenti speciali prescindendo dalla sussistenza, o meno, di un contratto di mutua assicurazione. Tale categoria di soci esercita influenza limitata, pressoché nulla, sull'attività di amministrazione della società e nell'assemblea. Pertanto, i soci sovventori fruiscono di un numero di voti inferiore - non più di cinque per ogni socio sovventore in rapporto all'entità del conferimento prestatto - a confronto dei voti spettanti ai soci assicurati.

Medesimo regime vige per le società cooperative alle quali si applicano le regole delle società per azioni, questo, unico assetto societario legittimato all'emissione di strumenti finanziari forniti di diritto al voto. Si prevede, con ciò, accanto alla figura dei soci cooperatori, quella dei soci 'finanziatori' che, analogamente ai soci sovventori, risultano essere titolari di diritti amministrativi e di diritti patrimoniali limitati tra cui, certo, il diritto agli utili.

Una considerazione è da farsi.

Significanti indici inducono a ritenere che un'evoluzione del sistema mutualistico, che tocca lo spirito di mutualità, ha interessato il nostro ordinamento. L'apertura a nuove categorie di soci sensibili ai tipi delle società mutualistiche trova riscontro nelle *special entries* dei *Clubs* ribadendosi una esigenza di solvibilità strumentale quando sovvenga la necessità di adempiere le prestazioni di pagamento richieste all'ente così ottemperando ai doveri sociali.

Per quanto attiene alle modalità di versamento dei contributi, stante la necessità di provvedere alla costituzione di un fondo di garanzia, si richiede ai soci di ottemperare al versamento del settantacinque per cento della contribuzione annuale, a titolo di *advanced call*, per il pagamento degli indennizzi maturati dai *members* da corrispondere a rate nel corso dell'esercizio - si effettua, di regola, il pagamento di una prima rata all'inizio dell'esercizio e la restante parte viene corrisposta in due successive rate semestrali -; il restante venticinque per cento sarà prestato a titolo di conguaglio, da erogare nella forma di *supplementary o additional call*, finalizzato alle richieste di indennizzo e alle spese sopravvenute, non preventivate, dal *Club*.

Negli ultimi anni si è pervenuti a un miglioramento nella pianificazione dei contributi dovuti dai soci così evitandosi richieste di apporti addizionali e conseguendone la riduzione, talvolta l'estinzione, della rata residuale.

Nonostante ciò, permangono differenze in materia di disciplina di contribuzioni tra la regolamentazione dei *Clubs* e quella apprestata per i conferimenti in denaro nel regime delle società cooperative e delle società di mutua assicurazione.

Secondo il dettato dell'art. 2519 c.c., primo comma, c.c. si applicano alle società cooperative le disposizioni sulla società per azioni in quanto compatibili. In virtù di tale rinvio l'art. 2342, secondo comma, c.c. prevede che al momento della sottoscrizione dell'atto costitutivo debba versarsi presso una banca almeno il venticinque per cento dei conferimenti in denaro<sup>167</sup>.

---

<sup>167</sup> In modo favorevole rispetto alla necessità del versamento immediato del venticinque per cento dei conferimenti in denaro, a seguito della riforma del 2003, sottolineandone le problematiche, G. BONFANTE, *Delle società cooperative*, in *Il nuovo diritto societario, Commentario*, diretto da G. Bonfante, G. Cottino, O. Cagnasso, P. Montalenti, Bologna, 2004, p. 2419 ss.; ID., *La compatibilità e/o l'applicabilità delle norme in materia di s.p.a. e s.r.l. alle società cooperative*, in F. Vella (a cura di), *Gli statuti delle imprese cooperative dopo la riforma del diritto societario*, Torino, 2004, p. 125 ss.; M. CAVANNA, *Delle società cooperative*, in *Il nuovo diritto societario nella dottrina e nella giurisprudenza: 2003-2009*, in *Commentario*, diretto da G. Bonfante, G. Cottino, O. Cagnasso, P. Montalenti, Bologna, 2009, p. 2438 ss.; nonché, G. A. M. TRIMARCHI, *Redazione e adeguamento degli statuti delle società cooperative: prime riflessioni*, in *Notariato*, 2004, p. 176, nota 22; ID., *Le nuove società cooperative*, Milano, 2004, p. 57 che ritiene « pienamente applicabile alle cooperative il complesso normativo prescritto per le società lucrative in materia di conferimenti ». In senso dubitativo, S. SCHIRO', *Società cooperative e mutue assicuratrici*, in *La riforma del diritto societario*, a cura di G. Lo Cascio, Milano 2003, p. 70. Anteriormente alla riforma del 2003, per la necessità del versamento dei tre decimi dei conferimenti in denaro, cfr. G. TATARANO, *L'impresa cooperativa*, Milano, 2002, p. 179 ss.; G. BONFANTE, *Delle imprese cooperative*, in *Commentario del codice civile*, a cura di A. Scialoja e G. Branca, Bologna-Roma, 1999, p. 227 ss.; L. F. PAOLUCCI, *Le società cooperative*, Milano, 1999, p. 46; V. BUONOCORE, *Diritto della cooperazione*, Bologna, 1997, p. 194; G. GRECO, *Costituzione di società cooperative e obbligatorietà del versamento dei tre decimi dei conferimenti in denaro*, in *Dir. fall.*, 1946, I, p. 71; *Trib. Udine* 16 marzo 1993, in *Società*, 1993, p. 971. La tesi

Quanto alla normativa da applicare alle società di mutua assicurazione si tengono per valide, all'esito del richiamo formulato all'art. 2547 c.c., le medesime norme vigenti per le società cooperative.

Un ulteriore aspetto preme sottolineare.

La domanda di ammissione degli aspiranti soci al *Club* esige la richiesta di copertura assicurativa. Allo stesso modo, la società di mutua assicurazione postula l'interdipendenza tra lo *status* di socio e la qualifica di assicurato e la seguente

---

contraria volta a ribadire l'insussistenza di un obbligo di versamento dei decimi all'atto della sottoscrizione è sostenuta da numerosi autori e dalla giurisprudenza prevalente nel vigore della previgente disciplina. Tra di essi, in particolare, A. BASSI, *Delle imprese cooperative e delle mutue assicuratrici*, in *Il codice civile. Commentario* diretto da P. Schlesinger, Milano, 1988, p. 387 ss.; B. CARBONI, *Le imprese cooperative e le mutue assicuratrici*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. Rescigno, 17, p. 448, e 452, nota 55; F. SCORDINO, *La società cooperativa*, Napoli 1970, p. 123; P. VERRUCOLI, *La società cooperativa*, Milano, 1958, p. 228 ss.; P. VERCELLONE, *Cooperazione e imprese cooperative*, in *Novissimo dig. it.*, p. 833; A. GRAZIANI, *Diritto delle società*, Napoli 1963, p. 486; App. Torino 7 marzo 1996, in *Giur. it.* Si tratta di un orientamento dottrinale che ha trovato riscontro anche successivamente all'entrata in vigore della riforma. Così G. GRUMETTO, *La società cooperativa alla luce della riforma*, in *Il nuovo diritto societario*, a cura di F. Galgano e R. Genghini, Padova, 2004, p. 1069. I sostenitori di tale indirizzo riportano argomentazioni attendibili, preliminarmente la tradizione storica: si richiama l'art. 222 del codice di commercio del 1882 che espressamente escludeva l'obbligo di versamento dei tre decimi in relazione alle cooperative, con l'intento di agevolare l'ingresso in cooperativa alle classi meno agiate, per le quali il modello era stato ideato. Costoro, a sostegno della tesi, invocano la circostanza che non appare ricorrere, in modo preciso, la *ratio* sottesa all'obbligo di versamento nelle società capitalistiche ascrivibile nell'intento di assicurare un minimo di serietà all'impegno del sottoscrittore, ciò in ragione del modesto ruolo ricoperto dal conferimento ai fini della partecipazione alla cooperativa, considerato in particolare il possibile irrisorio ammontare del medesimo. In termini esemplificativi, se il conferimento minimo risulta essere oggi di ammontare pari a 25 euro, come risultante ai sensi dell'art. 2525, comma 1, c.c. il versamento richiesto a ciascun socio dovrebbe essere di importo pari ad euro 6,25, somma non certo idonea ad assicurare la "serietà" dell'investimento. Relativamente a tale ultimo aspetto diversamente si esprime M. S. SPOLIDORO, *I conferimenti in denaro*, in *Trattato delle società per azioni*, diretto da G. E. Colombo e G. B. Portale, vol. 1, Torino, 2004, p. 291 ss. Ma, soprattutto, la disposizione dell'art. 2531 c.c. che, rispetto alla disciplina dell'esclusione del socio moroso, contempla la possibilità di mancato versamento in tutto o in parte dell'importo dovuto in relazione alle quote o azioni sottoscritte, dimostrando come sia possibile che nessun versamento sia stato effettuato all'atto della sottoscrizione. Né varrebbe riferire tali disposizioni alla sola ipotesi di ammissione del socio in cooperativa successiva alla costituzione della società: non vi sarebbe alcuna ragione di assoggettare ad un diverso trattamento il socio fondatore e quello che viene ammesso successivamente, e l'interpretazione criticata si risolverebbe in una ingiustificata disparità di trattamento passibile di impugnativa per illegittimità costituzionale. Di tal guisa, la necessità di interpretazione adeguatrice della normativa in esame, così da garantirne la validità in conformità al principio di conservazione degli atti normativi.

relazione tra socio ed assicurato non appare imprescindibile nella società cooperativa.

Opinione largamente condivisa è che il rapporto assicurativo, come regolato nella società cooperativa, sia eventuale, successivo e distinto rispetto a quello sociale. Da cui un duplice nesso: da un lato, il rapporto con la società; dall'altro, il rapporto di scambio traducibile, nelle sue varie fisionomie, anche in un rapporto assicurativo.

La qualità di socio nella società cooperativa è così presupposto per poter usufruire del servizio assicurativo offerto dalla società instaurandosi un rapporto contrattuale ulteriore rispetto a quello sociale: all'esito della stipulazione del contratto assicurativo si richiede ai soci il versamento, a titolo di corrispettivo del servizio prestato dalla cooperativa, di un ulteriore esborso rispetto all'iniziale conferimento versato all'atto della domanda di ammissione.

La morfologia del *Club* - ritornando a questo - prevede, benché sussista interrelazione tra *status* di socio e posizione di assicurato, che la qualità di socio sia indipendente da quella di beneficiario della copertura assicurativa. Al *member* si riconoscono diritti e doveri distinti, autonomi, a seconda che sovvenga la qualità di assicurato ovvero di socio, per effetto, la cessazione della posizione di assicurato non potrà riflettersi su quella di componente la compagine sociale.

A riprova sarà sufficiente osservare che le versioni più aggiornate delle *Club's Rules* contemplano la caducazione del rapporto assicurativo e la cessazione della copertura *protection and indemnity* ove il *member* si macchi di condotta illecita: nel contempo va detto che tale situazione non presenta alcuna conseguenza sull'iscrizione al *Club* e il socio colpito dalla regola, pur essendo venuta meno la copertura assicurativa, sarà comunque tenuto ad adempiere agli obblighi di *member*, dunque, alla corresponsione dei contributi.

La dottrina anglosassone coglie la portata interdittiva della *Club's Rule*.

La dissociazione tra il rapporto sociale e il rapporto assicurativo in capo al socio determina - a seguire la disciplina delle *Rules* - effetti che si ripercuotono sul regime della responsabilità comportando autonomia dei piani. Pertanto, mentre la responsabilità assunta in qualità di *member* è da ritenersi limitata alla somma predeterminata che questi si obbliga a porre a disposizione della società a titolo di *guarantee* in caso di apertura del procedimento di liquidazione dell'ente, e così far fronte ai debiti e alle obbligazioni sociali, per le richieste di indennizzo inerenti la fruizione della copertura assicurativa *protection and indemnity* la responsabilità sarà illimitata.

Lo scollamento dello *status* di socio dallo *status* di assicurato nella esperienza dei *Clubs* accredita l'opinione di una dottrina che, indagato il modello societario di mutua assicurazione regolato nell'ordinamento interno, valuta, se pur



cogliendo la significativa connessione tra l'aspetto assicurativo e l'aspetto sociale, che gli ambiti non possano, né debbano, convergere<sup>168</sup>.

In punto di analisi vengono in risalto le relative differenze posta la non omogeneità dello *status* di socio con quello di assicurato nelle società di mutua assicurazione: rapporto assicurativo e rapporto sociale, al più, restano collegati, giammai unificati.

Acquisite consapevolezza circa l'inquadramento e la regolazione degli enti mutualistici nell'ordinamento interno, così da consentire un più efficace parallelo con gli enti mutualistici anglosassoni preposti all'esercizio di attività assicurativa e riassicurativa nel settore della responsabilità armatoriale, è possibile descrivere, ora, i nessi tra qualità di socio e di assicurato.

Potrà constatarsi come i *Clubs* costituiscano 'varianti' della nostra società di mutua assicurazione e si fondano su un sistema di contribuzione misto che rimanda sia, allo schema delle 'mutue a contribuzione fissa' caratterizzate dalla predisposizione di un fondo iniziale a disposizione del *Club* diretto alla soddisfazione delle richieste di indennizzo, sia, allo schema delle 'mutue a ripartizione' ove rilevi carenza del patrimonio sociale e si richiedano apporti ulteriori agli armatori.

Aderire all'indirizzo dottrinario sopra esposto è condividere una impostazione ermeneutica chiara: nella società di mutua assicurazione e nei *Clubs*, benché sussista empatia giuridica tra rapporto assicurativo e rapporto sociale, tali rapporti risultano assoggettati ad autonome discipline<sup>169</sup>. Di modo che, delineato in termini di accessorietà il rapporto assicurativo rispetto al rapporto sociale, nel caso ricorrano vicende di incompatibilità delle disposizioni normative, senza tema

---

<sup>168</sup> Si rimanda alle considerazioni di G. FERRI, *Mutua assicuratrice*, in *Nss. D. I.*, X, 1963, p. 1042 ss. Opinione ribadita dallo stesso a. nel contributo su *Le società*, in *Trattato di diritto civile italiano* diretto da F. Vassalli, vol. X, tomo III, Torino, 1970, p. 749. In tal senso l'a. dopo aver affermato che i due rapporti sono distinti, anche se collegati sostiene che « il rapporto assicurativo è inserito come elemento accessorio in un rapporto sociale ». Sostenitore della tesi dualistica idonea a ravvisare nei rapporti sociale e assicurativo due rapporti distinti tra loro collegati è anche A. BASSI, *Delle imprese cooperative e delle mutue assicuratrici*, in *Il codice civile, Commentario*, cit., p. 915. *Contra* F. DI SABATO, *Diritto delle società*, Milano, 2005, p. 595; N. DE LUCA, *Le assicurazioni mutue in Italia*, Milano, 2001, p. 76, i quali affermano che l'atto di adesione alla società determini un rapporto unitario.

<sup>169</sup> Soluzione interpretativa offerta da G. FERRI, *Le società*, cit., p. 750. Opinione condivisa da M. MIOLA, *Riflessioni sulla disciplina applicabile ai 'Protecting and Indemnity Clubs* (nota a Trib. Napoli 18 marzo 1985 n. 2359), in *Dir. e giur.*, 1987, p. 755 ss. L'a. prende spunto dal precedente orientamento per sostenere l'applicabilità delle norme sulla prescrizione dei diritti sociali rispetto a quelle previste per i rapporti assicurativi relativamente ad una vicenda inerente la previsione della disciplina applicabile nel nostro ordinamento ai *Protecting and Indemnity Clubs* in cui il giudice si era espresso invece sull'applicabilità del termine annuale sancito all'art. 2952 c.c. nell'ipotesi inerente il pagamento dei contributi assicurativi da corrispondere all'ente mutualistico a dispetto del termine quinquennale previsto per i rapporti societari ai sensi dell'art. 2949 c.c..

potrà concludersi circa la prevalenza della disciplina predisposta per il rapporto sociale<sup>170</sup>.

Illustrato il tipo societario mutualistico dei *Clubs*, rinvenuti i pregi di quel modello di larga fortuna nella dimensione globale, restituitane la natura giuridica e percepito il gioco di similitudini e analogie rispetto al tipo sociale della mutua assicurazione, si ritiene possibile rivisitare, con ulteriori consapevolezze, il tipo della società di mutua assicurazione corredandolo degli elementi tipici dei *Protection and Indemnity Clubs* così da offrire un apporto che valga nella prospettiva interna coerentemente a esigenze di ammodernamento del mercato delle coperture assicurative.

Verrebbe, in tal modo, a delinearsi un modello societario che presenti fattezze mutate dalla cultura giuridica anglosassone e, nel contempo, ad assetti di cultura giuridica nazionale. Sembra possibile possa intendersi un modello ‘ibrido’, modello-terzo rispetto ai tradizionali modelli delle società mutualistiche, *aliquid novi*, in definitiva, un archetipo.

Mutuando valenze giuridiche condivise può pertanto sostenersi che tale modello abbia rilievo alternativo, per molti e vari aspetti, al tipo della società per azioni vera protagonista del mercato assicurativo interno. E del resto oggi, più che mai, il ‘mercato assicurativo’ è sensibile al nuovo, se nuovo non equivalga a effimero.

---

<sup>170</sup> Ne consegue, per effetto, l’adesione a quell’orientamento dottrinario volto a configurare all’interno dello schema della mutua assicuratrice la prevalenza del rapporto sociale su quello assicurativo. Così A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, Milano, 1952, p. 203 ss. Tale a. afferma come l’attuazione dello scambio mutualistico rappresentata dalla stipula del contratto di assicurazione avvenga nelle mutue assicuratrici in via diretta e immediata con la conclusione del contratto sociale. Così pure F. GALGANO, *Diritto Commerciale. Le società*, XVI ed., Bologna, 2006, p. 481.

## **CAPITOLO TERZO**

### **ATTIVITA' DI IMPRESA E MODALITA' DI AGIRE**

#### **NEL MERCATO DEI *P&I CLUBS***

## 1. Operatività dei *P&I Clubs* nell'ordinamento interno e attività di impresa illecita.

Le conclusioni a cui si è pervenuti denunciano una lacuna nel sistema societario interno, la mancanza di un modello di impresa simile al tipo sociale approntato nel mondo anglosassone per l'esercizio dell'attività assicurativa nel contesto delle coperture *protection and indemnity*, quando ricorra responsabilità in capo all'armatore.

All'esito di un'indagine comparativa, svolti raffronti mirati tra tipi societari a carattere mutualistico, ci si interroga circa le utilità che potrebbero derivare dalla recezione del tipo anglosassone verificando positività e negatività che ne discendano in capo ai soggetti esercenti attività imprenditoriali nel settore marittimo. Le utilità potrebbero non essere labili a condizione che, dalla sinergia dei sistemi, consegua un 'prodotto' societario efficace e duttile, *modus* di impresa assicurativa nel settore marittimo innovato nella regolamentazione e recettivo delle varie sollecitazioni del mercato assicurativo.

Il Codice delle assicurazioni private interviene in modo pertinente fissando regole 'prescrittive' per le imprese esercenti attività assicurativa, per vero, contemplando una disciplina a carattere speciale diretta a limitare l'autonomia dei privati e tale da inibire il ricorso incontrollato a un ventaglio di modelli organizzativi di impresa nel settore assicurativo. A questa cruciale ragione deve aggiungersene un'altra: il corpo di regole poste dal codice delle assicurazioni normalizza l'accesso al mercato delle imprese di assicurazione calmierando l'interesse generale e garantendo le aspettative avanzate dai potenziali fruitori<sup>171</sup>.

Si scorge, ancora, altra ragione e attiene alla sana e prudente gestione dell'esercizio dell'attività di impresa a cui indulge l'apparato di regole approntato dal codice delle assicurazioni così da vanificare rischi letali per la società di assicurazione e per i terzi che con essa intrattengano rapporti contrattuali.

Presupposto per accedere al mercato assicurativo è il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività concesso dall' 'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni' (Ivass), ente dotato di personalità giuridica di diritto pubblico chiamato istituzionalmente a vigilare sulle dinamiche del mercato assicurativo e tutelare gli interessi del consumatore.

---

<sup>171</sup> Ritenere l'assicurazione attività preordinata alla realizzazione di un interesse di portata generale non significa che questa rivesta connotazione di 'pubblico servizio'. Tale è opinione dominante: cfr. M. GNES, *La disciplina delle assicurazioni*, in AA.VV., *Trattato di diritto amministrativo*, a cura di S. Cassese V, Milano, 2003, p. 2883. Pertanto, l'assicurazione non può definirsi attività di pubblico servizio, in quanto esercitata da soggetti privati per finalità private, se pur sottoposta al rigoroso controllo pubblico.

Dal *corpus* normativo si evince l'orientamento incline a selezionare l'accesso delle imprese al mercato assicurativo accordando titolo e legittimazione a operare ai soli modelli societari conformi a una tipologia organizzativa coerente ai tipi riconducibili alla società per azioni, alla società europea, alla società cooperativa, alla società di mutua assicurazione a quota fissa (o mutua a conferimento) le cui quote di partecipazione siano costituite da azioni ai sensi degli artt. 2325, 2511 e 2546 c.c.<sup>172</sup>.

Si è avuto modo di verificare il sussistere di analogie, e similitudini, tra il *P&I Club* e il tipo delle società di mutua assicurazione: analogie e similitudini che hanno funto da cerniera tra i sistemi societari e gli assetti ordinamentali.

Il socio della compagine sociale di mutua assicurazione, esattamente come il *member* del *Club*, riveste duplice qualità di socio e fruitore del servizio assicurativo ed è legittimo chiedersi se gli intenti, e le priorità, del legislatore siano nel senso di intervenire sulla disciplina dell'accesso al mercato individuando appositi tipi societari, o innovare tipi societari esistenti. Questione non da poco considerato che, viepiù oggi, si avverte l'esigenza di soddisfare istanze di certezza, e di garanzia, utilizzando una strumentazione giuridica adatta ad arginare i rischi, sempre più consistenti, che conseguono all'attività di navigazione.

In presenza di comuni obiettivi sociali occorre, pertanto, parametrare fisionomia e struttura della società di mutua assicurazione a fisionomia e struttura dei *Clubs* e rimuovere talune vetustà che imbrigliano la società di mutua assicurazione costretta entro un rigido schema.

Lo scarto che si registra tra il regime giuridico preesistente e il regime giuridico che potrebbe disegnarsi per il tipo societario a carattere mutualistico, all'esito della corretta recezione del modello dei *Clubs*, restituisce margini utili a tracciare un nuovo assetto della cooperazione solidaristica ispirato a ragioni di 'contribuzione preventiva' così da dotare l'ente assicurativo di un patrimonio di capienza idonea a sostenere l'attività sociale e a ragioni di 'ripartizione successiva' del danno fra gli armatori-assicurati, possibilità che soccorre ove ricorra lo stato di carenza patrimoniale del fondo di garanzia e l'oggettiva impossibilità a rivalere i terzi danneggiati.

Indispensabile rapportarsi, stante il tema dell'analisi, al 'principio di libera prestazione dei servizi'<sup>173</sup> di cui fruiscono gli enti mutualistici non nazionali e

---

<sup>172</sup> La vincolatività delle forme giuridiche, requisito indefettibile per esercitare attività di impresa, è profilo approfondito in dottrina. Cfr. A. DONATI, *Trattato*, cit., p. 169 ss.; V. SALANDRA, *Assicurazione*, cit., p.196 ss.; N. GASPERONI, *Le assicurazioni*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile*, dir. G. Grosso, F. Santoro-Passarelli, Milano, 1966, p. 30 ss.

<sup>173</sup> Vi è libera prestazione di servizi se il prestatore del servizio esercita l'attività, in esecuzione della propria prestazione, a titolo temporaneo, in un paese diverso da quello in cui ha fissato la sede sociale. Ai sensi dell'art. 50, comma 1, Trattato CE si considerano 'servizi' le prestazioni

che, nell'ambito interno, si sostanzia nell'esercizio dell'attività societaria secondo assunti giuridici condivisi nel mercato unico europeo<sup>174</sup>. Principio che funge da presupposto per istituire in via permanente negli Stati dell'Unione Europea sedi secondarie, un'agenzia, una filiale<sup>175</sup>.

Il procedimento di insediamento dell'impresa comunitaria nel territorio nazionale segue una procedura articolata per fasi e stadi connessi secondo un meccanismo per *steps* 'a formazione progressiva' che ha inizio con l'attivazione del 'procedimento di stabilimento' all'esito della comunicazione all'organo di vigilanza del Paese di appartenenza tenuto a inoltrare la richiesta all'Ivass corredando coi prescritti documenti informativi, ai sensi dell'art. 23 cod. ass.

A far data dalla recezione delle informazioni incombe, di rimando, sull'Ivass l'onere di informare, nei successivi trenta giorni, l'Autorità di controllo dello Stato membro di origine dell'impresa che ha scelto di estendere il proprio ambito di attività in Italia delle condizioni di corretto esercizio dell'attività sociale secondo i principi e le regole nazionali in vigore<sup>176</sup>. Decorso il predetto termine, e

---

fornite ordinariamente, dietro retribuzione, che contemplano: a) attività di carattere industriale; b) attività di carattere commerciale; c) attività artigiane; d) attività libero professionali.

<sup>174</sup> L'integrazione economica europea è disegno di grande afflato che suppone la integrazione, e il corretto funzionamento, del mercato interno dell'UE (art. 3 e 26 TFUE) concorso dei mercati nazionali nell'unico grande mercato europeo. Le linee del disegno vengono tracciate nella Comunicazione della Commissione '*A reformed financial sector for Europe*', COM, 2014, 279 final, 15 maggio 2014, p. 4. Quanto all'attuazione del disegno va rilevato che il processo di fusione dei mercati nazionali nel mercato europeo comporta accelerazioni e ritardi: rispetto a taluni settori l'integrazione può dirsi realizzata, per altri settori prevede tempi non proprio prossimi a seconda dei servizi e della categorie merceologiche. I servizi finanziari, tra cui gli assicurativi, data la complessità delle regole che presiedono al settore incidendo sulla circolazione costituiscono, senz'altro, un settore delicato rispetto a cui l'integrazione, appunto intesa come realizzazione di un unico mercato, non è del tutto realizzata. Decisivi progressi in tale direzione si sono compiuti all'esito della emanazione della direttiva *Solvency II*. Riflessioni in P. MARIANI, *Concorrenza e mercato assicurativo in Italia: la distribuzione dei servizi d'assicurazione tra normativa nazionale e diritto dell'Unione europea*, in AA.VV., *La disciplina della concorrenza in ambito assicurativo. Intese - Concentrazioni - Private Enforcement - Scambio di informazioni - Esclusive*, cur. di M. Frigessi Di Rattalma, Torino, 2014, p. 57.

<sup>175</sup> Sulla nozione di 'stabilimento' si rimanda a M. S. SPOLIDORO, *Commento all'art. 1 d. lgs. 174/95*, in AA.VV., *La nuova disciplina dell'impresa di assicurazione sulla vita in attuazione della terza direttiva*, cur. G. Patersotti, M. Ricolfi, Padova, 2000, p. 35.

<sup>176</sup> Gli Stati membri possono limitare il diritto di stabilimento. Si suole richiamare, al riguardo, il cd. *test Gebhard* verificando che le misure predisposte: 1) non siano discriminatorie; 2) siano fondate su ragioni imperative di interesse pubblico; 3) siano idonee rispetto allo scopo perseguito; 4) siano proporzionate al raggiungimento dello scopo. Viene invocato, a tal fine, il cd. *test Gebhard*. Nel caso *Gebhard* veniva richiesto alla Corte di giustizia europea di fornire l'interpretazione della direttiva 77/249/CEE diretta a facilitare l'effettivo esercizio della libera prestazione di servizi da parte degli avvocati. La questione atteneva a un procedimento disciplinare aperto dal Consiglio dell'Ordine di Milano nei confronti dell'avv. *Gebhard*, cittadino tedesco iscritto al foro di Stoccarda, accusato di esercitare in Italia, ove stabilmente risiedeva, l'attività

non avanzando rilievi l’Autorità di Vigilanza, l’impresa straniera sarà a tutti gli effetti legittimata a esercitare la propria attività e offrire i propri servizi assicurativi sul territorio nazionale.

Il coordinamento degli ordinamenti è condizione cruciale per fornire la rete concettuale utile a stabilire coerenze tra modelli giuridici: suppone il declino delle posizioni autonomiste e divisioniste a beneficio di tendenze di segno coesivo.

Questo si avverte, a maggior ragione, nel settore societario area del giuridico rispetto a cui tutti gli indici avallano processi di sinergia di modelli compatibili miranti a coniugare, nel segno della modernità, la dimensione specifica economico-imprenditoriale al piano dei diritti fondamentali lungo tracciati che si pongono entro una latitudine sovranazionale di rilievo per il diritto<sup>177</sup>.

In attesa di pervenire ad un’armonizzazione degli assetti giuridici tra Stati membri dell’UE resta attuale la questione concernente la possibilità che l’impresa assicurativa nazionale possa esercitare attività in Italia adottando modalità operative esemplate sul modello dei *Clubs*.

Le difficoltà appaiono notevoli stante la mancata previsione, nell’ordinamento interno, di un tipo societario compatibile al tipo della ‘*company limited by guarantee*’. Il senso logico consente di argomentare, ricorrendo tale eventualità, che allo stato attuale della legislazione viga il diniego dell’Autorità di Vigilanza a svolgere l’attività imprenditoriale ai sensi del precetto generale posto

---

professionale di consulenza giudiziale ed extragiudiziale, benché sornito del titolo di avvocato. E la Corte di giustizia, richiamato il principio di ‘proporzionalità’, ha inteso nel senso che, ove l’accesso a un’attività specifica non sia sottoposto ad alcuna disciplina dello Stato ospitante, il cittadino di qualsiasi Stato membro ha il diritto di stabilirsi nel territorio del primo Stato e di esercitarvi tale attività. Diversamente, se l’accesso a una disciplina specifica, e il suo esercizio, sia subordinato, nello Stato membro ospitante a determinate condizioni il cittadino di un altro Stato membro che intenda esercitare tale attività deve, di regola, soddisfarle. Si commenta in dottrina che « Da questa sentenza e da quelle successive che si sono inserite nel medesimo solco, emerge una tendenza verso la parificazione, quanto all’individuazione delle misure restrittive incompatibili, dalla disciplina dello stabilimento a quella dei servizi, rispetto alle quali vengono censurate le misure non discriminatorie, ma che rendono per lo straniero meno attraente l’esercizio della sua attività in regime di prestazione di servizi nello Stato considerato » (G. TESAURO, *Incontro delle Corti costituzionali di portogallo, Spagna e Italia. Proporzionalità e ragionevolezza nella giurisprudenza comunitaria*, in [www.cortecostituzionale.it/documenti/convegni/seminari](http://www.cortecostituzionale.it/documenti/convegni/seminari), p.7 s.

<sup>177</sup> La necessità di garantire omogenea realizzazione delle libertà riconosciute nel TFUE, di stabilimento e di circolazione - riferita, questa, non solo alle persone, ai beni, ai servizi, ma anche ai capitali -, prima d’altro, ha condotto all’esito di uniformare le legislazione degli Stati membri ricorrendo a una nuova disciplina delle operazioni di investimento, delle forme di organizzazione di impresa, delle condizioni di esercizio, e alla definizione di regole di condotta, rispetto al mercato, che ha prodotto risvolti in materia di tutele per le parti contraenti nelle dinamiche contrattuali.

all'art. 14, comma 1, dalla normativa di settore. Questo lo stato delle cose in attesa di ammodernamenti dell'impianto regolamentare della società di mutua assicurazione.

Si potrebbe andare oltre e chiedersi se l'operatività in Italia di un *Club*, in regime di stabilimento, che eserciti attività societaria sullo stampo della '*company limited not having a share capital*' - dunque che agisca in conformità alla normativa inglese che consente tipi societari sprovvisti di capitale sociale esercitanti finalità mutualistica -, configuri attività a carattere abusivo da ricondurre alla 'impresa illecita'<sup>178</sup> inibendosi, per effetto, il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività. La violazione del precetto imperativo interno - la previsione di soglie di capitale minimo - cagiona il venir meno della garanzia a beneficio degli *stakeholders* portatori di pretese economiche nei confronti degli armatori, nel contempo, il venir meno del sistema di cautele approntato a beneficio degli affiliati alla compagine sociale.

Tale sistema di cautele trova riscontro nell'obbligatoria predisposizione di un capitale o di un fondo di garanzia di ammontare rapportato a soglie prestabilite<sup>179</sup> coerentemente alla necessità di dotare la società di copertura patrimoniale rapportata alla mole di attività assicurativa svolta<sup>180</sup>.

---

<sup>178</sup> Fondante perplessità vengono avanzate da P. G. JAEGER, F. DENOZZA, *Appunti di diritto commerciale*, cit., p. 26 ss. a proposito dell'impresa illecita. Si constata la « ripugnanza ad applicare quella parte della disciplina dell'impresa che assicura all'imprenditore particolari facoltà e diritti, come accade relativamente al trasferimento d'azienda o alla tutela contro la concorrenza sleale o contro l'abuso dei segni distintivi (marchio, ditta etc.) »; pure - aggiungono gli aa. -, è da considerare, d'altro canto, che l'esercizio di un'attività illecita può creare problemi di tutela dei terzi, e dei creditori in particolare, del tutto simili a quelli connessi all'esercizio di un'attività lecita ». Ambito *ex professo* approfondito da B. LIBONATI, *Corso di diritto commerciale*, Milano, 2009, p. 22, il quale « nega la disapplicazione delle discipline dell'impresa all'attività economica, di cui si sia accertata l'illiceità, e riconosce invece la necessità di applicarle ... nella misura in cui ciò sia coerente alla miglior tutela degli interessi coinvolti nella attività d'impresa che risulti obiettivamente ravvisabile ». Interviene, pertinentemente sollecitata, la giurisprudenza di legittimità e si rimanda, tra le varie decisioni, a Cass. civ. 1 luglio 1969 n. 2410, in Giust. civ. mass., 1969, p. 1240 che dispone il riconoscimento della qualità di imprenditore commerciale, con pienezza di effetti, ferma l'applicazione delle previste sanzioni amministrative e penali. Ancora, cfr. in materia G. OPPO, s.v. « *Impresa e imprenditore* », in *Enc. Giur. Treccani*, XVI, Roma, 1989, p. 3 ss., che ammette l'assoggettabilità al fallimento rilevando, tuttavia, che l'esercente non può godere della tutela riservata all'imprenditore in quanto impossibilitato a invocare tale qualificazione « per la non invocabilità del proprio illecito ».

<sup>179</sup> Ai sensi del vecchio art. 14, comma 1, cod. ass., modificato di recente dal D. Lgs. 12 maggio 2015, n. 74, in vigore a partire dal 1 gennaio 2016, si condizionava il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività alla obbligatoria predisposizione di un capitale o fondo di garanzia interamente versato, di ammontare non inferiore al minimo determinato in via generale con regolamento dell'Ivass a seconda del ramo di attività, costituito esclusivamente in denaro. La odierna normativa prevede l'introduzione di due requisiti di capitale che devono essere mantenuti con continuità onde garantire la stabilità e l'affidabilità delle compagnie. Si rinvia ai parametri di



Attinente è il richiamo all'osservanza delle normative nazionali preordinate a tutelare esigenze di interesse generale<sup>181</sup>. La tutela dell'interesse generale, filtro per la recezione di differenti esperienze, deve pertanto costituire il collante per consolidare fisionomie giuridiche maturate all'interno di diversi sistemi così ottemperando al principio del mutuo riconoscimento degli assetti giuridici.

Il capitale sociale è argine che fa diga all'impeto dei creditori.

Il diritto societario è attento a preservare l'equilibrio tra capitale di rischio e capitale di debito per le imprese che esercitano attività sociale in taluni mercati regolamentati - per tutti, il mercato bancario e il mercato assicurativo -, per effetto, i modi di gestione dell'attività societaria risentono del differente margine di rischio. La fissazione della soglia di capitale consegue a una valutazione che tenga conto del capitale sociale non già in termini meramente quantitativi, di entità di bilancio, ma di entità parametrata al *quantum* di rischio coerente alla specifica attività.

Si è appurato che gli enti marittimi anglosassoni non contemplano un capitale sociale minimo e questo aspetto costituisce un divario netto con l'esperienza interna. Non vi sarebbe corrispondenza con le soglie fissate dal Codice delle assicurazioni a seconda del ramo di attività<sup>182</sup>, soglie di recente rivisitate in qualità e quantità<sup>183</sup> -: indubbio che quel divario avrebbe fatto

---

'requisito patrimoniale minimo' (*Minimum Capital Requirement-MCR*) e 'requisito patrimoniale di solvibilità' (*Solvency Capital Requirement-SCR*). Il primo individua una soglia al di sotto della quale i contraenti, beneficiari, assicurati, e gli altri aventi diritto alle prestazioni assicurative sarebbero esposti a un livello di rischio particolarmente elevato, e inaccettabile, ove si consentisse all'impresa di proseguire nell'esercizio dell'attività. Il secondo fissa un limite patrimoniale più elevato consistente in una convenzionale percentuale di accantonamenti sul margine di contribuzione al di sopra della quale l'azienda può considerarsi al riparo da misure di intervento censorio azionabili dall'Autorità di Vigilanza. Sul punto, le riflessioni di D. M. MARINO - S. COSTA, *L'attuazione in Italia della direttiva Solvency II: un quadro di sintesi*, in *dirittobancario.it*, 2015, p. 4.

<sup>180</sup> Per un ulteriore approfondimento, cfr. C. F. GIAMPAOLINO, *L'organizzazione societaria nella disciplina dell'attività assicurativa*, Milano, 1998, p. 227 ss.

<sup>181</sup> Al fondo dell'orientamento rilevano interessi meritevoli di tutela secondanti il coordinamento dei diversi sistemi giuridici nazionali. Nella prospettiva futura questo processo - si auspica - dovrebbe favorire un allineamento dei valori protetti presso gli ordinamenti nazionali così da ridurre al minimo il ricorso alle misure restrittive. Puntuali riflessioni in AA.VV., *Diritto dell'Unione europea. Parte speciale*, cur. G. Strozzi, Torino, 2006, p. 203.

<sup>182</sup> Il Codice delle assicurazioni impone la dotazione alle imprese di assicurazione, ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività, di un patrimonio confacente al tipo di servizio prestato. In tal senso, l'art. 14, comma 1, lett. c) disponeva la dotazione di un capitale, o di un fondo di garanzia, di ammontare non inferiore al minimo determinato, in via generale, con regolamento approntato dall'Ivass, in misura compresa entro un *range* fra cinque milioni di euro e un milione e cinquecentomila euro, a seconda dei rami assicurativi, di soli conferimenti in denaro.

<sup>183</sup> Intervento di modifica apportato al Codice delle assicurazioni private col D.lgs. 12 maggio 2015, n.74.

emergere una debolezza di quel sistema, comportando, per effetto, il mancato rilascio della licenza all'esercizio di attività assicurativa da parte dell'Autorità di Vigilanza.

Va preso atto, pur tuttavia, che la mancanza del capitale sociale non rappresenta, di per sé, aspetto decisivo - si ritiene -, né che quel sistema abbia rinunciato a concepire automatismi a tutela del pubblico degli *stakeholders*. Sopperiscono altre soluzioni: i meccanismi approntati dal *Club* sono idonei a colmare tale carenza esigendosi dagli affiliati dotazioni patrimoniali di entità patrimoniale sufficienti a esaudire le pretese dei terzi danneggiati.

Intervengono le normative di settore di latitudine europea.

Il riferimento è alla direttiva 2009/138/UE in materia di accesso, ed esercizio, delle attività di assicurazione e riassicurazione - nota come 'direttiva *Solvency II*' -, ribadita dalla recente direttiva 2013/58/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la precedente per quanto attiene al termine di recezione e alla data di applicazione, nonché al termine di abrogazione di talune direttive ('*Solvency I*'), aventi a oggetto le condizioni ritenute necessarie per esercitare attività assicurativa e riassicurativa nel Regno Unito.

Lo sforzo degli estensori si presenta denso dandosi luogo a una sorta di riforma di sistema: non solo si sarebbe intervenuti sui metodi di calcolo e i parametri economici, ma sugli assetti di vigilanza prudenziale. A carico degli enti mutualistici è posto l'obbligo di approntare un apposito fondo di garanzia così assicurare margini di sussistenza al 'requisito patrimoniale minimo' e al 'requisito patrimoniale di solvibilità'.

Né da meno, secondando tale impostazione europea, il legislatore nazionale avrebbe provveduto a emanare, di recente, il d.lgs. 12 maggio 2015, n. 74 (pubbl. G.U. 15 giugno 2015), con efficacia a fare inizio dal 1° gennaio 2016, con cui si è inteso rendere esecutive le previsioni della direttiva comunitaria asseverando all'impianto giuridico interno i concetti di 'requisito patrimoniale minimo' e di 'requisito patrimoniale di solvibilità'. L'esito è un efficace '*restyling*' della regolamentazione interna fermo l'obiettivo di elevare la soglia di tutele a beneficio degli utenti del servizio assicurativo e fornire una regolamentazione coesa in materia ottimizzando le sinergie tra strutture e organismi nazionali e strutture e organismi degli Stati membri<sup>184</sup>.

---

<sup>184</sup> La direttiva si prefigge di estendere la normativa di Basilea II al settore assicurativo introducendo un nuovo regime di vigilanza prudenziale così fornendo un quadro regolamentare, non solo, orientato alla massima tutela degli utenti del servizio assicurativo, ma alla creazione di strumenti di supporto *ad hoc* che forniscano alle Autorità di Vigilanza poteri reali in ordine alla valutazione della solvibilità globale delle imprese. Nello specifico, la direttiva *Solvency II* semplifica la normativa comunitaria vigente apportando rinnovamenti alle precedenti direttive vita e danni, e ridefinendo i requisiti patrimoniali delle imprese: fonda sul parametro dei rischi effettivamente subiti e introduce, sia, nuovi criteri di valutazione, sia, nuove modalità per la

Pertanto, il nuovo art. 14 del Codice delle assicurazioni impone all'impresa del ramo di approntare fondi propri di base - previsti per un ammontare superiore rispetto a quanto disposto dalla precedente disciplina normativa - finalizzati a coprire il minimo assoluto del requisito patrimoniale minimo<sup>185</sup>, ai sensi dell'art. 47-ter, comma 1, lett. d), pari a un importo non inferiore ai: 1) due milioni cinquecentomila euro per le imprese di assicurazione danni comprese le imprese di assicurazione captive, e nella ipotesi in cui venga coperta la totalità o parte dei rischi compresi in uno dei rami da 10 a 15 elencati all'art. 2, comma 3, l'importo risulta elevato a tre milioni settecentomila euro; 2) tre milioni settecentomila euro per le imprese di assicurazione vita comprese le imprese di assicurazione captive; 3) sei milioni duecentomila euro, ovvero, la somma degli importi di cui ai numeri 1) e 2) per le imprese che esercitano, congiuntamente, i rami vita e danni ai sensi all'art. 13, comma 1.

Tale prospettazione consente un rilievo critico che sgombra il campo - si ritiene - da immotivate riserve circa la possibilità di una utile recezione del modello dei *Clubs* nel sistema giuridico nazionale.

Supporre che l'aspetto specifico, la mancanza di capitale sociale, costituisca ostacolo insormontabile ai fini di una ponderata assimilazione del regime dei *Clubs* non è così decisivo da compromettere l'interazione degli assetti giuridici.

Anzi, depone in modo ininfluenza.

Sarà bastevole volgere attenzione alla previgente e all'attuale regolamentazione in materia di impresa assicurativa: dapprima, si era previsto che le imprese di assicurazione approntassero un capitale minimo a copertura dei rischi e a garanzia delle ragioni dei creditori e del pubblico degli assicurati - aspetto affrontato in numerosi pronunciati dalla giurisprudenza comunitaria<sup>186</sup> -;

---

misurazione e mitigazione dei rischi, così da delineare un sistema di vigilanza armonizzato e comune sull'intero territorio europeo. Interventi mirati vengono previsti in materia di *governance* delle imprese di assicurazione al fine di rafforzare ulteriormente il ruolo del *board* introducendo la funzione attuariale - nuova funzione aziendale - che va ad aggiungersi a quelle *internal audit*, gestione dei rischi, e di *compliance*. Né solo questo. Il provvedimento come elaborato detta specifiche istruzioni circa le attribuzioni all'Ivass nel campo della vigilanza e la possibilità di intervenire sulla *governance* dell'impresa di assicurazione.

<sup>185</sup> Il requisito patrimoniale minimo viene calcolato, ai sensi dell'art. 47-ter, comma 2, come funzione lineare di un insieme, o sottoinsieme, delle seguenti variabili: a) riserve tecniche, b) premi contabilizzati, c) capitale a rischio, d) imposte differite, e) costi amministrativi dell'impresa.

<sup>186</sup> Si rimanda, fra le altre, alla sentenza 30 settembre 2003, *Inspire Art*, punto 135, da cui il principio in forza del quale l'applicazione della più severa normativa nazionale, in materia di capitale sociale minimo, non si ritiene applicabile posto che i creditori sono pienamente consapevoli, in quanto correttamente informati, di intrattenere rapporti con una società straniera per la quale vale una normativa differente rispetto a quella prevista per le società operanti dall'ordinamento interno. La dotazione di un fondo di garanzia di idoneo ammontare, ottemperando alla normativa di settore straniera, garantisce una sicurezza economica equivalente a

la vigente regolamentazione interna accoglie i dettami della direttiva *Solvency II* che impone il rispetto dei nuovi parametri economici in uso nel sistema anglosassone.

## **2. Profili giuridici del sistema di vigilanza introdotto nel mercato assicurativo dalla direttiva *Solvency II*.**

Si sarebbe avvertita l'esigenza nel circuito europeo, emanata la direttiva *Solvency I*, di procedere ad aggiustamenti nel settore dell'imprenditoria assicurativa emerse anomalie sul piano operativo: più urgente intervento a correzione avrebbe riguardato il sistema di vigilanza prudenziale e la revisione del complesso di regole a presidio della stabilità delle imprese.

Intervenire richiedeva capacità di individuare le patologie e si sarebbe ravvisato che prima causa di discrasia della regolamentazione interna atteneva alla disciplina dei rischi conseguenti all'esercizio dell'attività assicurativa. Modalità alterate per la scarsa operatività del criterio del 'margine di solvibilità' - aliquota patrimoniale a garanzia delle obbligazioni future e rimedio a protezione dei consumatori -, a cui andavano aggiunte le complicazioni prodotte dalla mancata propensione, da parte delle imprese, ad assolvere correttamente l'attività di *risk management*<sup>187</sup>.

Si attivava, per effetto, un processo di messa a punto dell'integrazione normativa così da pervenire all'esito di disegnare un mercato unico europeo in campo assicurativo; nel contempo, si innalzava la soglia di tutele a beneficio degli assicurati. Tutto avrebbe dovuto corrispondere al criterio di trasparenza, indefettibile presupposto per conseguire miglioramenti della gestione del rischio di impresa stante l'incremento del tasso di competitività dell'impresa assicurativa europea.

Queste innovazioni avrebbero procurato uno stravolgimento dell'originario impianto disciplinare del mercato assicurativo e gli interventi correttivi interessato piani sinergici: intervenendo in materia di gestione del rischio aziendale si

---

quella che si conseguirebbe ove fosse richiesto all'ente, dalla normativa interna, la costituzione di un capitale sociale minimo.

<sup>187</sup> Il precedente sistema di solvibilità contemplato dalla direttiva *Solvency I* presentava vari limiti. Nello specifico: a) l'assenza di valutazione del complesso dei rischi a cui la singola impresa è tendenzialmente esposta nel lato attivo e passivo; b) la mancata analisi dei rischi specifici in cui può incorrere l'impresa nell'esercizio della propria attività; c) il difetto di rappresentazione delle varie relazioni che interessano le regole riguardo alle riserve tecniche, agli attivi a copertura e ai margini di solvibilità, e inoltre, tra quozienti di qualità del *risk management* e sistemi di controllo interno predisposte dalle imprese.

incideva sul piano della solvibilità dell'ente; intervenendo sui profili di *governance* dell'impresa di assicurazione si interveniva sulla stabilità normativa.

Come verificatosi per altri mercati regolamentati così, rispetto al mercato assicurativo, il legislatore esattamente avrebbe inteso il rilievo del principio di proporzionalità rinvenendovi il fondamento dell'attività di vigilanza dell'Autorità e modulandone i *modi operandi*. Agli effetti pratici questo avrebbe sollecitato il varo di più efficaci misure organizzative e prudenziali e l'adozione di soluzioni confacenti ai parametri di dimensione, complessità, tipo di attività esercitata, entità dei rischi<sup>188</sup>.

All'Ivass compete l'onere di modulare l'attività di vigilanza rapportando al tasso di rischio potenziale obliato il criterio, sino ad ora vigente, che fondava sulla equazione intensità della vigilanza - dimensione dell'impresa.

La disciplina introdotta seconda altri criteri di valutazione del rischio elevando a parametri valutativi natura, portata, complessità del rischio in cui incorra l'attività d'impresa. E deve segnalarsi come il superamento dei vecchi canoni estimativi del rischio afferente all'attività assicurativa consente di riservare attenzione a ragioni, se non proprio prima disattese, di certo non adeguatamente considerate: si perfezionano i criteri di identificazione, misurazione e gestione dei rischi aziendali che interessano il pubblico degli *stakeholders*; si delineano regole dirette a migliorare gli assetti di gestione e di controllo. Resta coinvolta in questa progettualità volta all'efficienza del settore la *corporate governance* dell'impresa assicurativa.

Il progetto *Solvency II* - nuova normativa in vigore a partire dal 1° gennaio 2016, con trasposizione legislativa da parte degli ordinamenti interni già a partire dal 31 marzo 2015<sup>189</sup> - in materia di solvibilità delle imprese di assicurazione e

---

<sup>188</sup> Quanto al principio di 'proporzionalità', caposaldo della direttiva *Solvency II*, molteplici sono i richiami a questo prestatosi dalle direttive europee. Si rimanda, in particolare, ai nn. 19, 20 e 21 della direttiva 2009/138/UE e, specificamente, all'art. 30, comma 1, cod. ass. che recita « L'impresa si dota di un efficace sistema di governo societario che consenta una gestione sana e prudente dell'attività. Il sistema di governo societario è proporzionato alla natura, alla portata e alla complessità delle attività dell'impresa ».

<sup>189</sup> L'entrata in vigore della direttiva *Solvency II* prevedeva una fase preparatoria e l'EIOPA (*European Insurance and Occupational Pensions Authority*) avrebbe emanato, in data 1° novembre 2013, tre orientamenti preparatori destinati alle autorità nazionali competenti a mezzo dei quali erano stabiliti una serie di requisiti che le imprese di assicurazione avrebbero avuto l'obbligo di recepire nel corso del biennio 2014-2015. Si trattava di orientamenti sul: a) sistema di *governance*; b) valutazione prospettica dei rischi in base dei principi ORSA; c) procedura preliminare dei modelli interni; d) trasmissione delle informazioni alle autorità nazionali competenti. L'Ivass avrebbe recepito gli orientamenti preparatori approntati dall'EIOPA, in data 15.04.2014, all'uopo predisponendo una 'lettera al mercato' indirizzata alle imprese di settore, così che il nuovo regime solertemente venisse applicato. Quanto alla valutazione prospettica dei rischi si raccomandavano gli *standards* che *Solvency I* richiedeva per l'ORSA, inclusa una valutazione prospettica del profilo di rischio dell'impresa cosiddetto FLAOR (*Forward Looking Assessment of*

riassicurazione, si pone in linea di continuità logica con la normativa *Basilea II*, esemplata sul settore bancario, e poggia su tre ‘pilastri’ interconnessi.

Il ‘primo pilastro’ (valutazione delle attività, passività e capitale) - articoli da 73 a 132 della direttiva - prevede la sussistenza di requisiti patrimoniali diretti a garantire la solvibilità dell’impresa assicurativa. Rilevano criteri prudenziali:

- a) valutazione delle attività e passività dell’impresa assicurativa;
- b) previsione del fondo sociale idoneo a coprire i rischi d’impresa;
- c) calcolo del *Solvency Capital Requirement* (SCR)<sup>190</sup> con riguardo alla formula-standard e alle condizioni per l’utilizzo dei modelli interni;
- d) calcolo del *Minimum Capital Requirement* (MCR)<sup>191</sup>;
- e) investimenti a copertura delle riserve tecniche e del SCR;
- f) calcolo dei requisiti patrimoniali per i gruppi di impresa.

Opportuno restituire la demarcazione tra il concetto di ‘requisito patrimoniale minimo’ e quello di ‘requisito patrimoniale di solvibilità’<sup>192</sup>.

Il requisito patrimoniale minimo rimanda al *quantum* di capitale sociale atto a garantire all’impresa assicurativa di assolvere agli obblighi che derivano dall’esercizio della propria attività, entro i dodici mesi successivi, con un margine di probabilità almeno pari all’ottantacinque per cento. Soglia al di sotto della quale i contraenti beneficiari, o chi accampi un diritto alle prestazioni assicurative, risultano esposti a un rischio inaccettabile se l’impresa prosegue l’attività. Resta fermo che l’equazione percentuale tra il primo e il secondo requisito comporta che il requisito patrimoniale minimo non debba scendere oltre il venticinque per

---

*Own Risks*), valutazioni che attengono a un’attività di elevato *effort*: la capacità computazionale è attestata mediante tecniche del tipo ‘*Least Square Monte Carlo*’ (LSMC), ‘*Curve Fitting*’ o ‘*Replicating Portfolio*’ atte a delineare attività e passività e a quantificare il requisito di capitale utilizzando logiche *forward looking*.

<sup>190</sup> SCR è l’indice che denota la capacità della impresa di assicurazione di assorbire anche significative perdite inattese e, comunque, fornendo ragionevoli sicurezze agli assicurati. Vanno considerati tutti i rischi quantitativi così che l’SCR possa calcolarsi, sia, ricorrendo a una formula-standard, sia, a modelli interni che restituiscano l’attendibile profilo di rischio dell’impresa, comunque, sussistendo elevati costi di sviluppo e impiego di risorse umane.

<sup>191</sup> MCR è l’indice che individua una soglia invalicabile: il livello di capitale minimo al di sotto del quale l’operatività dell’impresa assicurativa presenta rischi poderosi e inaccettabili per gli utenti, così da comportare interventi di vigilanza. Circa gli investimenti delle imprese *Solvency II* accoglie il “*Prudent Person Principle*” che contempla principi generali di sicurezza, liquidità, redditività, diversificazione del portafoglio prescindendo dall’imposizione di precisi limiti quantitativi agli attivi detenuti.

<sup>192</sup> La determinazione dei ‘requisiti di solvibilità’ attiene alle nuove regolamentazioni approntate per la valutazione delle riserve tecniche e si è inteso delineare, in materia, un impianto regolamentare che possa reggere la latitudine europea: sono stati all’uopo escogitati principi contabili internazionali (= IFRS) secondo le sollecitazioni venute dai rapporti del CEIOPS. Per questo, il Comitato ha provveduto a elaborare, rispetto alle principali categorie di attività e passività, specifiche *news* circa le modalità di valutazione delle poste contabili.

cento, né superare il quarantacinque per cento, del requisito patrimoniale di solvibilità: indici che delimitano il *range* di capitale utile da accantonare a che l'impresa garantisca solvibilità.

Il requisito patrimoniale di solvibilità attiene alla copertura dei rischi che presenta, nel complesso, il portafoglio dell'impresa assicurativa. La solvibilità si rapporta al margine percentuale parametrato sugli accantonamenti effettuati in base alle contribuzioni degli assicurati; le poste per far fronte alle incertezze di spesa; le riserve accantonate, parte dell'utile, da utilizzare a soccorso della spesa: meccanismi interni predisposti al fine di riparare l'azienda da interventi correttivi imposti dall'Autorità di vigilanza.

La posta accantonata è calcolata secondo una formula *standard*<sup>193</sup> utilizzando modelli predisposti dal consiglio di amministrazione. Si tratta di capitale addizionale calcolato in termini probabilistici e accostato al concetto di 'rovina'.

Preso a riferimento un segmento di tempo corrispondente a un anno solare (*unwinding period*), fissato il livello di confidenza nel 99,5 per cento, rilevata una probabilità di rovina pari allo 0,5 per cento, l'equazione così posta deve rimandare a un capitale di ammontare tale da assorbire le perdite prodotte a seguito del verificarsi del peggiore evento possibile coperto dalla compagnia di assicurazione. Il requisito patrimoniale di solvibilità consente all'impresa di assorbire perdite anche rilevanti, e inattese, pertanto, offrire il migliore servizio assicurativo.

Quanto al piano della normazione contabile le novità introdotte attengono ai criteri per la definizione delle riserve tecniche, criteri rimessi alle rilevazioni di mercato e desunti da stime prudenziali il più possibile *market-consistent*. Potrebbe conseguire il rischio che oscillazioni temporanee del mercato, ancorate a dinamiche di breve periodo, procurino anche rilevanti alterazioni dei valori di bilancio: nella misura in cui questo accada soccorrono le misure correttive allestite dal Codice delle assicurazioni onde evitare che volatilità di mercato compromettano le risultanze contabili.

Il 'secondo pilastro' della direttiva *Solvency II* (regole di vigilanza) - primi 49 articoli della stessa - attiene all'adozione di un sistema interno integrato di gestione del rischio.

La centralità del rischio nelle dinamiche di impresa acquista evidenza più netta, e visibile, richiamato il concetto di '*risk appetite*', il livello di rischio che ogni compagnia assicurativa avverte di poter sostenere compiute scelte generali e all'esito di strategie operative aziendali ispirate a puntuali procedure dirette al calcolo delle provviste patrimoniali.

---

<sup>193</sup> Si rinvia alle 'Linee Guida EIOPA', *Orientamenti sui parametri specifici dell'impresa*, febbraio 2015.

Si tratta di valutazione di ordine strategico perno dei processi di elaborazione delle politiche aziendali che suppone una *combine* di fattori. Attengono questi, su un piano, agli aspetti di *governance*, *risk management*, controllo interno dell'impresa; su altro piano, alla regolamentazione delle attività, alla disciplina degli strumenti, ai poteri di vigilanza. L'armonia dell'insieme consegue all'allineamento delle strategie, *business model*, a un efficiente sistema di controlli interni e a idonee modalità di valutazione del rischio: in ordine a questo aspetto, accedendo a un proprio sistema di gestione dei rischi, le imprese sono tenute a operare valutazioni in ordine alla propria posizione di solvibilità, cosiddetto '*Own Risk and Solvency Assessment*' (ORSA)<sup>194</sup>.

Sempre al fine di assicurare efficaci strategie aziendali *Solvency II* impone all'impresa assicurativa di svolgere valutazioni circa la tipologia dei rischi in cui normalmente incorre il settore assicurativo, e il tasso di incidenza degli stessi, non già meramente riproducendo la tipologia dei rischi individuati da *Basilea II* che attiene solo alla disciplina bancaria - rischio di credito, rischio di mercato, rischio operativo -: si è indotta, pertanto, l'impresa assicurativa ad attendere a un'ampia ricognizione, onnicomprensiva, così da contemperare il proprio potenziale alla patrimonialità occorrente alla copertura dei rischi.

Né appare possibile che tali processi producano esiti positivi se difetti, o resti manchevole, l'interrelazione tra *risk management* e sistema di controllo interno.

Occorre intendersi sul concetto di *risk management*. Esso va inteso come il complesso delle azioni, e delle iniziative, intraprese per perseguire obiettivi di controllo e calmieranti il tasso di rischi associati alle linee di *business*. La corretta attività gestionale interagisce con la previsione dei rischi connessi a determinate scelte strategiche e operative, conseguendone decisioni adeguate circa le modalità di trattamento dei rischi. L'esercizio della funzione di *risk management* va pertanto valutato secondo i diversi livelli di interazione dei fattori di rischio dell'attività aziendale.

Si associa il criterio della 'creazione di valore aziendale'.

I processi di valutazione attengono alla combinazione dei fattori di rendimento e di rischio conseguendone, proiettando sul piano dei meccanismi decisionali, che l'analisi dei rendimenti non debba prescindere dal tipo di rischi connessi al rendimento dell'impresa assicurativa. In tal senso, decisivi sono gli indicatori *risk-adjusted* della *performance* aziendale.

---

<sup>194</sup> Approfondimenti in A. BELLUCCI, *Strategia, gestione del rischio e creazione di valore nelle imprese assicurative*, Torino, 2014, p. 24. L'a. sostiene che tale impostazione, benché antecedente all'introduzione della normativa *Solvency II* - già nella Circolare IVASS n. 574/D del 23 dicembre 2005 sulla riassicurazione passiva, e nella prima versione del Regolamento IVASS n. 20 del 26 marzo 2008 - con l'avvento di *Solvency II* trovi il presupposto per una piena applicazione. Ulteriori indagini sul documento CROFI (*Chief Risk Officer Forum Italia*), in *Risk Appetite*, 2013.



Il tutto risponde a esigenze di pianificazione strategica.

Sono i *managers* dell'impresa assicurativa a definire le strategie aziendali, secondo il tipo di attività imprenditoriale, valutandone gli esiti e rapportando all'indice di rischio manageriale, *risk management*, variabile che incide nello stadio decisionale: assumere la determinazione utile e produttiva sottende scelte politiche e tecnico-economiche comportando una preliminare necessaria ponderazione del coefficiente proporzionale tra il fattore di rendimento e il fattore di rischio. Emerge come il *risk management* resti strettamente coerente alle strategie di *governance* dell'impresa indice rivelatore<sup>195</sup> delle capacità dei *managers* di approntare un produttivo *business-plan* e congegnare linee strategiche dell'attività aziendale in presenza delle fisiologiche oscillazioni del mercato.

Il nostro Paese favorisce percorsi virtuosi anticipando, rispetto a vari ambiti, le prescrizioni della direttiva *Solvency II* e denotando attenzione alla gestione e alla conduzione delle imprese di assicurazione.

Si richiama la circolare n. 577 del 2005 mediante cui l'ISVAP provvedeva a sollecitare le imprese di settore a incentivare l'adozione di sistemi di controllo interno, e di gestione dei rischi, così da garantire la solvibilità delle imprese, tanto, al fine di promuovere processi e dinamiche di sana e prudente gestione, tanto, di assicurare stabilità al mercato. La circolare rimarcava che i requisiti 'quantitativi' occorrenti a predisporre gli accantonamenti - requisiti minimi attivi diretti alla copertura dei rischi - non sarebbero stati sufficienti a favorire lo sviluppo dell'impresa occorrendo che questa si fornisse di un sistema di *governance*, controllo interno, meccanismi di individuazione valutazione e controllo dei rischi.

Il sistema dei controlli interni, in linea con le prescrizioni dell'Autorità di vigilanza, risponde a puntuali ragioni:

- a) assicurare efficienza, ed efficacia, ai processi aziendali e pervenire agli obiettivi operativi e strategici prefissati,
- b) configurare un adeguato controllo dei rischi effettuata una corretta mappatura, classificazione e quantificazione degli stessi,
- c) verificare attendibilità, e integrità, delle informazioni contabili e gestionali sia rispetto ai circuiti interni che ai circuiti esterni all'impresa assicurativa,
- d) preservare il patrimonio aziendale,
- e) garantire la conformità dell'attività di impresa alla normativa vigente alle direttive e alle procedure aziendali.

---

<sup>195</sup> Insistito riflettere attiene alla idonea lettura dell'attività di *risk management*: se finalizzata a consolidare l'intento di contribuire al processo decisionale e alle politiche di *business* aziendali, se elemento di verifica circa l'efficacia delle *risk policies* indicate dal consiglio di amministrazione, ed eventualmente da comitati consultivi (si pensi al comitato per il controllo interno).

Restano coinvolti, a vario titolo, gli organi societari.

Al Consiglio di amministrazione il compito di assicurare completezza, funzionalità ed efficacia all'attività d'impresa; al Comitato per il controllo interno la funzione di indirizzo e la facoltà di apprestare ogni possibile contrasto alle criticità; all'Alta Direzione l'attuazione, il mantenimento e il monitoraggio dell'assetto aziendale; al Collegio Sindacale l'onere di verificare l'adeguatezza dei piani organizzativo, amministrativo e contabile.

L'impianto normativo, ai sensi dell'art. 30 cod. ass., obbliga le imprese a dotarsi:

- 1) di una struttura organizzativa delineata in base alla ripartizione delle funzioni e delle competenze degli organi dell'impresa,
- 2) di un sistema di trasmissione delle informazioni,
- 3) di regole e meccanismi di garanzia circa l'applicabilità delle disposizioni in materia di *governance*.

Non sfugge che intento del legislatore sia, prima d'altro, di ottimizzare il sistema assicurativo nella sua interezza gratificando di centralità il ruolo delle imprese di assicurazione, e questo avrebbe comportato l'adozione di strategie finalizzate a impreziosire le attitudini imprenditoriali, a favorire le specifiche caratteristiche dell'impresa assicurativa, la capacità a produrre ricchezza, a competere sui mercati, a escogitare strumenti validi così da evitare i sussulti che potrebbero conseguire da avventate strategie aziendali.

Entro questa cornice si inscrivono premure avvertite dall'estensore della direttiva europea e l'aspetto di vigilanza, richiamato al secondo pilastro della direttiva *Solvency II*, assolve a queste premure.

Si afferma un sistema di vigilanza del tipo '*principle based*' - diverso dal precedente '*rule based*' - che suppone un processo di revisione cosiddetto '*Supervisory Review Process*': all'art. 27 della direttiva viene disposto che obiettivo primario attiene alla tutela dei contraenti, e dei beneficiari, obiettivo da perseguire comunque assicurando stabilità in ogni circostanza, a maggior ragione, ove rilevino situazioni di emergenza (art. 28) che potrebbero innescare dinamiche di prociclicità<sup>196</sup>.

---

<sup>196</sup> Ulteriore regolamentazione sovviene al successivo articolato della direttiva e attiene alla indicazione dei 'principi generali' in materia di vigilanza. La direttiva in oggetto: 1) rimanda in materia di vigilanza a un metodo prospettico fondato sull'indice di rischio e suppone la continua verifica del corretto esercizio dell'attività di assicurazione e riassicurazione; 2) prevede che la vigilanza delle imprese di assicurazione e riassicurazione venga accertata mediante idonea attività cartolare e ricorrendo a ispezioni; 3) contempla la necessità che gli Stati-membri garantiscano che i requisiti in materia di vigilanza indicati nella direttiva vengano applicati secondo la natura, la portata, la complessità dei rischi afferenti all'attività di un'impresa di assicurazione e riassicurazione; 4) che la Commissione provveda a che le misure di attuazione abbiano in considerazione il principio di proporzionalità, in tal modo, garantendosi l'applicazione proporzionale della direttiva con specifica considerazione prestata alle imprese assicurative di

Non vi è che da richiamare l'*Explanatory Memorandum* 11978/07 ('*Insurance and Reinsurance*'), sez. 5, che recita: « una valida struttura di *governance* è un pre-requisito necessario per una efficiente difesa della solvibilità. Alcuni rischi possono essere affrontati solo tramite l'apparato di *governance*, altri anche tramite l'imposizione di requisiti quantitativi di capitale ». E non vi è che da rimarcare che la direttiva *Solvency II*, nell'ispirarsi alla visione *principle based*, provvede a 'blindare' il ruolo degli organi amministrativi delle imprese di assicurazione e, specificamente, il consiglio di amministrazione depositario di significative responsabilità rispetto agli ambiti della:

- a) implementazione della normativa,
- b) *risk appetite* e strategie gestionali e operative,
- c) confezione del sistema di *risk management*,
- d) adozione di modelli interni all'impresa,
- e) attività di *report* all'interno e all'esterno dell'impresa.

Un 'terzo pilastro' (requisiti di informativa) - normato all'art. 35 e distesamente agli articoli 50-55 - sorregge la direttiva *Solvency II* e attiene all'aspetto della informazione che deve rispondere a indefettibili ragioni di trasparenza, correttezza, e la direttiva detta linee e obblighi informativi in materia di vigilanza, linee e obblighi informativi rispetto al mercato. La regolamentazione europea esige coerenza tra *reporting* regolamentare e informativa al pubblico e tale proposito assume una valenza strategica per l'impresa assicurativa: intento dell'estensore della direttiva è consentire al mercato di assolvere al meglio, utilizzando duttili procedure, il ruolo di supervisore che al mercato compete. Il *background* è evidente: la valutazione circa lo stato dell'impresa di assicurazione e riassicurazione si fonda su dati economici forniti dai mercati finanziari e su dati relativi all'entità dei rischi assicurativi.

Gli operatori coinvolti a vario titolo nell'attività imprenditoriale assicurativa - dagli investitori ai clienti, dalle autorità di vigilanza alle agenzie di *rating* - avranno modo di apprendere una mole di informazioni inerenti ad altrettanti ambiti dell'impresa: la mole delle informazioni fornite pubblicamente, la

---

ridotte dimensioni. Altresì, viene specificato che la vigilanza del settore assicurativo rientra nella esclusiva competenza dello Stato membro di origine. Compete allo Stato membro di origine garantire che le imprese forniscano alle Autorità di vigilanza le indicazioni richieste, ai sensi dell'art. 35 della direttiva, concernenti l'insieme delle attività dell'impresa di assicurazione e riassicurazione e che le Autorità, avutane contezza, possano verificare nel merito tali informazioni, anche ricorrendo a ispezioni, conformemente alle linee di intervento approntate dalle normative nazionali compatibilmente alle disposizioni europee. In casi particolari viene previsto che l'Autorità di vigilanza, all'esito della disamina prestata, possa richiedere all'impresa di assicurazione e riassicurazione un maggiore accantonamento di capitale (= *add on*) aggiunto a quello calcolato dalla stessa impresa.

trasparenza informativa, attengono ai modelli di *governance* approntati<sup>197</sup>, alla sfera di gestione dei rischi, al livello di patrimonializzazione, alla solidità dell'impresa, così che sarà più agevole intendere, scegliere, analizzare in via comparativa e, per i mercati, più agevole fare *benchmark* nel settore assicurativo.

Porre in circolo le informazioni, predisposti appositi circuiti informativi interni ed esterni all'impresa assicurativa, è dunque assicurare un flusso di conoscenza dei dati che allontani ogni interferenza e distorsione e instauri un nesso diretto tra emittitore e ricevitore. Aver modo di apprendere informazioni circa la consistenza aziendale, conoscere dati sensibili, è porre i ricevitori nella possibilità di effettuare scelte consapevoli sollevando il pubblico degli *stakeholders* dalle tante e notevoli apprensioni che colgono nel compiere operazioni ad alto tasso di rischio.

Correttezza dell'informazione, sistematicità dei doveri informativi, pertanto, sono oneri che competono all'impresa di assicurazione e permettono, dall'esterno, di entrare nei domini della stessa: un terreno su cui cade l'attenzione interessata della normativa europea.

Occorre apprestare due tipi di documenti che sorreggano gli oneri di informazione:

Il *Report to Supervisors* (RTS) ha per destinatario l'Autorità di vigilanza e l'art. 35, comma 1, della direttiva contempla l'onere di comunicazione di informazioni circa l'idoneità del sistema di *governance* adottato dalle imprese, la menzione dello scopo sociale, le linee dell'attività aziendale, l'indicazione dei criteri valutativi a fini di solvibilità, la tipologia dei rischi afferenti all'attività d'impresa assicurativa e i sistemi approntati di gestione dei rischi, nonché, l'assetto patrimoniale dell'impresa, il fabbisogno di capitale, la gestione del capitale. Al nuovo art. 47-*quater*, cod. ass., viene previsto, a carico delle imprese, l'onere di ottemperare ad altrettanti obblighi informativi da prestare all'Autorità di vigilanza previa divulgazione di relazioni annuali - 'relazione sulla solvibilità e condizione finanziaria', 'relazione di vigilanza', 'relazione ORSA' -, nonché, della messa a disposizione di prospetti su base annuale e trimestrale.

Il *Solvency and Financial Condition Report* (SFCR) prevede una *disclosure* pubblica redatta annualmente dall'impresa assicurativa (ai sensi dell'art. 51 della direttiva) che concerne la divulgazione di informazioni finanziarie 'quantitative' sull'impresa assicurativa: il nucleo informativo attiene ai requisiti di capitale regolamentari adottati incluso ogni scostamento dai *reports*, e ancora, la descrizione del *business* e delle *performances* aziendali, le metodiche di approccio

---

<sup>197</sup> Le linee guida attengono a tutte le aree del sistema di *governance* come definite agli artt. 40-49 della direttiva n. 2009/138/CE. Si tratta dei: a) requisiti generali di *governance*; b) requisiti di competenza e onorabilità ("*fit and proper*"); c) *risk management*; d) "*prudent person principle*"; e) gestione del capitale; f) controllo interno; g) "*internal audit*"; h) funzione attuariale; i) "*outsourcing*"; l) profili di *governance* dei gruppi.

alle categorie di rischi curando di indicare, per ognuna, l'esposizione, la concentrazione, la mitigazione, la sensibilità al rischio.

Una ragione forte sottende la direttiva *Solvency II* e sostanzia il ricorso a un terzo pilastro che abbia in considerazione l'aspetto dell'informazione, ovvero, la necessità di conseguire esiti di ordine e coerenza circa gli obblighi informativi prestati dalle imprese. Una informazione chiara, trasparente, a beneficio degli investitori come dei consumatori, favorisce l'attività del mercato assicurativo, consente valutazioni circa la solvibilità delle imprese di assicurazione, in definitiva, riduce le possibili distorsioni fisiologiche al sistema assicurando stabilità<sup>198</sup>.

E vi è un aspetto ulteriore di tutto rilievo: l'informazione risponde - senza tema di esasperare i concetti - a ragioni di globalizzazione.

Percorsi di corretta ontologia informativa consentono conoscenze unitarie coerenti alle istanze di globalizzazione anche per il settore imprenditoriale assicurativo, a maggior ragione, se attengano ad attività assicurativa nel settore marittimo. Comunicazione deve allora intendersi nel senso di integrazione degli elementi di informazione, dei piani del sapere, in ordine alla strategia di conduzione e gestione dell'impresa e ai fattori di cultura aziendale, al flusso tra ambiente interno ed esterno, alle risorse immateriali dell'impresa.

Riconosciuta la indispensabilità della informazione in questo settore non va alienata una qualche preoccupazione circa l'effettività di provvedere a una corretta informazione: il positivo non va inficiato dal negativo e occorre che l'informazione esaudisca requisiti in grado di non alienarne l'utilità. Vanno superate carenze e vanificati possibili difetti che potrebbero inficiarne l'apporto: una rudezza di effetti consegue a una informazione che troppo inclina alla statistica, l'adozione di un linguaggio ipertecnico si traduce in linguaggio 'codificato' di ermetico accesso.

L'informazione non può essere né eguale, né costante, per ogni impresa dipendendo la veicolazione all'esterno da un fascio di fattori: la recezione e la metabolizzazione dei dati incide diversamente e assume differente portata risentendone la considerazione avvertita all'esterno dell'impresa assicurativa. Ove la trasmissione dei dati e degli indici di solidità appaia efficace, ingenera fiducia, questo concorre alle fortune di un'impresa, e dell'impresa assicurativa, apre spazi in un ambiente competitivo e dinamico. Così che senz'altro è possibile argomentare che la corretta informazione, non solo, interagisce coi risultati dell'attività imprenditoriale, ma è decisivo fattore di crescita aziendale: valore

---

<sup>198</sup> Si ritiene che i dati debbano essere accessibili, certi, pubblicati nel periodo di tempo in ordine al quale si riferisce l'informazione, aggiornati con periodicità, confrontabili nel tempo. Cfr. A. CANDIAN - A. TITA, *La compliance delle imprese assicurative nel quadro europeo, tra Solvency II, EIOPA, e direttiva OMNIBUS*, in *Dir. economia assicuraz.*, 2011, p.3.

aggiunto che si traduce in aumento di interesse prestato all'impresa, in aumento di credito presso il pubblico degli utenti e presso i mercati<sup>199</sup>.

### **3. Meccanismi di distribuzione del peso economico della prestazione risarcitoria rilevando situazioni di responsabilità armatoriale nel contesto delle coperture 'protection & indemnity'.**

I *P&I Clubs* anglosassoni a struttura mutualistica - si ricorda - presentano caratteri di enti non *profit* tenuti ad osservare le disposizioni richiamate nel *Marine Insurance Act* del 1906 e nell'*Insurance Company Act* del 1982. Organizzazioni di armatori che partecipano della comune finalità di offrire reciproco supporto economico agli aderenti ove insorgano rischi dall'attività imprenditoriale marittima: la *ratio* del meccanismo dei *Clubs* prevede che i membri corrispondano alle richieste di risarcimento dei danni, entro la soglia dei nove milioni di dollari, ricorrendo al patrimonio associativo alimentato dai contributi versati dagli stessi membri.

L'idea sottesa alla formula dei *Clubs* resta conclusa entro la protezione di cui giovano i *members* in forza di un collaudato sistema di '*pooling arrangements*' - meccanismo di reciproche coperture apprestato dalle organizzazioni aderenti - idoneo a porre al riparo la categoria degli armatori da temuti, e non infrequenti, rischi catastrofali. Pertanto, i membri del *Club* affrontano anche astronomiche richieste di risarcimento dei danni, non fronteggiabili con le sole forze individuali, ricorrendo a forme di suddivisione delle richieste di indennizzo - '*heavy claims*' - che pur finiscono col gravare sul singolo ente procurando una frammentazione del dovuto in condivisione con gli altri *Clubs* del '*Pooling Agreement*'<sup>200</sup>.

Tale meccanismo risarcitorio prevede che il *Club* responsabile del *claim*, di cui è membro l'armatore del quale risulta accertata la responsabilità, in quanto

---

<sup>199</sup> Il tema della comunicazione è oggetto di studio soprattutto in riferimento alle discipline aziendaliste. Intento forte è veicolare un messaggio utilizzando un canale e così rivolgersi a uno specifico destinatario. E. CORVI, *La comunicazione aziendale: obiettivi, tecniche, strumenti*, Milano, 2007, p. 5 restituisce una corretta definizione di comunicazione, ovvero « tutto ciò che, esplicitamente o implicitamente, incide (modificandoli o rinforzandoli) sugli atteggiamenti e sui comportamenti delle persone ».

<sup>200</sup> Circa la natura giuridica del '*Pooling Agreement*' viene largamente condiviso un orientamento che legge la figura come un tipo di contratto di consorzio fra imprese con funzioni specifiche attinente a questioni relative all'amministrazione dell'accordo - costante monitoraggio delle condizioni di operatività della copertura della riassicurazione mutua, definizione di regole circa le modalità di contribuzione in capo agli aderenti consorziati al verificarsi del sinistro - e alla predisposizione, e gestione, di un programma di ulteriore riassicurazione dei rischi sul mercato tradizionale. Cfr. D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p.173.

struttura mutualistica di afferenza alla rete dei *Clubs*, è tenuto a onerarsi - si è in precedenza richiamato - del peso economico della prestazione risarcitoria, in via sostitutiva, entro un importo massimo prestabilito: meccanismo che afferisce a un sistema di riassicurazione, in ordine alle esposizioni debitorie di maggiore ammontare economico, che rimanda alla sottoscrizione di una riassicurazione per trattati in eccedente.

Andando al piano generale questo assetto si rende omogeneo a un accordo diffuso che opera a livello globale a cui aderiscono i tredici più influenti *P&I Clubs*. Coesione di forze così imponente nel settore assicurativo che, in ragione del poderoso impatto, rende possibile provvedere alla liquidazione degli indennizzi in modo ineccepibile, pressoché infallibile, riversando su ogni *Club* un 'accantonato' pari a un ammontare di nove milioni di dollari per sinistro su base mutualistica ( '*Club Retention Layer*'). Incombe, pertanto, sul *Pool* dei *P&I Clubs* un *quantum* in termini economici corrispondente a una mole di potenziali danni ricompresa nella forbice risarcitoria tra un minimo di nove e un massimo di settanta milioni di dollari applicando parametri, quanto al risarcimento del danno, rapportati al tonnellaggio di pertinenza di ciascun *Club* dichiarato nel *Pool*, nel contempo, ai contributi incassati dalla mutua in rapporto a tale entità di tonnellaggio e al *claim record*, allo 'strato di stagno', '*Pool Layer*'.

Sforate le istanze di risarcimento dei danni il tetto dei settanta milioni di dollari subentra, *ad adiuvandum*, un ulteriore sistema di garanzie, preordinato alla coperture dei sinistri sino a un limite di duemilasettanta milioni di dollari mediante forme di riassicurazione collettiva stipulate dall' '*International Group*'.

Sovviene, pertanto, il più ampio contratto di riassicurazione a livello globale denominato '*Group General Excess Loss Reinsurance Contract (P&I Market Reinsurance Layer)*' coinvolgente circa duecento *syndacates* aderenti ai *Lloyd's* e altrettante compagnie a livello mondiale<sup>201</sup>.

Da ultimo, per gli indennizzi eccedenti tale soglia si appresta un ulteriore sofisticato meccanismo di condivisione dei rischi, ancora su base mutualistica, tra tutte le organizzazioni di armatori aderenti al gruppo nell'obiettivo di far fronte solidalmente alla prestazione risarcitoria.

I vantaggi derivanti dalla sottoscrizione del *Pooling Agreement* sono notevoli per i *Clubs* aderenti a questa struttura complessa, e notevoli per i membri aderenti.

In forza dell'aspetto mutualistico e dell'assenza di scopo di lucro, caratteri che connotano l'assetto consortile, l'intesa tra le imprese consorziate consente, per quanto attiene al primo livello di copertura assicurativa apprestato mediante il *Pool Layer*, di fruire della forma di riassicurazione economicamente più

---

<sup>201</sup> Dati rinvenibili in A. BOGLIONE, *L'assicurazione della Costa Concordia e la protezione P&I*, cit., p. 317 s.

vantaggiosa, all'esito di una ricognizione di mercato, per la quale non sono dovuti acconti o anticipi bensì contribuzioni al verificarsi di un sinistro ricadente nel relativo scaglione. Le mastodontiche dimensioni dell'*'International Group'*, che ricopre all'incirca il novanta per cento del tonnellaggio mondiale, fanno sì che il rischio possa suddividersi, diluito, tra i rispettivi *Clubs* di appartenenza della quasi totalità dei proprietari di navi a livello mondiale, degli armatori e dei *charterers*, con utili effetti di diversificazione persino geografica oltre che economica.

Si aggiunga che i *Clubs*, in forza di tali modalità, intervengono utilizzando strumenti - veri e propri strumenti di pressione - tali da esercitare il più incisivo potere contrattuale e, per effetto, ricorrendo all'assetto solidale del *Group General Excess Loss Reinsurance Contract*, utilizzano una forma di copertura riassicurativa sul mercato tradizionale praticando premi sensibilmente più bassi rispetto a quelli praticati dalle mutue a base individuale.

Una notazione, se pure in linea di principio scontata, si ritiene utile.

Volgendo attenzione a tale sistema, come strutturato, si coglie che catalizzatore dello scenario è il requisito della effettiva titolarità di un patrimonio di ammontare adeguato a coprire i danni arrecati dagli armatori nell'esercizio dell'attività imprenditoriale marittima. Appunto questo dato corrisponde a uno snodo di sistema e in adesione al richiamato processo di uniformazione degli ordinamenti degli Stati-membri - causa di inevitabile erosione della sovranità statale in materia economica - si è inteso, in tempi recenti, viepiù accostare il sistema giuridico nazionale alle impostazioni generali, potrebbe dirsi globali, rispetto all'esercizio dell'attività di impresa nel settore assicurativo e assicurativo marittimo.

La recezione della direttiva *Solvency II* conferma questo *trend* provvedendo a colmare le lacune avvertite raffrontando la regolamentazione generale ai modi interni di svolgere imprenditoria assicurativa.

Il sistema di coperture *protection & indemnity* pone la svolta nella gestione dei *claims*, dei reclami, conclamato l'evento dannoso di portata catastrofica.

Ricorrendo a una escogitazione ingegnosa si riesce a superare il maggior limite del sistema interno, né si lascia esposto il singolo ente alla mole degli obblighi contributivi profilatosi il rischio di insolvenza a carico dell'ente: prima e più forte ragione che spinge verso l'esperienza dei *Clubs* la necessità di operare in stretta sinergia, in rete, sviluppando un sistema di riassicurazione nel settore *P&I*.

Il tempo dei bilanci non è peregrino e avvertite le positività del modello anglosassone si attende, provvedendo agli opportuni temperamenti, il passo definitivo del legislatore nazionale.

Mettere mano alla materia e ammodernare assetto e disciplina della società di mutua assicurazione, tipo societario compatibile tendenzialmente col modello dei *P&I Clubs*, non è procrastinabile. Ma anche, è a dirsi che intervenire per innovare non è disperdere un 'codice genetico', una sedimentazione di valori, tanto meno



stravolgere profili giuridici di ‘alta’ elaborazione: occorre attualizzare quanto sia conveniente attualizzare avvertendone le utilità e recependo, con giusta misura e grado di avvedutezza, dall’impianto anglosassone della *company limited by guarantee* dei *P&I Clubs*.

#### **4. Intese restrittive della concorrenza ed esenzione dall’applicazione della normativa *antitrust* ai sensi dell’art. 101, par. 3, TFUE, nella prospettiva degli accordi intercorsi tra *P&I Clubs*.**

L’intento del legislatore comunitario di approntare una disciplina a tutela della concorrenza<sup>202</sup> nella insistita ricerca di un equilibrio tra libertà individuale di iniziativa imprenditoriale riconosciuta all’operatore economico, ai sensi dell’art. 41 Cost., e perseguimento degli obiettivi di equità e di efficienza<sup>203</sup> corrisponde a una esigenza di forza espansiva avvertita in ambito europeo<sup>204</sup>.

---

<sup>202</sup> Analizzate le dinamiche di mercato una dottrina ne coglie caratteri, e le valenze, al lume di una visione ‘liberale’, « mero ‘luogo’ deputato allo svolgimento dell’attività economica di scambio », per effetto, « ‘istituzione’ con finalità e mezzi propri (un *locus artificialis*) ». Si esprime in tal senso M. LIBERTINI, s.v. « Concorrenza », in *Enc. Dir., Annali*, III, Milano, 2010, p. 215-216 che coglie il concetto di mercato secondo l’accezione di « *locus artificialis* », anziché « *locus naturalis* » cogliendo suggestioni irtiane (N. IRTI, *L’ordine giuridico del mercato*, Roma-Bari, 1998, p. 12 s.), quell’« ordine costruito », anziché « ordine trovato », « fatto con l’arte del legiferare », « fatto » proprio nel senso di « costituito » secondo quella teoria delle « norme costitutive » formulata da Gaetano Carcaterra per cui tutte le norme, se pure norme prescrittive,, comunque, sono costitutive, dunque, produttrici di nuovi effetti giuridici (G. CARCATERRA, *Le norme costitutive*, Milano, 1974, *passim* su cui N. IRTI, *Teoria generale del diritto e problema del mercato*, in AA.VV., *Diritto ed economia, problemi e orientamenti teorici*, cur. N. Irti, Padova, 1999, p. 266 ss.). Conformemente, ma con l’aggiunta del correttivo del parametro della efficienza per le imprese presenti sul mercato, cfr. L. RISTORI, *Il sistema dei limiti alla libertà di iniziativa economica. Anatomia del diritto della concorrenza*, in *Concorrenza e mercato*, 2007, p. 260. Un capitolo delicato, e suggestivo, attiene ai nessi di economia e diritto che non sono né di indifferenza, né di contrapposizione, così che può legittimamente sostenersi - lo sostiene con immagine suggestiva autorevole dottrina - che « la norma non è un semplice vaso, che attende di essere riempito, e l’atto economico non è grezza materia, su cui s’imprima la forma del diritto » (N. IRTI, *Teoria generale*, cit., 279), con ciò significando che la teoria economica del mercato si interseca con le teorie giuridiche ed etiche.

<sup>203</sup> Sulla relazione che si instaura tra il principio generale enunciato all’art. 41 Cost. e la previsione di regole a tutela della concorrenza e del mercato si rimanda alle conclusioni di F. DENOZZA, *Antitrust. Leggi antimonopolistiche e tutela dei consumatori nella CEE e negli USA*, Bologna, 1988, p. 32 ss. A sostegno, B. LIBONATI, *Ordine giuridico e legge economica del mercato*, in *Riv. soc.*, 1998, p. 1558 ss., che rileva come l’assenza di regole di mercato ne procuri, inesorabilmente, l’alterazione. Nel riconoscere alla competizione tra imprenditori un’accezione di interazione nel mercato l’a. sostiene l’assoluta necessità di « ...garantire che la competizione sia costantemente assicurata, quanto meno con l’esclusione di barriere, esplicite o fattuali, di accesso ». Si pregia il mercato, nella latitudine comunitaria, di aver funzionato come propulsore di

Condizione utile, necessaria, per conseguire tali obiettivi favoriti dall'UE è attendere alla coerenza di valori, e interessi, che sostanzino la libertà di agire degli operatori individuando un luogo per gli scambi e provvedendo al varo di un regime giuridico specifico che, ovunque, presenti medesime condizioni di operatività e l'assenza di intralci così da evitare trattamenti incoerenti, e discrasie, all'interno del mercato europeo<sup>205</sup>.

Un tale regime 'calmierante' orientato a garantire stabilità alla competizione tra imprenditori<sup>206</sup> suppone centrali - si è detto - esigenze di temperamento degli interessi in gioco, altresì, approntando regole a carattere sanzionatorio per l'ipotesi di condotte imprenditoriali che, pur nelle forme della libertà di iniziativa, ostacolino il dispiegarsi di una equilibrata concorrenza. Né va sottaciuto che in fondo al percorso da tutelare, prioritariamente, è la posizione del consumatore destinatario e fruitore del servizio<sup>207</sup>.

Il rispetto delle regole a tutela della concorrenza giova al consumatore che beneficia dei presupposti della libera competizione imprenditoriale da ciò

---

efficienza economica e organizzativa: così, G. AMATO, *Il mercato nella Costituzione*, in AA.VV., *La Costituzione economica. Atti del Convegno dell'associazione italiana dei costituzionalisti*, Padova, 1997, p. 7 ss.

<sup>204</sup> Funzionale alla visione di un mercato concorrenziale è garantirne le opportunità di accesso e assicurare oggettive condizioni di concorrenza. Appunto la libertà di accesso al mercato è caposaldo del diritto commerciale e ne descrive diacronicamente le evoluzioni: una lettura cara a T. ASCARELLI, *Teoria della concorrenza e interesse del consumatore*, in *Saggi di diritto commerciale*, Milano, 1955, p. 35 ss.

<sup>205</sup> La garanzia di assicurare una efficace concorrenza alle imprese competitive è condizione indefettibile su cui poggia il libero mercato: per tutti, cfr. G. OPPO, *Diritto dell'impresa e morale sociale*, in *Riv. dir. civ.*, 1992, I, p. 15 ss., spec. p. 24, ove del mercato si parla come del «campo delle relazioni orizzontali fra imprese».

<sup>206</sup> L'equazione concorrenza - bene giuridico, che rimanda a « una certa modalità di funzionamento della competizione fra imprese nei mercati », da intendere nell'accezione di efficienza dinamica dei mercati coerente alla esigenza di tutelare la libertà di scelta dei consumatori, è terreno di insistenti analisi dottrinali. Per tutti, si rimanda a M. LIBERTINI, *Diritto della concorrenza dell'Unione europea*, Milano, 2014, p. 36. La concorrenza, quale bene giuridico, è necessario venga preservata al fine di consentire la piena funzionalità del mercato e sintomatica, in tal senso, è l'espressione 'pressione competitiva' coniata proprio per restituire il senso vero della competitività tra imprese: obbligo per le imprese è 'duellare fra loro' e mantenere, se possibile incrementare, la clientela presentando prodotti e servizi che, in termini di calcolo costo-benefici, vanno offerti a costi minori, ma di maggiore qualità. Spunti in F. GHEZZI, G. OLIVIERI, *Diritto antitrust*, Torino, 2013, p.47.

<sup>207</sup> In dottrina si rileva come « la protezione del consumatore ... è ragione di presidio del generale sistema economico in quanto evita fallimenti del mercato per asimmetria di informazione e di potere economico, favorendo un mercato concorrenziale in grado di premiare le imprese sane e virtuose ». Cfr. F. BOCCHINI, *Le controversie seriali. Mediazione e azione di classe*, in *La nuova class action a tutela dei consumatori e degli utenti. Commentario all'art. 140 bis del Codice del consumo*, a cura di E. Cesaro - F. Bocchini, Padova, 2012, p.12.

conseguendo un miglioramento, a proprio vantaggio, delle offerte di mercato. E di conseguenza, il superamento delle barriere erette a detrimento della libera concorrenza e, nel contempo, il moto accentuato delle dinamiche produttive, l'incremento dello scambio dei prodotti, costituiscono ragioni funzionali alla realizzazione degli obiettivi comunitari nel settore. Va ribadito che il regime normativo che sovrintende alla disciplina della concorrenza, benché inteso a fini di regolamentazione dei rapporti tra operatori economici, risulta 'spendibile' a beneficio dell'utente finale, il consumatore, trovando conforto in altrettanti e ulteriori benefici apportati alla collettività<sup>208</sup>.

Legittimo sostenere, con attendibilità, che supportare il mercato concorrenziale entro la latitudine di un sistema rispetto a cui abbia vigore il principio di libera iniziativa imprenditoriale, ed economica, si traduce nel massimo vantaggio ragionevolmente realizzabile per il consumatore singolo e per la comunità intera. La disciplina a presidio della concorrenza diviene, per ciò stesso, 'strumento' al servizio di interessi generali<sup>209</sup> e il pluralismo dell'offerta di beni e servizi si traduce in indice di gratificazione per i soggetti che si affacciano al mercato.

L'effetto di ricaduta che produce la normativa *antitrust* - si osserva che « La normativa *antitrust* comunitaria considera [...] l'impresa in una prospettiva funzionale, nel senso che dà rilievo all'impresa per disciplinare gli effetti che l'esercizio della stessa produce nell'ambito del mercato comune », dunque, secondo modi differenti da quelli contemplati dall'ordinamento interno per il quale la nozione d'impresa è « posta in funzione di una disciplina soggettiva: si muove, sì, da un dato oggettivo - l'attività organizzata - ma per risalire allo statuto dell'imprenditore, per individuare il complesso delle regole cui il soggetto soggiace nello svolgimento dell'attività »<sup>210</sup> - coinvolge una molteplicità di destinatari accreditandosi la visuale che considera la stessa come una sorta di normativa *multipurpose* orientata ad assicurare protezione anche a interessi diversi rispetto a quelli della classe imprenditoriale.

Aderendo a tale impianto concettuale, e in linea con un indirizzo dottrinario, sarà possibile argomentare che la normativa *antitrust* vada intesa coerentemente agli assunti dell'ordinamento comunitario in materia di disciplina della concorrenza e, sullo sfondo dei principi costituzionali, sia espressione delle libertà

---

<sup>208</sup> Più che anelare al benessere del consumatore piuttosto si propende a realizzare un diffuso benessere sociale. In tema, cfr. P. BUCCIROSSI, *Introduction*, in AA.VV., *Handbook of Antitrust Economics*, cur. P. Buccirossi, The MIT Press Cambridge - London, 2008, XIII ss.

<sup>209</sup> Analisi approfondita in B. LIBONATI, *L'impresa e le società. Lezioni di diritto commerciale*, Milano, 2004, p. 67 ss.

<sup>210</sup> G. GUIZZI, *Il mercato concorrenziale: problemi e conflitti. Saggi di diritto antitrust*, Milano, 2010, p. 8 s.

individuali<sup>211</sup>. In un sistema economico aperto alla libera competizione la concorrenza incide direttamente nella sfera giuridica del consumatore assicurando la libertà delle scelte in piena consapevolezza, secondo i bisogni e le esigenze personali, e contrastando tentazioni alternative, che pur vengono dal mercato, tali da condizionare la facoltà decisionale vero potere negoziale gestito dai consumatori<sup>212</sup>.

Si coglie un aspetto sintomatico che informa l'idea di concorrenza e sostiene la libertà di scelta di cui fruisce il consumatore<sup>213</sup>.

Questi è attore principale delle dinamiche di mercato operando - si è detto - in linea con una disciplina giuridica coerente a processi improntati all'accrescimento del benessere economico generale<sup>214</sup>. Attento selettore degli *inputs* che vengono dal mercato<sup>215</sup> il consumatore diviene punto di riferimento capace di contemperare i vari interessi in gioco così che le sue aspettative potranno realizzarsi ottemperando ai dettami della normativa a presidio della concorrenza<sup>216</sup>.

---

<sup>211</sup> Sottolinea queste valenze, la 'meritevolezza' della tutela della libertà di concorrenza come aspetto di utilità sociale, in via sinergica, l'idea di concorrenza « come strumento che contribuisce alla realizzazione, in coerenza con il principio dettato con l'art. 41 Cost., delle libertà individuali » G. GUIZZI, *Il mercato concorrenziale*, cit., p. 306 che raccoglie, e amplia, spunti di M. LIBERTINI, *La tutela della concorrenza nella Costituzione italiana*, in *Giur. cost.*, 2005, p. 1429 ss.

<sup>212</sup> Una recente pronuncia della Suprema Corte - Cass. civ., sez. III, 2 febbraio 2007, n. 2305, in *Corr. Giur.*, 2007, p. 641 ss., con nota parzialmente critica di S. BASTIANON - insiste sul concetto che « l'interesse concreto vantato [sc. dal consumatore] è quello ultraindividuale alla libertà contrattuale, concretantesi nel diritto a godere dei benefici della competizione commerciale, costituenti la colonna portante del meccanismo negoziale e della legge della domanda e dell'offerta ».

<sup>213</sup> M. LIBERTINI, s.v. « Concorrenza », cit., p. 242.

<sup>214</sup> Il 'benessere' dei consumatori costituisce una delle 'anime' dell'*antitrust* (E. M. FOX, *The battle for the Soul of Antitrust*, in *California Law Review.*, 75, 1987, p. 917), pertanto, qualsiasi intervento restrittivo della libera concorrenza non potrà venire autorizzato se inidoneo ad arrecare benefici ai consumatori. Chiaro, al riguardo, l'art. 101.3 nell'inciso in cui si rimanda a una « congrua parte di utile agli utilizzatori » (nozione comprensiva della classe dei consumatori). Altresì, va menzionato l'art. 2.3 reg. 139/04 in tema di concentrazioni: se queste ostacolano la concorrenza potranno essere autorizzate solo dopo aver tenuto conto « dell'interesse dei consumatori ». Spunti in F. DENOZZA, *Antitrust*, cit., *passim*.

<sup>215</sup> Cfr. G. BERTOLA, *Il mercato*, Bologna, 2006, p. 119 ss.

<sup>216</sup> La visuale che rinviene nel consumatore il fruitore privilegiato della disciplina a tutela della concorrenza non deve far concludere che 'il benessere del consumatore' sia l'unico obiettivo della normativa *antitrust* considerato che il bene 'giuridico' della concorrenza costituisce espressione della efficienza dinamica dei mercati integrato dalla tutela della libertà di scelta in capo al consumatore. Sarà possibile, di tal guisa, prendere le distanze da una concezione statica del mercato solo preordinata al conseguimento del '*consumer welfare*'.

Dall'altro lato, la competizione tra le imprese assolve a processi fondamentali.

Le dinamiche che informano la concorrenza tra operatori economici assumono connotazioni diverse, e non sempre positive, in capo agli interlocutori coinvolti potendo persino risolversi in condotte inficcate da patologie comportamentali e generare perversi processi emulativi. Sarà necessario individuare gli estremi della corretta competizione affinché prevalga un modo virtuoso di concorrere sui mercati e ottimizzare le condizioni di coinvolgimento diretto dei consumatori.

A sostenere la positività dell'offerta, in ogni caso, è il giudizio finale del consumatore sempre che questi venga posto nelle condizioni di esprimere una scelta libera, consapevole, scevra da condizionamenti<sup>217</sup>. Né va sottaciuto che il legislatore comunitario abbia premura nell'approntare tutele a beneficio del consumatore così assicurargli protezione quando insorgano comportamenti incompatibili all'impianto normativo e, in genere, contraddittori della 'filosofia' sottesa alla disciplina della concorrenza.

Può dirsi che tutela del consumatore, per un verso, e mantenimento delle condizioni di concorrenza, per altro verso, individuino condizioni sinergiche tali da rafforzare gli indicatori di selezione delle imprese virtuose da cui il prodursi di una maggiore mobilità della domanda: in definitiva, la tutela del consumatore è modo complementare, e coerente, all'*enforcement antitrust* fattore di incremento di corretta pressione concorrenziale.

Prevale odiernamente l'idea che il mercato concorrenziale debba realizzare quanto maggiori bisogni dei consumatori finali. Assicurare all'utente facoltà di scelta affinché apprenda beni e servizi di cui avverte il bisogno.

Le istituzioni europee provvedono a sanzionare all'art. 101 del 'Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea' (TFUE) determinate forme di cooperazione tra imprese, dalle differenti fisionomie - siano frutto di un accordo, di una pratica tra le parti, di una comune decisione espressa da un organismo di coordinamento quale è un consorzio o un'associazione di imprese - che limitino, persino impediscano, l'esercizio della concorrenza nel mercato.

Ricorrendo attività d'impresa di natura anticoncorrenziale segnata da anti giuridicità accreditata dottrina, richiamati i dettami della normativa speciale, riconosce ai consumatori il diritto al risarcimento dei danni: difatti, le intese

---

<sup>217</sup> Emerge nitidamente che miglioramento dell'offerta e libera scelta dei consumatori costituiscono i capisaldi del competere delle imprese (M. LIBERTINI, s.v. « Concorrenza », cit., p. 240 s.), e sono esattamente questi i requisiti che la dottrina tedesca ordoliberal sintetizza nel concetto di '*Leistungswettbewerb*', ovvero, 'concorrenza di prestazione' ('*competition on the merits*'). Tale è un modo di fare imprenditoria che legittima le imprese a preordinare la propria attività in funzione dell'offerta, rivolta ai consumatori, di prestazioni sempre migliori resistendo al richiamo di realizzare il profitto per il profitto.

anticoncorrenziali comportano alterazione degli equilibri economici posti in forza dei contratti stipulati dai consumatori<sup>218</sup> in ragione del nesso di complementarità tra contratti e intese. Visuale che si coordina all'interpretazione resa da autorevole pronunciato della giurisprudenza di legittimità che pone una pietra definitiva sulle vertenze in materia di tutela del consumatore<sup>219</sup>.

---

<sup>218</sup> Gli effetti patologici del contratto procurati da un agire restrittivo della concorrenza individuano un terreno di analisi privilegiato da G. GUIZZI, *Il mercato concorrenziale*, cit., p. 99 ss. L'a. si intrattiene sulla 'delicata' questione che attiene al rapporto tra intesa tra imprese e contratto « che si colloca 'a valle' della stessa » nell'ambito della disciplina a tutela della concorrenza e, con puntuale argomentazione, prova come sia « da escludere che la nullità del contratto a valle possa essere affermata in ragione del collegamento negoziale che si stabilisce con l'intesa a monte, e così facendo applicazione del principio della nullità derivata ». Argomenta l'a. che rimedio a tutela del contraente-consumatore, rilevando tali circostanze, non è la nullità del contratto a valle invocabile richiamando le tesi dell'illiceità della causa ai sensi dell'art. 1343 c.c., ovvero l'illiceità dell'oggetto, o ancora il contrasto con la norma imperativa; né l'annullamento del contratto in quanto la limitata liberà del volere del contraente-consumatore non è imputabile alle forme tipiche dei vizi di volontà che si invocano quali possibili cause di annullamento del contratto; piuttosto, il rimedio è da rinvenirsi nell'azione di risarcimento « fondata sulla violazione di regole di correttezza nel procedimento che ha condotto alla formazione del contratto - dunque da ascrivere ad una logica di 'responsabilità precontrattuale' - », ovvero anche, nell'azione di correzione giudiziale del contratto, « ad un'azione, cioè, *ad instar* della riduzione ad equità del contratto rescindibile delineata dall'art. 1450 c.c., che riequilibri l'esito economico dello scambio, riallocando nella sfera patrimoniale del consumatore quella 'rendita' sottrattagli dall'impresa unicamente grazie all'alterazione della concorrenza sul mercato realizzata tramite l'intesa vietata »

<sup>219</sup> Il tema delle relazioni tra abuso di posizione dominante nel mercato e diritto di risarcimento dei consumatori in C. CASTRONOVO, *Antitrust e abuso di responsabilità civile*, in *Danno e resp.*, 2004, p. 471. Tutto ruota intorno a un principio: « derivare un diritto soggettivo o altra situazione giuridica rilevante dal divieto delle intese significa operare un salto tra una specie e un'altra di situazioni soggettive. Il divieto significa, infatti, l'assenza qualificata di potere in capo a colui nei confronti del quale esso è formulato [...] la conseguente nullità, però, può essere soltanto se stessa; non può essere trasformata in un potere sostanziale, attribuito a soggetti altri rispetto a quelli su cui grava il divieto, come sarebbe la situazione soggettiva necessaria a fondare un'azione risarcitoria in capo al consumatore » Altresi, ID., *Responsabilità civile e antitrust: balocchi e profumi*, ibidem, in *Danno e responsabilità*, 2004, p. 1165 ss.; ID, *Sezioni più che Unite e antitrust*, in *Eur. dir. priv.*, 2005, p. 444 ss.; ID, *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, p. 180 ss. Fondando su un recente orientamento della Cassazione (sentenza 9 dicembre 2002, n. 17475, in *Foro.it*, 2003, c. 1134) l'a. si dichiara contrario al ricorso all'art. 2043 c.c. da parte dei consumatori-terzi nella circostanza di intese vietate aprendo all'esperimento dell'azione per risarcimento dei danni ai sensi dell'art. 1338 c.c., eventualmente, in combinato disposto con gli artt. 33 e ss., Cod. cons. Ciò comporta la nullità dei contratti a valle posta la illiceità dell'intesa a monte. *Contra*, la visuale che individua un interesse meritevole di tutela del consumatore nel mercato concorrenziale produttiva di una situazione giuridica che, una volta lesa, dà luogo a obbligazioni risarcitorie a carico delle imprese macchiate di condotta anticoncorrenziale (in tal senso, M. LIBERTINI, *Ancora sui rimedi civili conseguenti ad illeciti antitrust*, in *Danno e resp.*, 2005, p. 237 e p. 933 ss.). Puntuali osservazioni, in tema, di I. PAGNI, *Tutela specifica e tutela per equivalente. Situazioni soggettive e rimedi nelle dinamiche dell'impresa, del mercato del rapporto di lavoro e dell'attività amministrativa*, Milano, 2004, p. 187 ss.: osservato che « la disciplina *antitrust* col suo esprimersi

Tornando al tema oggetto dell'analisi, e richiamati i nessi tra la disciplina *antitrust* e l'attività di impresa esercitata dai *P&I Clubs*, rilevano prassi che richiedono un sistematico monitoraggio da parte dell'Autorità europea preposta alla vigilanza. Gli accordi approntati dagli enti mutualistici aderenti all'*International Group of P&I Clubs* aventi a oggetto le condizioni contrattuali di polizza, a cui aderiscono gli armatori, cadono nella piattaforma delle intese restrittive della concorrenza vietate dall'ordinamento comunitario.

Ci si è soffermati sul ruolo dell'*International Group* nella qualità di organismo rappresentativo degli interessi dei *P&I Clubs* - associazione che coordina i tredici *P&I Clubs* di maggiore entità -, così forte da offrire copertura assicurativa completa, a fronte di situazioni di responsabilità civile armatoriale, nella misura del novanta per cento del tonnello mondiale<sup>220</sup>.

Ebbene, pur rilevando contraddizioni rispetto alla normativa a presidio del regime della concorrenza, la Commissione europea ha inteso riconoscere all'accordo di definizione dei contratti aventi a oggetto le polizze assicurative un'esenzione al ricorrere di determinate condizioni, previste all'art. 101 par. 3 Tratt. FUE (sostitutivo dell'art.85, par. 3), esenzione tuttora confermata.

---

in chiave di divieti, sia in grado di far assurgere quegli interessi alla consistenza del diritto soggettivo, oppure se essa serva al più a colorare d'ingiustizia il danno arrecato ad un interesse altrimenti rilevante per l'ordinamento », l'a. conclude affermando l'esistenza di un interesse del consumatore, rilevante anche sotto il profilo risarcitorio, che assumerebbe rilievo per riconoscimento del legislatore e configurabile nell'insieme di divieti posti alle attività distorsive del mercato. Ogni contrasto ermeneutico tende a esaurirsi con la sentenza Cass., sez. un., 4 febbraio 2005, n. 2207, in Corr. giur., 2005, 3, p. 333 ss. che ha lasciato margini alla escogitazione di nuove possibilità di difesa esercitabili dai consumatori nei confronti degli imprenditori in materia di tutela della concorrenza e libero mercato. Si è richiamato nella pronuncia citata della Suprema Corte il disposto della l. 287/90 rilevando, all'uopo, che trattasi di « legge dei soggetti di mercato, ovvero di chiunque abbia interesse, processualmente rilevante, alla conservazione del suo carattere competitivo » ricomprendendo, pertanto, il consumatore tra gli attori del mercato. Ne è conseguita una 'pioggia' di commenti: nota di B. LIBONATI, *Responsabilità extracontrattuale per violazione di norme antitrust*, in *Danno e resp.*, 2005, p. 506 ss.; nota di I. PAGNI, *La tutela civile antitrust dopo la sentenza n. 2207/2005: la Cassazione alla ricerca di una difficile armonia nell'assetto dei rimedi del diritto della concorrenza*, in *Corr. Giur.*, 2005, 3, p. 337 ss.; note di A. PALMIERI - R. PARDOLESI, *L'antitrust per il benessere (e il risarcimento del danno) dei consumatori*, in *Foro.it*, 2005, I, p. 1014 ss.

<sup>220</sup> Molteplici i poteri riconosciuti a questa organizzazione. L'*International Group*: 1) assoggetta a precise condizioni il passaggio degli armatori da un *Club* a un altro; 2) stabilisce l'entità dei premi per il rinnovo; 3) impone reciproci obblighi di informazione, e sanzioni, in caso di inosservanza degli accordi; 4) impegna i *Clubs* aderenti a informare circa il rapporto tra premi, costi operativi e investimenti riportati nel bilancio finanziario annuale del *Club*. Si rimanda ad A. BOGLIONE, *L'assicurazione della Costa Concordia e la protezione P&I*, cit., p. 318.

Si tratta di deroga alle intese restrittive della concorrenza, vietate dalla disciplina *antitrust*<sup>221</sup>, sottoscritte dai *P&I Clubs* più influenti sul mercato delle polizze *protection and indemnity* a copertura delle responsabilità armatoriali per danni procurati a terzi durante la navigazione. Deroga prevista in quanto produttiva di effetti positivi di portata generale rispondenti a superiori necessità: conseguire obiettivi di efficienza operativa, intrattenere accordi migliorativi della produzione e della distribuzione dei prodotti che promuovano il progresso tecnico ed economico.

Si valuta, da parte di una dottrina, che avvalersi della disapplicazione del divieto contemplato dalla disciplina *antitrust* sul terreno della facilitazione delle intese restrittive della concorrenza, comporti un'assunzione di vantaggi derivanti dall'accordo anticoncorrenziale. Questi conseguono da fattispecie che garantiscono agli armatori la distribuzione dei benefici conseguiti.

Tale argomentazione rafforza il convincimento circa l'inapplicabilità del divieto per ogni forma di intesa restrittiva della concorrenza, ai sensi del primo par. dell'art. 101 del Trattato, rilevandosi che gli accordi diretti ad apportare benefici alla collettività debbano essere consistenti e di portata ragguardevole, tanto da compensare gli effetti anti-concorrenziali stante il principio che le restrizioni alla concorrenza si denotano comunque funzionali alla realizzazione degli obiettivi dell'accordo.

In pratica, il divieto posto dalla normativa quanto alla possibilità di consentire intese restrittive della disciplina in materia di concorrenza, divieto alterante gli equilibri richiesti dal mercato concorrenziale, non trova applicazione, in linea di massima, per gli accordi, le decisioni delle associazioni, le pratiche concordate sottoscritte dalle imprese quando si producano effetti vantaggiosi per la generalità dei consociati<sup>222</sup>. Comunque sia, al fine di beneficiare dell'esenzione *ex lege*, la normativa speciale impone il rispetto di determinate previsioni che fungono da criterio discrezionale per selezionare modalità, e trattamenti, a sostegno delle intese restrittive.

La regola posta all'art. 101 del Trattato ha caratteri di regola di contemperamento ove sussistano date condizioni del mercato concorrenziale. E la

---

<sup>221</sup> Ai sensi della normativa *antitrust* sono vietati tutti i tipi di intese tra imprenditori che impediscano, restringano, falsino il gioco della concorrenza con effetti devastanti nel mercato interno. Un orientamento giurisprudenziale è nel senso di dichiarare l'illiceità di intese tra imprese dirette a costruire una sorta di monopolio a danno del pubblico: radicalmente nulle, per effetto, risultano le convenzioni finalizzate a eliminare la concorrenza nei settori di pubblica utilità. In materia, cfr. G. GHIDINI, *I limiti negoziali alla concorrenza*, in AA.VV., *Trattato di diritto commerciale*, dir. F. Galgano, Padova, IV, 1981, p. 31.

<sup>222</sup> G. GUIZZI, *Il concetto di impresa tra diritto comunitario, legge antitrust e codice civile*, in *Riv. dir. comm.*, 1993, p. 277.



liceità dell'intesa va modulata in relazione all'accesso al mercato di altre imprese di settore capaci di offrire medesimi servizi assicurativi.

Riportando l'analisi al tracciato delle assicurazioni marittime, tradotti questi principi agli accordi tra *P&I Clubs*, si ha modo di constatare come i *Clubs* non abbiano forza sufficiente, propri anticorpi, per contrastare il fenomeno della concorrenza nel mercato assicurativo marittimo. E non essendo contemplata alcuna modalità ostruzionistica di cui possano giovare le organizzazioni di armatori, così da inibire l'accesso al mercato di potenziali concorrenti decisi a offrire identici servizi assicurativi, si prende atto di come per la singola impresa si ponga una effettiva difficoltà a ottemperare agli oneri economici conseguenti ai danni prodotti dall'attività armatoriale, *a fortiori*, se di notevole ammontare.

Se è esatto sostenere, pertanto, che l'accordo appaia finalizzato a consentire modalità di concorrenza è alquanto difficoltoso ravvisare, rapportando al circuito delle polizze assicurative contratte per rischi marittimi da attività armatoriale, dinamiche di normale concorrenzialità tra imprese. Unica certezza è data dalla possibilità, prevista in capo agli armatori-consumatori, di usufruire di adeguata copertura assicurativa e tale è opportunità - si insiste - riscontrabile solo pervenendo a un sistema di condivisione dei rischi in grado di contenere l'incidenza pregiudizievole dei sinistri sul patrimonio degli armatori.

Onde poter beneficiare dell'esenzione *ex lege* la disciplina *antitrust* contempla l'esimente in base al presupposto del conseguimento di un guadagno di efficienza, in più, richiede che l'intesa riservi una congrua utilità per gli utilizzatori.

Certo è che le condizioni contrattuali contemplate nelle polizze assicurative predisposte dagli enti mutualistici, in materia di responsabilità armatoriale, risultano particolarmente vantaggiose per gli esercenti attività di navigazione se confrontate a un ipotetico regolamento negoziale approntato da un unico operatore. La singola impresa esposta con l'intero patrimonio ai rischi derivanti da responsabilità armatoriale sarebbe evidentemente costretta a richiedere un premio assicurativo di portata economica ben maggiore rispetto a quello richiesto da un *P&I Club* adesivo all'*International Group*.

Neanche è ravvisabile ipotesi di abuso causato da impedimento all'esercizio dell'attività assicurativa, a carico delle organizzazioni mutualistiche appartenenti all'*International Group*, e in danno alle imprese singole interessate a offrire medesimi servizi assicurativi: di questo è fatto espresso divieto dalla normativa a tutela della concorrenza. Si tratta di situazioni per le quali l'impresa dominante impedisce, di fatto ostacola, l'entrata nel mercato, ovvero interrompe la crescita e, comunque, inibisce ogni iniziativa delle imprese concorrenti utilizzando la politica dei 'prezzi predatori' consistente nella fissazione del prezzo del servizio assicurativo a livelli tanto inferiori da impedire ai concorrenti di allinearsi e concorrere.

Ne conseguono condizioni economiche di polizza particolarmente convenienti per l'armatore che, in tali frangenti, veste i panni di *consumer* e, come tale, destinatario di un trattamento di favore.

Tuttavia, verificato il rispetto delle condizioni tracciate sul piano sovranazionale per non incorrere nel divieto previsto dalla normativa *antitrust* - a cui si ascrive carattere di centralità nel diritto comunitario della concorrenza<sup>223</sup> -, orientamento prevalente è ritenere legittimo il cartello di intese dei *Clubs* strumentale alla soddisfazione degli interessi degli armatori-affiliati.

Sarà possibile ammettere, pertanto, leggendo secondo la prospettiva della disciplina della concorrenza, forme di coordinamento e/o di cooperazione fra imprese quando producano effetti costruttivi. Sarà altresì possibile verificare che il divieto di intese restrittive della concorrenza non ha carattere assoluto ma dipenda dalla valutazione, e ponderazione, dei concreti effetti economici che la stessa intesa sia capace di produrre o abbia già prodotto.

La 'causa in concreto' dell'intesa sopperisce nelle situazioni *border line*, ed è quanto rilevato da una dottrina avvertita: « traducendo il punto negli schemi della disciplina del negozio, può ben dirsi che l'applicazione del divieto è costantemente subordinata - più chiaramente di quanto non potesse dirsi già in passato - ad un esame della 'causa in concreto' dell'intesa (cioè della concreta funzione economica della stessa) »<sup>224</sup>. Posizione condivisibile.

Ancora una notazione si rivolge agli accordi tra *P&I Clubs*.

Nel settore dei servizi di navigazione marittima è possibile ricorrano intese restrittive della concorrenza sottoscritte da imprese che operano congiuntamente in regime consortile (*consortium agreements*), aventi a oggetto accordi tecnici, operativi o commerciali, finalizzati alla ottimizzazione dei servizi<sup>225</sup>.

Si tratta di accordi diretti a perseguire obiettivi di razionalizzazione delle operazioni di trasporto marittimo, pertanto, ammantati di coperture nobili - tutela di interessi generali, impegno ad arginare lo sfruttamento del mare -: ragioni che vengono richiamate per invocare l'esenzione prevista all'art. 101, par. 3, Tratt. FUE<sup>226</sup>. Non deve sfuggire che la condizione a che possa usufruirsi del

---

<sup>223</sup> Sul punto, M. MONTI, *EC Competition Law*, Cambridge, 2007, p. 499 ss.; ID., *Managing the intersecation of utilities regulation and EC Competition Law*, in *The Competition Law Review*, 4, 2008, p. 125 ss.; M. LIBERTINI, *La causa nei patti limitativi della concorrenza fra imprese*, in AA.VV., *Contratto e Antitrust*, curr. G. Olivieri, A. Zoppini, Roma-Bari, 2008, p. 89 ss.

<sup>224</sup> Cfr. M. LIBERTINI, *Diritto della concorrenza dell'Unione Europea*, cit., p. 145.

<sup>225</sup> Fra le intese che integrano gli accordi di consorzio assume rilievo quella tesa all'attuazione del servizio congiunto che accomuna le capacità di carico mediante lo scambio reciproco, da parte degli armatori consorziati, di quote di stiva delle proprie navi ('*slot charters*').

<sup>226</sup> La Commissione Europea ha inteso prorogare per altri cinque anni, sino ad aprile 2020, l'esenzione della normativa UE *antitrust* a beneficio dei consorzi di trasporto marittimo di linea che detengono una quota di mercato fino al 30%. Questo consentirà alle compagnie di navigazione consorziate di stipulare accordi per offrire servizi comuni per le linee di trasporto, e consentire ai

trattamento in oggetto è che le imprese coinvolte detengano una quota di mercato congiunta, non superiore al trenta per cento, da calcolare rispetto al valore complessivo delle merci trasportate dagli armatori associati in consorzio.

L'esenzione non si applica ai consorzi che prevedono ad oggetto dell'intesa:

- 1) la fissazione dei prezzi circa la vendita di servizi di trasporto di linea o di terzi,
- 2) la limitazione delle vendite eccetto gli aggiustamenti delle capacità esentate,
- 3) la ripartizione dei mercati,
- 4) la ripartizione della clientela.

Ciò in forza dell'assunto per cui l'ammissione di deroghe alla disciplina della concorrenza risiede nella soddisfazione di interessi primari se non scadano in finalità profittevoli. Resta fermo il criterio della 'causa in concreto' ed è *passer-partout* che accredita vantaggi prodotti dal miglioramento delle condizioni di offerta sul mercato del prodotto e del servizio offerto.

Gli spunti messi a fuoco consentono, ora con altre consapevolezze, di tornare al punto di origine, l'applicazione della normativa *antitrust* agli accordi sottoscritti dai *P&I Clubs*, terreno insidioso.

E potrebbe accogliersi l'orientamento che riscontra un ostacolo alle regole a tutela della concorrenza rispetto a un accordo confezionato tra le imprese titolari di una percentuale di mercato superiore alla soglia di rilevanza del trenta per cento - obiezione sollevata nei confronti dei *consortium agreements* -; altresì, in base al sentore che accordi di questo tipo, idonei a incidere sul piano del contenuto economico del servizio prestato all'armatore-consumatore, prefigurino condotte illecite da sanzionare in base ai principi dettati dalla disciplina *antitrust*.

Rilevare profili di illiceità non trova credito per due fondate ragioni: in considerazione dei benefici economici di cui si avvalgono gli armatori; per il fatto oggettivo che il settore interessato è quello dei prodotti assicurativi - non dissimili ragioni valgono per il settore bancario<sup>227</sup> - rispetto a cui l'applicabilità delle regole

---

vettori di ancora collaborare così da praticare prezzi vantaggiosi da economia di scala. Si legge nel comunicato della Commissione come, sin ora, l'esenzione abbia ben funzionato fornendo certezza giuridica agli accordi intrattenuti: accordi che, pur procurando benefici alla clientela, non alterano le regole della concorrenza.

<sup>227</sup> Si rimanda a P. IANNUCELLI, *L'applicazione delle regole di concorrenza ai c.d. 'settori speciali'*, in AA.VV., *Trattato di Diritto commerciale e di Diritto Pubblico dell'Economia*, cur. A. Frignani, S. Bariatti, *Disciplina della concorrenza nella UE*, 64, Padova, 2012, p. 915 ss. Per la dottrina straniera, per tutti, cfr. T. JESTAEDT - M. POLLARD, *The application of European competition law in the financial services sector*, in *Journal European Competition Law & Practice*, 2011, p. 371 ss. Si richiama un'importantissima decisione della Corte di Giustizia, la Sentenza CGCE Zuchner C-172/80, con la quale per la prima volta viene disposto con nettezza che l'attività bancaria ha caratteri di attività di impresa, a tutti gli effetti, pur non corrispondendo a un servizio di interesse economico generale mancando dell'apposita concessione emessa dalla pubblica amministrazione che attribuisce a tale attività qualifica di pubblico servizio.

*antitrust* è oggetto di dibattiti proprio in ragione della tipicità del settore e per l'afferenza a un mercato che si presenta caratterizzato da proprie specificità.

Persistendo oscillazioni e incertezze di regolamentazione, pur presentandosi la situazione ambientale in parte cambiata, trova ancora applicazione un regime giuridico parzialmente in deroga<sup>228</sup>.

## **5. Il rifiuto di contrarre opposto dal *P&I Club*. Quali tutele per l'armatore?**

Il diniego del *P&I Club* di provvedere alla copertura assicurativa determina l'armatore a promuovere azioni giudiziarie a tutela. Orbene, le Corti inglesi, sollecitate sulla legittimità dell'esercizio di tali azioni si sarebbero pronunciate negandone l'esperimento, assumendo l'infondatezza del giudizio su tali basi, recisamente escludendo il diritto al risarcimento dei danni richiesti dall'armatore a seguito del rifiuto opposto dall'organizzazione.

Una posizione che sarebbe rimasta ferma nel tempo giungendosi a escludere ogni diritto dell'armatore a ottenere motivazioni in merito alla condotta del *Club*, anzi, consentito al *Club* di non fornire alcuna motivazione. Con la pronuncia delle Corti si sarebbe rafforzato un potere di sindacato, e di verifica, del *Club* circa la sussistenza delle condizioni richieste per l'accesso di aspiranti membri bastando il 'mero gradimento' dell'ente.

Il *P&I Club* resta assoluto 'padrone' dei propri destini legittimato a porre veto all'ingresso se, all'esito di una decisione meramente discrezionale degli amministratori, e in loro vece dei *managers*, l'aspirante membro appaia incoerente alla *mission* societaria. Ed è facoltà - si ripete - che compete agli amministratori posto che l'ammissione di membri attiene alla sfera della gestione diretta dell'impresa: gli amministratori personalmente rispondono nei confronti del *Club*, e nei confronti di ogni socio, degli atti di gestione che irragionevolmente risultino in contrasto con la sfera di interessi dell'ente mutualistico.

Si è ritenuto, nell'abbrivio della giurisprudenza inglese, che tale potere degli amministratori fonda sulla circostanza, inoppugnabile, che il vincolo associativo, che si perfeziona con l'ingresso al *Club*, resta funzionale all'interesse delle parti.

Queste non ricorrono al contratto - strumento che sostanzia il vincolo associativo - per realizzare l'interesse della categoria, piuttosto, per raccordare una pluralità di soggetti portatori di un medesimo interesse di categoria. Pertanto, « a nessun altro elemento, se non alla volontà dei contraenti, potrà farsi ricorso per determinare l'estensione della categoria - la quale non è rispetto al contratto il

---

<sup>228</sup> Può verificarsi, per taluni ambiti - vi ricade il mercato bancario -, che sia la stessa regolamentazione di settore a prevedere esenzioni; altre volte le deroghe vengono previste da specifici regolamenti di esenzione. Questo il caso del settore assicurativo.

*prius*, ma ne è all'opposto il *posterius* - e per decidere su ciò che è conforme o difforme dall'interesse istituzionale dell'organizzazione»<sup>229</sup>.

Verificate le condizioni di ammissibilità di nuovi membri al *Club* è giunto il segno di fermare l'analisi su un fenomeno giuridico che ricorre nelle società mutualistiche ed è il 'principio della porta aperta' che interessa il rapporto tra società e soci.

La legge di riforma delle società recupera il principio della porta aperta - in precedenza solo disciplinato dal regolamento del 1911 in materia di cooperative - modulandone il richiamo in chiave solidaristica così da tutelare l'aspettativa dell'aspirante socio. A rafforzare le garanzie, in capo a questi, il principio suppone l'obbligo di motivazione della decisione di rigetto della domanda del richiedente temperando con la facoltà dell'aspirante-socio, non ammesso, di avanzare istanza di ulteriore disamina all'assemblea, a cui corrisponde l'obbligo degli amministratori di motivare la decisione con una relazione a corredo.

L'ammissione del nuovo socio suppone, pertanto, apposita deliberazione degli amministratori comunicata all'interessato e annotata, a cura degli stessi, nel libro dei soci. In caso di rigetto della domanda si provvederà a comunicare all'interessato entro sessanta giorni e, scaduto questo primo termine, all'esito di ulteriori sessanta giorni, egli potrà chiedere la pronuncia dell'assemblea.

Obbligo degli amministratori, pertanto, è illustrare, nella relazione al bilancio, le ragioni a conforto della decisione assunta in positivo, o le ragioni a detrimento che hanno indotto al rigetto della domanda di ammissione dell'aspirante-socio. Competenza dell'assemblea è fornire indicazioni all'organo di gestione circa le domande non accolte. Intervenuta la decisione assembleare agli amministratori si apriranno due strade: adeguarsi al deliberato, ovvero dimettersi se valutino quella decisione non da condividere.

Tra società e soci si pone un legame diretto e mutuo<sup>230</sup>.

Conseguire vantaggi dall'appartenenza alla società comporta, per il socio, innanzi tutto offrire il proprio fattivo contributo al soddisfacimento dell'interesse sociale. Interesse non già rivolto alla prestazione di un servizio, ma a che la società mutualistica programmi, e realizzi, il rapporto di servizio nel rispetto delle regole poste dall'atto di costituzione e dallo statuto, dalle deliberazioni assembleari, dalle decisioni dell'organo amministrativo.

---

<sup>229</sup> F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, cit., p.112 ss. L'a. richiama le conclusioni a cui è pervenuta autorevole dottrina italiana in materia di associazioni non riconosciute. Poggia su questa visuale spiega la fondatezza delle decisioni, basate su un arbitrario rifiuto da parte del *Club*, circa l'ingresso nell'ente di nuovi armatori. Cfr. F. GALGANO, *Delle associazioni non riconosciute e dei comitati*, in AA.VV., *Commentario al Codice Civile*, curr. A. Scialoja, G. Branca, Bologna-Roma, 1976, p. 52 ss.

<sup>230</sup> G. OPPO, *L'essenza della società cooperativa e gli studi recenti*, in *Riv. Dir. Comm.*, 1959, I, p. 378.

E' possibile si profili, per effetto, un contrasto di interessi tra il singolo socio e gli organi collettivi gestionale e deliberativo.

Con l'istanza di ammissione rileva l'interesse dell'aspirante socio a partecipare alla compagine sociale, nel contempo, l'interesse sociale a verificare la sussistenza nell'aspirante socio dei requisiti soggettivi, e delle condizioni oggettive, di ammissibilità ai sensi dell'art. 2521 c.c.

L'intelaiatura degli interessi, delle aspettative individuali e sociali, induce a riflettere sul carattere 'aperto' degli enti mutualistici<sup>231</sup> benché, certo, sarebbe erroneo impostare in termini di riconoscimento, o meno, di un diritto soggettivo acquisito, di una posizione soggettiva qualificata<sup>232</sup>, ed erroneo per ragioni differenti: al socio resta precluso l'accesso all'ente perché mancante dei requisiti statuari e di legge, ovvero perché inidoneo, a giudizio degli amministratori o dell'assemblea, a rivestire lo *status* di socio in quanto confliggente con gli interessi della società o dei soci effettivi<sup>233</sup>.

Il principio cosiddetto della 'porta aperta' suppone l'attitudine a soddisfare, in via astratta, bisogni coerenti a una categoria di soggetti e attengono all'interesse di terzi aspiranti soci ad accedere alla società cooperativa, altresì, attengono all'interesse generale dei *members* a che vengano accolti in società quanti siano portatori di esigenze coerenti a quelle della compagine sociale<sup>234</sup>.

Nodo problematico attiene alle compatibilità col modello del *P&I Club*.

Si rimanda all'organo di gestione - si è appurato - il potere di esprimere una valutazione discrezionale in merito alla selezione dei nuovi membri, e si richiama l'obbligo di assicurazione della responsabilità armatoriale previsto all'art. 4 della direttiva 2009/20/CE, oltre che i principi generali dettati dall'ordinamento in materia di società mutualistiche. Si giunge al convincimento di considerare

---

<sup>231</sup> Sul punto, si rimanda allo studio di A. MAZZONI, *La porta aperta delle cooperative tra promesse ideologiche e nuovo diritto positivo*, in AA.VV., *Il nuovo diritto delle società*, dirr. P. Abbadessa, G.B. Portale, Torino, 2007, p. 767 ss.

<sup>232</sup> A chiarimento del concetto di 'posizione soggettiva qualificata' si richiama, da una dottrina, quello di 'interesse legittimo': in tal senso, L. BIGLIAZZI GERI, *Contributo ad una teoria dell'interesse legittimo nel diritto privato*, Milano, 1967, p. 367.

<sup>233</sup> Per determinate situazioni la giurisprudenza ha inteso evocare il concetto di diritto soggettivo del socio. E' accaduto a proposito della regolamentazione delle cooperative edilizie a contributo statale, delle cooperative di produzione e lavoro ammesse ai pubblici appalti, per i consorzi costituiti in applicazione della l. 25 maggio 1970, n. 364 recante l'istituzione del 'Fondo di solidarietà nazionale'. Per la giurisprudenza, si veda Cass. civ. 14 maggio 1997, n. 4259, in *Foro.it*, 1998, I, p.1590; App. Brescia 30 dicembre 1993, in *Banca, borsa titoli di credito*, 2, 1994, p. 647; Trib. Udine 14 marzo 1992, in *Società*, 1992, p. 1095. Il carattere eccezionale di tali previsioni normative ribadisce la regola in forza della quale non sia configurabile un diritto soggettivo dell'aspirante socio all'ammissione (così, S. LAFORGIA, *La cooperativa e il socio lavoratore*, Milano, 2009, p. 41 s.).

<sup>234</sup> Tema affrontato da G. OPPO, *L'essenza della società cooperativa e gli studi recenti*, in *Riv. dir. civ.*, 1959, I, p. 374.

l'organizzazione di armatori struttura riconducibile al *genus* delle società che esercitano attività preordinata a uno scopo mutualistico, in tal modo, parametrando l'organizzazione di armatori alla società di mutua assicurazione.

Quanto al coordinamento con la normativa in materia di società mutualistiche non è possibile prescindere dal principio della porta aperta<sup>235</sup>.

Il legislatore nazionale ha previsto un importante contemperamento alla discrezionalità, per vero eccessiva, della competenza degli amministratori circa l'ammissione di nuovi membri ponendo all'art. 2528, comma 3, c.c., il principio di massima per cui il consiglio di amministrazione, entro sessanta giorni, ha l'obbligo di motivare la deliberazione di rigetto della domanda di ammissione e darne comunicazione agli interessati: la motivazione a cui è tenuto il c.d.a. viene intesa nel senso di porre un argine così da limitare ingiustificate e/o discrezionali chiusure da parte degli amministratori<sup>236</sup>. E sarà utile ricordare che viene disposto, nei commi successivi, che l'aspirante socio avverso la decisione di rigetto, ancora nel termine di sessanta giorni e se ne ravvisi ragionevolmente gli estremi, può chiedere una pronuncia dell'assemblea dei soci. Altresì, gli amministratori

---

<sup>235</sup> La discrezionalità degli amministratori in parte risulta attenuata a seguito dell'introduzione di talune garanzie introdotte a beneficio di coloro che aspirino a entrare nella società. Ciò per prevenire rifiuti immotivati o discriminatori. Questione ampiamente approfondita in dottrina: cfr. F. CAVAZZUTI, *Commento sub art. 2511*, in AA.VV., *Il nuovo diritto delle società*, cur. A. Maffei Alberti, Padova, 2005, p. 2622 ss.; M. G. IOCCA, *Il principio della porta aperta*, in AA.VV., *Le cooperative prima e dopo la riforma del diritto societario*, cur. G. Marasà, Padova, 2004, p. 343; L. F. PAOLUCCI, *I soci: il principio della porta aperta e i poteri del consiglio di amministrazione*, in *Società*, 2000, p. 785; G. BONFANTE, *Porta aperta e risarcimento del danno*, in *Giur. It.*, 1994, I, 2, c. 749. Per la giurisprudenza si rimanda ad App. Milano 1 giugno 1994 (*Clausola che rimette l'ammissione di nuovi soci al giudizio insindacabile dell'organo amministrativo*), in *Società*, 1994, p. 1502, con nota di E. Bonavera, *Ammissione di nuovi soci subordinata al 'giudizio insindacabile' del c.d.a.*; App. Firenze 25 settembre 1992 (*Legittimità della clausola statutaria che non prevede alcun termine per la deliberazione di ammissione di nuovi soci del consiglio di amministrazione*), in *Società* 1993, p. 933; Cass. 12 luglio 1990 n. 7252 (*Ammissione di nuovi soci in cooperativa: condizioni e modalità*), in *Giur. Comm.*, 1991, II, p. 566, con nota di G. Fauceglia, *Sul procedimento per l'acquisto della qualità di socio nelle società cooperative*.

<sup>236</sup> Riguardo alla disciplina del mero gradimento espresso dall'organo sociale il legislatore ha sempre mostrato particolare sensibilità revisionando le precedenti posizioni. Con la riforma delle società si è avvertita l'esigenza di provvedere a un contemperamento rispetto alla eccessiva discrezionalità riconosciuta all'organo sociale nelle situazioni che comportino circolazione delle azioni. Pertanto, al fine di garantire l'*exit* al socio intenzionato a dismettere la propria partecipazione alla società azionaria, con ciò evitandosi situazioni in cui questi possa essere ridotto a prigioniero dell'ente societario, si è intervenuto disegnando scenari garantistici. Ove soccorra il mero gradimento dei soggetti preposti alla gestione della società in ordine alla dismissione della partecipazione fondato su giudizi arbitrari e immotivati, si reputa opportuno il riconoscimento al socio dell'uscita dalla compagine sociale prevedendosi come necessario l'esercizio del diritto di recesso o, quanto meno, l'obbligo di riscatto in capo alla stessa società, o agli altri soci, della partecipazione sociale del socio uscente.

annualmente espongono, nella relazione di bilancio, le linee di gestione in adesione al principio della porta aperta.

Tale principio, proprio delle società mutualistiche e orientato a calmierare i poteri dell'organo di gestione, si attaglia significativamente a quanto 'codificato' all'art. 2545-*sexiesdecies*, c.c. che introduce la specifica competenza dell'autorità di vigilanza di accertare le irregolarità nelle procedure di ammissione di nuovi soci e, laddove si riscontri sussistenza di irregolarità, a diffidare la società cooperativa. Nel caso in cui questa non si adegui, né assuma i provvedimenti contemplati nel codice di rito, l'autorità di vigilanza potrà revocare l'organo amministrativo, e i sindaci, affidando la gestione della società ad un commissario, determinando i poteri e la durata.

Insistendo sul terreno delle compatibilità col regime dei *Clubs*, aspetto di ulteriore criticità attiene alle mansioni dell'organo di gestione, ancora in materia di decisioni attinenti all'ingresso di nuovi soci, e verte sulla previsione dell'obbligo di sottoscrivere una polizza di assicurazione a copertura della responsabilità armatoriale. La mancata previsione di un obbligo a contrarre in capo all'assicuratore espone l'assicurando a possibili veti discriminatori opposti all'esito del mancato rispetto di quelle regole di sicurezza e di quei modelli organizzativi, internazionalmente condivisi, previsti dal considerando n. 4 della direttiva.

Applicando con le opportune varianti lo schema in precedenza descritto si invoca, per questo ambito, il 'principio della motivazione' che deve sostenere la decisione dell'organo di gestione onde evitare che l'armatore si esponga ai rischi di un diniego non giustificato. Così, l'introduzione dell'obbligo assicurativo a copertura della responsabilità armatoriale deve prevedere, a contraltare, il diritto dell'armatore a una corretta informazione.

Si prende atto del silenzio del legislatore comunitario.

Né le Convenzioni internazionali in materia di responsabilità armatoriale né, tanto meno, la direttiva 2009/20/CE prevedono un obbligo a contrarre ricadente sull'assicuratore, o sul garante, che sia da contraltare all'obbligo dell'armatore.

Si adduce, a tal proposito, che le situazioni per le quali si richiede copertura assicurativa non attengono alla categoria dei 'rischi di massa', come sono quelli propri della RCA per i quali il legislatore nazionale provvede a impartire un obbligo a contrarre in capo all'assicuratore, ai sensi dell'art. 132 del Codice delle assicurazioni, ma alla categoria dei 'grandi rischi' selezionati singolarmente e non assunti dal *Club* laddove navi, ed equipaggi, non si adeguino agli *standards* di sicurezza, efficienza, professionalità richiesti.

Quanto al piano delle tutele da riconoscere all'armatore si è ritenuto opportuno, in termini di coerenza col sistema della direttiva, ma collidente con l'orientamento delle Corti inglesi, che all'esito di un ingiustificato rifiuto a



contrarre il soggetto leso sia legittimato a pretendere, ancor prima del risarcimento dei danni<sup>237</sup>, l'attivazione di una tutela inibitoria diretta a rimuovere gli effetti dell'illecito perpetrato dal *Club* cagionato dalla decisione dell'organo di gestione.

La carenza della direttiva sul punto specifico, e del decreto di attuazione, pone un ostacolo non agevolmente superabile alla prova del giudizio, a maggior ragione, per un ambito che esige strumenti di rafforzata tutela a beneficio degli armatori in ossequio ai principi generali a salvaguardia della concorrenza.

Anche per questo ambito assume rilievo il ricorso agli obblighi informativi.

Sarà necessario illustrare ai destinatari di provvedimenti immotivatamente assunti le ragioni preclusive all'accesso al *Club*. E si instaura una sorta di sindacato di coerenza ai principi-cardine ispiratori della direttiva che persegue insistentemente la linea della costruzione di un sistema orientato al conseguimento della tutela delle ragioni dei soggetti danneggiati all'esito di condotte perpetrate dagli armatori nell'esercizio delle attività marittime.

Si è dell'avviso, al di là del contributo apportato dal Libro Bianco della Commissione, che sul terreno della violazione delle regole *antitrust* accredita il rimedio del risarcimento del danno - nelle ipotesi in oggetto per rifiuto emulativo di contrarre<sup>238</sup> -, ove ricorrano ragioni di rifiuto a contrarre opposte dal *Club*, rimedio assolutamente invocabile dall'impresa armatoriale è l'esperimento della misura inibitoria<sup>239</sup>. Attivata la misura inibitoria in via cautelare si consegue un duplice effetto<sup>240</sup>: la rimozione della condotta vietata, l'imposizione all'organizzazione armatoriale di prestare copertura assicurativa così ripristinare

---

<sup>237</sup> Il rifiuto a contrattare, ovvero, il ritardo eccessivo a contrarre, delineano ipotesi di inadempimento del monopolista tali da sostanziare la richiesta di risarcimento del danno. Si rinvia alle conclusioni, in tema, di P. BARCELLONA, *Intervento statale e autonomia privata nella disciplina dei rapporti economici*, Milano, 1969, p. 68; M. LIBERTINI, *L'imprenditore e gli obblighi legali di contrarre*, in *La concorrenza e i consorzi*, in AA.VV., *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia*, cit., p. 306.

<sup>238</sup> L'accertamento dell'illecito *antitrust* è difficilmente provabile, come non agevole è la determinazione dell'ammontare del danno da risarcire. In tema, cfr. A. FRIGNANI, *L'insufficienza dei modelli sanzionatori attuali: necessario un tertium genus*, in AA. VV., *Vent'anni di concorrenza*, cur. C. Rabitti Bedogna, P. Barucci, Torino, 2010, p. 471 ss.; M. IMBRENDA, *I contratti di distribuzione*, in AA.VV., *I contratti nella concorrenza*, cur. A. Catricalà, E. Gabrielli, Torino, 2011, p. 671 s., testo e nota n. 57.

<sup>239</sup> A. FRIGNANI, *Diritto della concorrenza. L'insufficienza dei modelli sanzionatori classici e obiettivi dei nuovi modelli*. Public and Private enforcement, in *Dir. comm. int.*, 2008, p. 113 ss. L'a. indaga l'evoluzione che ha interessato la misura inibitoria e osserva che «... anche il contenuto dell'inibitoria, da semplice ordine di *non facere* o di smettere, fu ben presto e senza fatica convertito ad un contenuto positivo: ordine di fare e ciò in relazione alla natura dell'illecito posto in essere (se era un ingiustificato rifiuto di contrarre, il suo contraltare non poteva non essere un ordine a contrarre...)».

<sup>240</sup> A. PISANI MASSAMORMILE, *Procedimenti cautelari nel diritto commerciale. Gli artt. 146, comma 3°, l. fall. e 33, comma 2°, l. antitrust*, in *Giur. Comm.*, 1998, I, p. 712.

condizioni concorrenziali<sup>241</sup>. E del resto, la condotta anticoncorrenziale, di cui si macchia il *Club*, si ammanta di antigiuridicità perché configura una lesione alla regola generale posta all'art. 2598, n. 3, c.c., secondo cui compie atti di concorrenza sleale chiunque si avvalga, direttamente o indirettamente, di ogni mezzo non conforme ai principi di correttezza professionale e tale da danneggiare l'altrui azienda.

I fenomeni di concorrenza sleale che segnano l'attività imprenditoriale, e ledono i principi di correttezza che ne sono fondamento menomano i 'rapporti di competizione' tra imprenditori<sup>242</sup> e in questo ambito va circoscritto ogni comportamento malizioso diretto ad alterare il senso della competizione e le ragioni effettive, e concrete, che sostanziano la dialettica delle posizioni.

Definita e chiara ne consegue l'entità patologica del fenomeno della concorrenza sleale. In presenza di una situazione di arbitrario diniego del *Club* alla richiesta di accesso di un armatore aspirante *member*, fenomeno di concorrenza sleale rileva quando altro armatore concorrente, che nel *Club* rivesta posizione di rilievo, pretenda di prevalere e piegare a proprio vantaggio le dinamiche della competizione non già con meriti e capacità organizzativa, ma avvalendosi di discutibili strumenti così da arrecare nocimento al competitore.

La concorrenza è anima della competizione se rimandi, tuttavia, a lealtà comportamentale, correttezza nel gestire i canali informativi, linearità nel rapporto col pubblico deputato a decretare il successo di un'impresa<sup>243</sup>.

---

<sup>241</sup> Puntuali riflessioni di G. OLIVIERI, *L'applicazione del diritto antitrust*, in AA. VV., *Diritto industriale. Proprietà intellettuale e concorrenza*, Torino, 2012, p. 532 ss.

<sup>242</sup> La disciplina della concorrenza sleale comporta la presenza contestuale di due aspetti: a) il possesso della qualità di imprenditore in capo al soggetto autore dell'atto di concorrenza vietato e in capo al soggetto destinatario di quel determinato atto; b) la sussistenza di un rapporto di concorrenza economica fra gli stessi imprenditori. Il rapporto presenta a oggetto beni o servizi, situati nello stesso ambito di mercato, idonei a soddisfare altrettanti identici bisogni dei consumatori, o bisogni simili o complementari. Si rimanda a Cass. civ., sez. I, sent. 23 marzo 2012, n. 4739. La sussistenza della comunanza di clientela va verificata, altresì, secondo prospettive potenziali considerando l'attività secondo prospettazioni anche dinamiche; per effetto, l'interesse ad agire in concorrenza sleale viene ad essere riconosciuto, e tutelato, anche nelle ipotesi in cui, mancando un rapporto di concorrenza attuale appaia comunque probabile una potenziale interferenza fra i mercati presso cui operano gli stessi imprenditori. Indulge la giurisprudenza su questi aspetti. cfr. Cass. civ., sez. I, sent. 22 maggio 2015, n. 10643; Cass. civ., sez. III, sent. 22 ottobre 2014, n. 22332; Cass. civ., sez. I, sent. 12 febbraio 2009, n. 3478.

<sup>243</sup> R. PARDOLESI, *Le regole della concorrenza*, in AA. VV., *Trattato di diritto civile*, dir. N. Lipari, P. Rescigno, coord. A. Zoppini, IV, *Attuazione e tutela dei diritti*, I, *La concorrenza e la tutela dell'innovazione*, Milano, 2009, p. 3 ss.

## 6. Il sistema di reciproche garanzie tra *P&I Clubs* sorta di *essential facility*.

Si è constatata nel corso della trattazione la mancanza degli estremi utili a ravvisare, ai sensi della normativa *antitrust*, l'illiceità dei comportamenti dei *Clubs*, appartenenti all'*International Group*, finalizzati a uniformare le condizioni generali di polizza previo utilizzo di una tipologia di accordi riconducibile a cartelli di norma vietati. La ragione sottesa è data dai notevoli vantaggi che conseguono all'armatore a tutti gli effetti da considerarsi *consumer*, come tale, fruitore del servizio assicurativo.

Si è posta attenzione, nel contempo, all'armatore cogliendone la posizione secondo una prospettiva diametralmente opposta, dunque, ponendo cura alla presenza attiva sul mercato quale imprenditore-*competitor* in posizione di concorrenza con gli altri armatori. E ne è emersa un'eventuale illiceità dell'agire dell'armatore-*member* da iscriversi nel fenomeno della concorrenza sleale.

L'agire illecito rileverebbe allorché un armatore appartenente a un *Club* forte del tonnellaggio assicurato, o della sua anzianità di *member*, induca l'ente a non prestare copertura assicurativa ad altro armatore concorrente nello specifico servizio di navigazione opponendo un diniego ingiustificato, o rallentandone l'accesso, così da ricavarne sostanziali benefici economici.

Onde evitare comportamenti discriminatori di cui pur potrebbero macchiarsi i *Clubs* utile sarebbe precludere a questi la possibilità di esprimere sindacati discrezionali che possano minare gli equilibri di mercato con l'effetto di ledere, infine, le posizioni individuali. E il 'sistema reticolare' di garanzie reciproche tra *Clubs*, - aderendo a una lettura dottrinale - potrebbe essere qualificato alla stregua di *essential facility*<sup>244</sup> in virtù dei servizi offerti dai singoli *Clubs* e della peculiare forma di protezione riassicurativa prestata

---

<sup>244</sup> Sulla teoria delle '*essential facilities*' cfr. S. BASTIANON, *A proposito della dottrina delle essential facilities. Tutela della concorrenza o tutela della iniziativa economica?*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 1999, p. 149; A. VALERIANI, *L'essential facility doctrine: sviluppi normativi ed orientamenti giurisprudenziali*, in *Resp. comunicazione impresa*, 2001, p. 187 e ss.; C. OSTI, *Nuovi obblighi a contrarre*, Torino, 2004, p. 152 ss.; ID., *L'obbligo a contrarre: il diritto concorrenziale tra comunicazione privata e comunicazione pubblica, contratto e antitrust*, curr. A. Zoppini, G. Olivieri, Roma-Bari, 2008, p. 26 ss.; G. COLANGELO, *L'abuso di dipendenza economica tra la disciplina della concorrenza e il diritto dei contratti*, Torino, 2004, p. 121 ss., e dello stesso a., in precedenza, *Le public utilities tra regolazione e concorrenza. Là dove porta la dottrina dell' essential facility*, in *Enti pubblici*, 2001, p. 451 ss.; G. NIZZI, *Dalla teoria del monopolio naturale alla 'essential facility doctrine': nuove forme di regolazione nel settore dell'energia*, Milano, 2005, *passim*.

dall'*International Group*. Pertanto, la copertura assicurativa e riassicurativa offerta deve ritenersi un 'prodotto intermedio insostituibile'<sup>245</sup>.

L'*essential facility* rimanda - si è detto - al 'prodotto intermedio insostituibile': il bene non solo si caratterizza in base a un criterio di superiorità qualitativa rispetto ad altri beni simili destinati a soddisfare medesimi bisogni, ma occorre rivesta ulteriori caratteristiche merceologiche informate a caratteri specifici che giustificano il tipo di coperture assicurative aventi a oggetto la responsabilità armatoriale prestate dagli enti mutualistici marittimi. Di modo che, il rifiuto di prestare il servizio assume portata tale da impedire, addirittura, la configurazione del settore produttivo che attiene quel prodotto essenziale.

Chiamata a pronunciarsi sulle *essential facilities*, la giurisprudenza comunitaria avrebbe riscontrato una limitazione all'autonomia privata in considerazione dell'obbligo di contrarre a carico delle imprese in posizione dominante così da garantire l'accesso a determinate infrastrutture<sup>246</sup>. Gli stessi giudici avrebbero censurato il rifiuto di contrarre che, rispetto a taluni settori economici, faceva intendere situazione di abuso di posizione dominante<sup>247</sup>.

Se è principio fermo che non compete all'impresa un obbligo generale di contrattare<sup>248</sup>, pure, in casi particolari, il rifiuto potrebbe essere opposto al solo scopo di procurare danno ai concorrenti attuali o potenziali<sup>249</sup>, quanto accade se l'armatore si serva del *Club* per ledere l'attività di altro armatore concorrente.

---

<sup>245</sup> Pertinenti considerazioni di M. LIBERTINI, *Diritto della concorrenza dell'Unione Europea*, cit., p. 338. La visuale dell'a. viene raccolta, e condivisa, da F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale*, cit., p. 231.

<sup>246</sup> Con l'espressione 'infrastruttura essenziale' si intende « un'attrezzatura o un'infrastruttura senza accesso alla quale i concorrenti non possono fornire i propri servizi ai clienti ». Espressione utilizzata per la prima volta nella decisione resa dalla Commissione nel 1992 nel noto caso *B&I/Sealink Holyhead* par. 41. La natura di *essential facility* di una infrastruttura deriva dall'essere, questa, un fattore produttivo essenziale, dunque, un *input* necessario per la fornitura di servizi ai clienti finali la cui duplicazione non è economicamente efficiente.

<sup>247</sup> S. MAZZAMUTO, *Il contratto di diritto europeo*, Torino, 2015, p. 124. Per la giurisprudenza comunitaria cfr. CEG 5 ottobre 1998 C-238/87; CEG 6 aprile 2005 C-241/91; CEG 26 aprile 2004 C-418/01 con nota di R. NATOLI, *Diritti di proprietà intellettuale e rifiuto di licenza: osservazioni a margine del caso IMS Health*, in *Europa dir. priv.*, 2005, p. 465 ss.

<sup>248</sup> Sull'obbligo legale di contrattare, imposizione prevista dalla legge per indurre a concludere una stipulazione, si rimanda a L. MONTESANO, s.v. « *Obbligo a contrarre* », in *Enc. Dir.*, XXIX, 1979, p. 508; A. DE MARTINI, s.v. « *Obbligo a contrarre* », in *N.sso Dig. It.*, IV, Torino, 1968, p. 694.

<sup>249</sup> Si tratta di una eccezione alla regola in materia di libertà contrattuale che le Corti Statunitensi applicano, utilizzate sane cautele, col ricorrere di date condizioni. Rilevano: a) il controllo delle risorse da parte del monopolista, b) la ragionevole impossibilità per il concorrente di duplicare tale risorsa, c) il rifiuto da parte del monopolista di concedere l'utilizzo della risorsa a condizioni ragionevoli, d) la possibilità di fornire la risorsa ai concorrenti, e) l'assenza di un legittimo motivo commerciale, tecnico o di efficienza produttiva per negare ai concorrenti l'accesso all'infrastruttura. Per tali vie, la giurisprudenza americana ha ritenuto configuri violazione dello

Posto che la disciplina della concorrenza riconosce all'impresa la facoltà di decidere autonomamente, perseguire proprie strategie di mercato, interloquire con le controparti, concludere contratti, negoziare prodotti e servizi, stabilire quantità e durata degli stessi, è pur vero che tale ampia discrezionalità soffre limiti se l'impresa agisca in posizione dominante. L'essere in posizione dominante, benché stato privilegiato, suppone speciali responsabilità che ricadono sulle imprese che ne fruiscono, così che preservare i presidi di concorrenzialità comporta che ad esse si imponga, stanti determinate condizioni, un obbligo a contrarre anche con interlocutori coi quali, altrimenti, non intercorrerebbe accordo di alcun tipo.

Questo è concetto cruciale.

Il rifiuto di concludere un contratto, scelta legittima quando opposta da una qualsiasi impresa, può delineare gli estremi dell'abuso in ambito comunitario se resti coinvolta un'impresa in posizione dominante. Così che, ponendosi limitazione alla libertà di iniziativa economica delle imprese, convincentemente si ritiene che l'obbligo di contrarre possa trovare applicazione solo in circostanze eccezionali quando, ossia, risulti necessario garantire la concorrenzialità del mercato di riferimento a fini di tutela superiore del benessere della collettività e dei consumatori.

Tale circostanza ricorre, quando sia l'utente stesso a rilevarla<sup>250</sup> e, a conforto delle regole in materia di concorrenza che impone un obbligo a contrarre per l'impresa detentrici di posizione di dominanza nel mercato, si rinvia alla direttiva 2009/20/CE che, con forte determinazione, pone il principio per cui la violazione dell'obbligo di assicurazione a copertura della responsabilità armatoriale di cui deve farsi carico l'armatore, debba essere sanzionato con l'espulsione e/o col fermo della nave. Rimedi che inducono alla ponderazione: il veto all'accesso al *Club*, se ingiustificato e discriminatorio, delinea gli estremi del boicottaggio.

Il rifiuto a contrattare non comporta solo isolamento sul mercato né solo procura danni all'operatore economico ma, nei casi gravi, l'effetto dell'estromissione dal mercato.

Supporta l'intervento delle *essential facilities* la previsione secondo cui l'infrastruttura a cui si neghi l'accesso al mercato appaia indispensabile e le

---

'*Sherman Antitrust Act*' il diniego di accesso a un'infrastruttura presentandosi una di tali condizioni. Medesimi criteri sono appresi dalla giurisprudenza comunitaria. Nel noto caso giudiziario '*Commercial solvents*' la Corte di Giustizia europea ha rigidamente applicato questo principio nei confronti di un'impresa detentrici di posizione dominante sul mercato in ordine a un prodotto, o a un servizio, indispensabile all'esercizio dell'attività di altra impresa. Cfr. CGCE 16 marzo 1974, cause riunite 6-7 1973, Racc. 1973, p 223 ss.

<sup>250</sup> M. LIBERTINI, *Art. 2247-2642*, in AA.VV., *Commentario al codice civile*, dir. P. Cendon, V, Torino, 1997, p. 1512.

*essential facilities* si informano di duplice valenza utilmente coniugando l'interesse del monopolista proprietario dell'infrastruttura - questo di natura privata -, alle ragioni del pubblico connesse con il *third party access*.

Molti fili si è potuto riannodare nel corso dello studio e, pervenuti a questo stadio, si indulge a una seduzione analitica: l'auspicio è che il legislatore si determini a confezionare un regime di regole certe in materia di accesso all'infrastruttura, a disciplinare condizioni e requisiti per gli utenti e gli operatori economici vigendo regime di concorrenza.

Anche per il mercato delle assicurazioni a copertura della responsabilità armatoriale potrebbe, così, auspicarsi una sana regolazione dell'accesso al mercato con effetti virtuosi in materia di concorrenza. All'uopo, occorrerà 'sterilizzare' la posizione dominante dell'*incumbent*, neutralizzati gli effetti distorsivi prodotti da indebita preminenza, o esuberanza, nei circuiti di mercato.

## **7. La funzione di deterrenza rispetto agli atti di concorrenza sleale nella prospettiva della regolamentazione approntata dai *P&I Clubs*.**

Condizione indefettibile per accedere all'organizzazione di armatori è il rispetto della normativa di settore in materia di sicurezza marittima.

Va preso atto che la direttiva 2009/20/CE non persegue unicamente l'obiettivo dell'innalzamento della soglia di tutele per i terzi danneggiati ma ulteriori finalità: non ultime, l'espulsione dai circuiti di navigazione delle navi difformi ai dettami della normativa vigente e il ripristino della concorrenza tra gli armatori: obiettivi sinergici.

La messa in navigazione della nave richiede il rilascio di apposito certificato di assicurazione, documento che abilita alla navigazione, costituendo il presupposto giuridico a riprova dell'osservanza ai principi regolatori in materia, certificato obbligatorio per le navi di capacità pari, o superiore, a trecento tonnellate.

Prima dell'emissione del certificato di assicurazione il *Club* avverte l'esigenza di svolgere indagini e verifiche, incaricando esperti di fiducia, onde appurare il rispetto degli *standards* di sicurezza, effettuare monitoraggio sulla gestione del naviglio ricorrendo a tecniche di *risk management*. Questo per verificare se l'armatore abbia osservato criteri e regole dettati dai codici internazionali ('*International Safety Management Code*', art. 2, n. 18 della direttiva 2009/16/CE)<sup>251</sup>.

---

<sup>251</sup> M. C. HUBBARD, *The International Safety Management (ISM) Code: a New Level of Uniformity*, in *Tul. L. rev.*, 1998-1999, p. 1585 ss.

L'attività di controllo resta finalizzata a ridurre l'esposizione ai rischi della navigazione in cui è possibile incorrano le navi iscritte ai *Clubs* e, al di là delle normative e dei criteri codicistici, questi impongono il rispetto di condizioni di sicurezza ed efficienza particolarmente rigorose che rimandano al sistema dei *'survey reports on new entry'*. Esaurite le fasi preliminari delle indagini, all'esito positivo, la richiesta di ammissione potrà accettarsi e la nave iscritta all'ente: supporta l'agire del *Club* l'intento di ridurre il rischio se non, addirittura, di inibirlo del tutto.

Gravi le conseguenze prodotte dal mancato possesso del certificato di assicurazione. L'Autorità marittima competente ha potere di emanare l'ordine di espulsione della nave, con effetti pregiudizievoli per l'armatore, fatto salvo quanto disposto dalla direttiva che prevede il fermo della nave laddove siano « in gioco questioni di sicurezza » (art. 5, par. 2, dir. 2009/20/CE). Ma, certo, non sfugge che tale concerto di misure inibitorie della navigazione se per un verso determina l'impossibilità materiale a che la nave, non conforme alle norme, procuri danni impedendone *de iure* l'utilizzo; per altro verso impedisce, o quanto meno contrasta, fenomeni di concorrenza sleale per iniziativa di taluni imprenditori che utilizzano navi 'illegali' non conformi alla normativa di settore.

Lo scenario prospettato fa emergere in tutta pienezza l'aspetto di deterrenza che informa la regolamentazione approntata dai *Clubs* idoneo a produrre l'effetto di inibire la copertura assicurativa agli armatori infedeli i quali, trasgredite le normative in materia di sicurezza marittima, potrebbero trarre notevoli vantaggi economici riconducibili alla sottrazione dagli oneri involgenti le operazioni di messa in sicurezza della nave.

## **CAPITOLO QUARTO**

### **REGIME ASSICURATIVO E PROFILI DI COMPARAZIONE**



## 1. Richiesta di iscrizione al *P&I Club* e oneri informativi a carico dell'aspirante-member.

All'esito dell'*iter* procedimentale che regola l'iscrizione al *Club* della nave, o di parte del tonnellaggio, l'armatore può beneficiare della copertura assicurativa '*protection and indemnity*'.

La domanda d'iscrizione al *Club* è avanzata dallo stesso armatore, nel caso avvalendosi dell'intermediazione di un *broker* assicurativo, tenuto a compilare apposito formulario - *entry* o *application form* - assimilabile, come per i tradizionali contratti di assicurazione, a una proposta contrattuale. Unitamente a quanto previsto dalla disciplina indicata nel codice civile all'art. 1887, l'atto di impulso proviene dal soggetto intenzionato ad avvalersi dei servizi prestati dal *Club* entrando a far parte, in qualità di *member*, della compagine sociale.

Svolgere attività armatoriale richiede deontologia e questa, prima d'altro, attiene all'ottemperanza delle modalità operative e all'osservanza delle prescrizioni in materia di sicurezza marittima. La conformità ai canoni normativi costituisce presupposto indefettibile a che l'armatore aspirante-membro venga ammesso al *Club*<sup>252</sup>. Il *Club* esigerà di apprendere ogni utile elemento così da scientemente valutare e accogliere, nel caso, in piena tranquillità decisionale, il nuovo membro contando sulla sua presenza attiva e ponendo a disposizione i servizi di cui ha diritto a fruire.

A seguito della pronuncia positiva sulla richiesta d'iscrizione<sup>253</sup>, espletati gli oneri informativi<sup>254</sup>, l'*application form* impone il rispetto delle *Club's Rules*, le

---

<sup>252</sup> Criteri fermi governano le modalità di ammissione ('*entry survey*') e il regime di permanenza nell'organizzazione armatoriale. Cfr. S. J. HAZELWOOD, D. SEMARK, *P&I Club. Law and Practice*, cit., p. 37.

<sup>253</sup> L'accoglimento della domanda d'iscrizione consegue all'adozione, da parte del proprietario-armatore, delle linee-guida in materia di gestione e utilizzazione della nave approntate dal *P&I Club*, e all'adeguamento agli *standards* fissati dai protocolli in materia di manutenzione, addestramento, sicurezza e primo intervento in caso di sinistro.

<sup>254</sup> Si richiedono, nel sistema interno, all'armatore aspirante-member un novero di informazioni tecnico-giuridiche secondo i dettami del 'regime amministrativo delle navi' definito al titolo V del Codice della navigazione, ovvero: a) indicazione dei requisiti di identificazione della nave (tipo e caratteristiche principali, stazza, nome o numero, luogo d'iscrizione); b) iscrizione della nave nelle matricole o nel registro delle navi e galleggianti tenuti dagli Uffici marittimi. Si passa, da questa fase, alla cosiddetta 'ammissione della nave alla navigazione' che attiene, definita l'iscrizione nel registro, al rilascio del titolo che abilita alla navigazione (atto di nazionalità e licenza di navigazione). Si aggiunga che la nave deve rispettare tutti gli standard di sicurezza indicati dal 'Codice Internazionale della Navigazione' e dall'*International Safety Management*' (ISM): l'ISM *Code* è un sistema di gestione con certificazione stabilito dall'*International Maritime Organization*' (IMO) per la salvaguardia della vita umana in mare, la proprietà e l'ambiente. Le disposizioni in materia sono state poste dall' 'Accordo Internazionale per la Sicurezza della vita umana sul mare' del 1974 e successive modifiche, e dalla disposizione n. 3051/1995 CE per la

cui disposizioni integrano le norme statutarie nella determinazione del contratto sociale e provvedono a definire gli estremi della copertura assicurativa.

Occorre rendere chiarimenti circa l'*iter* procedimentale di accesso al *Club* ponendo riflessione al passaggio preliminare richiesto all'aspirante *member* di ottemperare agli oneri di compilazione dei formulari approntati dall'ente, requisito contemplato anche nel sistema assicurativo interno<sup>255</sup>. La dottrina inglese vi attribuisce specifico rilievo e la correttezza, e veridicità, delle dichiarazioni prestate a mezzo dei formulari interseca l'esigenza deontologica: il terreno interessato è proprio della *condition precedent*, condizione di validità del contratto di assicurazione, suggello del raccordo tra nuovo aderente ed ente, misura della fiducia tra vecchi e nuovi appartenenti al *Club*.

La relazione che si instaura, *intuitu personae*, tra nuovo socio e *Club* suggella successo e prestigio dell'organizzazione di armatori e la selezione scrupolosa delle afferenze individuali è stretta a valutazioni relative all'entità del rischio armatoriale che si profila per l'organizzazione: il quoziente di rischio costituisce condizione di sostenibilità a che aderisca l'aspirante-socio.

Naturalmente, le decisioni assunte dall'ente attengono a valutazioni di merito, assunte in piena discrezionalità, e la conformità ai presupposti di ammissibilità richiesti coincide con l'interesse dei *Clubs* a respingere, eventualmente, l'accesso agli armatori portatori di rischi elevati, addirittura catastrofici, comunque, agli armatori inaffidabili, tanto, da minare la sana prudente gestione dell'attività assicurativa. I *Clubs* si muovono in funzione di modalità di autoregolamentazione accolte con favore in ambito europeo.

La corretta informazione, l'osservanza del '*duty of disclosure*', di tipico stampo anglosassone, trova rispondenza nell'ordinamento nazionale.

Sovviene il dettato degli artt. 1892 e 1893 c.c.<sup>256</sup>.

Il primo sanziona la condotta, dolosa o gravemente colposa, del contraente estensore di dichiarazioni inesatte e di reticenze in ordine a circostanze tali che

---

gestione certificata delle navi. Nel sistema anglosassone taluni *Clubs* persino conservano l'uso di richiedere all'armatore, nel novero di informazioni rese a supporto della richiesta di iscrizione al *P&I Club*, di fornire indicazione circa precedenti sinistri in cui fosse rimasta coinvolta a vario titolo la nave, a maggior ragione se di risalente costruzione. In modo dettagliato in materia, cfr. E. GOLD, *Gard Handbook on P&I insurance*, 5° ed., London, 2002, p. 122.

<sup>255</sup> Si precisa in giurisprudenza che, al fine di delimitare l'estensione degli obblighi di informazione dell'assicurato, « l'assicuratore, in ossequio alle regole di correttezza, è tenuto ad apprestare un quadro di riferimento delle circostanze che intende conoscere » (Cass. civ., sez. III, 20 novembre 1990, n. 11206, con nota di M. Weigmann, *L'importanza del questionario per valutare le reticenze dell'assicurato*, in *Giur. it.*, 1990, p. 1029).

<sup>256</sup> Le prassi anomale attinenti al fenomeno delle dichiarazioni inesatte e reticenti, rese nella fase preparatoria del contratto di assicurazione, costituiscono un'area su cui poggia l'attenzione dottrinale. In particolare, v. M. BELLARDINI, *Commento agli artt. 1892 e 1893*, in AA.VV., *Codice civile*, cur. P. Rescigno, II, 8° ed., Milano, 2010, p. 3617 ss.

l'assicuratore non avrebbe prestato il suo consenso o non lo avrebbe prestato alle medesime condizioni se gli fosse stato noto l'effettivo stato delle cose, causa di annullamento del contratto; il secondo consente all'assicuratore di recedere dal contratto quando il contraente abbia agito senza dolo o colpa grave, tuttavia, trasmettendo inesatte dichiarazioni su circostanze pertinenti di rilievo.

Le disposizioni codicistiche denotano puntualmente lo stato di debolezza in cui versa l'assicuratore quando insorgano anomalie contrattuali cagionate da irregolare esercizio degli oneri informativi a carico dell'assicurato. La situazione di asimmetria informativa comporta, pertanto, il venir meno della copertura assicurativa, ovvero, l'attenuazione della sua portata, e si giustifica per il fatto che l'assicuratore rimarrebbe non adeguatamente tutelato dinanzi a rischi imponderabili. La 'via di fuga' è sottrarsi a un contratto sbilanciato, dunque iniquo: le garanzie prestate dagli artt. 1892 e 1893 c.c. tutelano rispetto al verificarsi di esiti nefasti conseguenti ad abuso di posizione contrattuale, in questo caso riconducibile alla condotta dell'assicurato.

Accertata l'esigenza comune ai sistemi giuridici, all'assetto anglosassone come a quello nazionale, di assicurare l'indefettibilità degli oneri di correttezza informativa, è pur vero che qualche differenza sussiste tra i sistemi e attiene a differenti sensibilità circa gli effetti di quella che si è soliti definire 'misrepresentation', o 'non disclosure'<sup>257</sup>, ovvero, la mancata informazione riguardo a circostanze di portata rilevante, o anche di portata specifica, comunque utili, sovente imprescindibili, tali da circoscrivere l'entità del rischio gravante sull'assicuratore. Circostanze, se non adeguatamente colte e ponderate, che potrebbero falsare l'esposizione al rischio, e l'entità stessa del rischio, parafrasando una situazione irrealistica e non veritiera.

Presentando tale evenienza il codice civile modula le tutele da accordare all'assicuratore - si è anticipato - a seconda che la dichiarazione inesatta, o reticente, resa dall'assicurato sia, o meno, inficiata da dolo o colpa grave concedendo, nella prima ipotesi azione di annullamento del contratto<sup>258</sup>, nella seconda diritto di recesso<sup>259</sup>: strumenti di difesa azionabili entro il termine di tre mesi dal giorno in cui l'assicuratore abbia avuto contezza della distorta dichiarazione. Comune alle situazioni prospettate è che l'errata rappresentazione

---

<sup>257</sup> A. BOGLIONE, Non disclosure e misrepresentation in assicurazione e riassicurazione, in *Dir. mar.*, 2000, p. 33 ss.

<sup>258</sup> La giurisprudenza di legittimità indulge sulla individuazione dei presupposti dell'azione di annullamento del contratto di assicurazione in conseguenza di dichiarazione inesatte, o reticenti, rese con dolo o colpa grave. Reiterati gli interventi della Suprema Corte. Tra i più incisivi, Cass. civ., sez. III, 17 dicembre 2004, n. 23504, in *Foro it.*, 2005, I, p. 2778; Cass. civ., sez. III, 21 luglio 2006, n. 16769, in *Mass. giur. civ.*, 2006, p. 3; Cass. civ., sez. III, 4 gennaio 2010, n. 11, in *Mass. giur. civ.*, 2010, p. 11.

<sup>259</sup> Cfr. Cass. civ., sez. III, 19 dicembre 2000, n. 15939, in *MGC*, 2000, p. 2621.

della realtà non attiene a valutazioni generiche di rischio, ma a situazioni concrete così che l'assicuratore - si ribadisce - non avrebbe prestato il consenso, o non lo avrebbe prestato alle medesime condizioni.

Fermo il requisito della corretta e sana informazione - MIA 1906 *sections* 18-20 - il diritto anglosassone, nell'individuare le cause che inficiano la stipulazione, prescinde dal prevedere la condotta fraudolenta del soggetto che aspiri alla copertura assicurativa. Viene previsto, in quel sistema, che la *misrepresentation*, o la *non disclosure*, anche incolpevole, di circostanze rilevanti per l'assunzione del rischio in capo all'assicuratore comportino il diritto a impugnare il contratto affrancando il *Club* dall'obbligo di indennizzo.

Risiede, in questo aspetto, la differenza con la disciplina interna non essendo contemplata, nel sistema anglosassone, una duplice modalità di tutela a seconda che la condotta dell'armatore sia inficiata da dichiarazioni inesatte e reticenze con, o senza, dolo o colpa grave. La ragione risiede nella differente portata che riveste il ruolo dell'armatore nel *Club*: questi ha duplice veste - assicurato e socio - portatore di responsabilità individuale e partecipa della responsabilità che investe l'organizzazione a seguito di vicende riconducibili all'attività armatoriale dei singoli membri.

Torna di rilievo, nella sua pienezza, l'aspetto informativo-conoscitivo, gli oneri di comunicazione a carico dell'aspirante *member*, la divulgazione di ogni possibile aspetto, elemento, circostanza che concetti positivamente ai fini della corretta confezione del contratto di assicurazione.

La semplice compilazione di formulari e moduli da parte dell'aspirante-membro non esaurisce l'onere informativo da adempiere all'atto della presentazione della domanda. In questi termini ricorrerebbe un onere minimale a cui provvedere. In realtà, a seguire i dettami del diritto inglese in materia assicurativa - tendenzialmente confliggenti con gli orientamenti della nostra giurisprudenza di legittimità - il proponente è tenuto a comunicare ogni elemento utile, di cui è a conoscenza, così da illustrare in modo esauriente qualsiasi circostanza rispetto a cui si richieda copertura assicurativa, e questo a prescindere dalla previa richiesta dell'ente assicuratore di apprendere informazioni utili che attengano all'obbligo di *disclosure*, di 'rivelazione', al fine di esattamente delimitare la situazione che si vuole assicurare<sup>260</sup>.

---

<sup>260</sup> In modo contrario afferma la Cassazione che nel caso in cui siano state richieste « con apposito questionario, specifiche informazioni sulle circostanze afferenti il rischio dedotto in contratto, la mancata inclusione fra i quesiti così formulati, di determinati profili di fatto evidenzia un atteggiamento di indifferenza dell'assicuratore, nel senso dell'estraneità dei profili stessi all'ambito del proprio interesse di conoscenza, valutabile al fine dell'esclusione a carico dell'assicurato che li abbia sottaciuti di un comportamento reticente secondo la previsione degli artt. 1892 e 1893 c.c. ». A tal proposito, al fine di garantire efficacia allo strumento del

Esigenze di miglioramento del sistema hanno indotto molti *Clubs* a provvedere escogitando clausole che estendano il *duty of disclosure* oltre la fase di conclusione del contratto, permanendo l'obbligo informativo nello stadio successivo del rinnovo della garanzia assicurativa all'esito della prima scadenza contrattuale, e in quello stadio in cui l'armatore richieda variazioni delle condizioni di copertura assicurativa.

Non significa, certo, che incombe sul socio, insistentemente, una *obligation of disclosure*, sorta di spada di Damocle, stipulato il contratto di assicurazione: la giurisprudenza anglosassone ha precisato che tale onere ricade al solo presentarsi di determinate situazioni<sup>261</sup> - modifica delle condizioni di copertura, alterazione sopravvenuta del rischio -, oltre che di rinnovo della polizza<sup>262</sup>.

## 2. Articolazione del nesso tra rapporto sociale e rapporto assicurativo.

Il riconoscimento della personalità giuridica segna un solco tra pregresso e attuale regime dei *Clubs*.

L'originario assetto del *Club* rimandava a un sistema associazionistico che prevedeva l'instaurazione di una relazione contrattuale tra gli armatori aderenti, rispetto a cui l'associato era considerato fruitore del servizio assicurativo, e l'assicuratore dei rischi prodotti dall'attività armatoriale esercitata da altri *members*.

Col passare del tempo si sarebbe assistito a una evoluzione dell'atteggiarsi del rapporto assicurativo.

Acquisita la veste giuridica di *incorporated company limited by guarantee* il *Club* è divenuto recettore di situazioni giuridiche, pertanto, deputato ad assumere direttamente il ruolo di sottoscrittore del contratto di assicurazione con

---

questionario è necessario che l'assicuratore lo predisponga in modo dettagliato. Così, Cass. civ., sez. III, 24 novembre 2003, n. 17840, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2004, I, p. 401.

<sup>261</sup> Si rimanda alle vicende giudiziarie *Niger Co. Ltd. v. Guardian Assurance Co. Ltd.* (1992) 13 Ll. L. Rep. 75; *Banque Keyser v. Skandia* (1990) 2 *Lloyd's Rep.* 377; *Manifest Shipping Co. Ltd. v. Uni Polaris Insurance Co. Ltd. (The 'Star Sea')*, 1997) 1 *Lloyd's Rep.* 360; *K/S Merc-Scandia XXXII v. Lloyd's Underwriters (The 'Mercandian Continent')*, 2001) 2 *Lloyd's rep.* 563. In senso opposto, cfr. *Black King shipping Co. & Anr. v. Massie (The 'Litsion Pride')*, 1985) 1 *Lloyd's Rep.* 437. Riferimenti giurisprudenziali rinvenibili in D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p. 42 s., spec. nt. 5.

<sup>262</sup> Circostanza analoga è prevista all'art. 1898 c.c. in caso di aggravamento del rischio. Tale previsione risponde all'esigenza secondo cui al verificarsi di una alterazione della originaria situazione oggettiva possono modificarsi le probabilità di avveramento dell'evento. Si richiede al riguardo al contraente di cooperare con l'assicuratore ai fini della determinazione del rischio così da portare in sua conoscenza i mutamenti oggettivi che hanno generato un suo aggravamento.

gli armatori iscritti<sup>263</sup>: non si delinea unicamente un rapporto tra soci ma prende forma un rapporto tra soci e struttura mutualistica e la comunione dei rischi si realizza, se pure in via mediata, con l'imputazione alla mutua dei rapporti assicurativi intercorrenti tra affiliati al *Club*<sup>264</sup>.

Trasponendo l'analisi al piano soggettivo e circoscrivendo alla posizione ricoperta dall'armatore, si è ribadito che, all'esito dell'accoglimento della domanda di iscrizione della nave, l'armatore entra a far parte dell'ente mutualistico fruendo, nella qualità di socio, della copertura assicurativa *protection and indemnity*. Ora è a dirsi che, se l'adesione alla *company* attribuisce all'armatore la duplice veste - di assicurato e socio -, è pur possibile che tale correlazione ceda alla distanza e non valga per l'intera durata del rapporto allorché insorgano eventi ostativi di grave rilievo tali da privare il *member* della copertura assicurativa pur senza questo comportare la cessazione del rapporto sociale<sup>265</sup>. Reiterati pronunciati delle Corti anglosassoni confermano l'assunto insistendo sulla non ineluttabile convergenza degli *status* valendo il principio in forza del quale la cessazione della copertura assicurativa non implica, in via automatica, il venir meno della qualità di socio, pertanto dei relativi obblighi, in capo all'armatore<sup>266</sup>.

Le *Rules* dei *Clubs* accedono a questa consolidata impostazione.

L'interruzione della copertura assicurativa non comporta l'estinzione del rapporto sociale e il pagamento dei contributi versati dagli armatori a titolo di *calls* - corrispettivo a cui è tenuto l'assicurato a beneficio dell'assicuratore - dovrà essere ancora riconosciuto all'ente. Da cui, la sospensione del rapporto assicurativo e della copertura *protection and indemnity*, ma la persistenza dell'obbligo di adempiere alla prestazione di pagamento delle *calls* al *Club*.

Si infrange l'originaria indissolubilità del nesso tra rapporto sociale e rapporto assicurativo nelle mutue anglosassoni, coerentemente alla lettura della società di mutua assicurazione offerta da autorevole dottrina che non manca di constatare come nel seguente tipo societario sia preferibile discorrere non tanto di unificazione, quanto di collegamento dei rispettivi rapporti<sup>267</sup>.

Pur ricorrendo congiunture differenti si potrebbe rinvenire, nell'ordinamento interno, una dissociazione dei predetti rapporti nell'ipotesi in cui

---

<sup>263</sup> G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 1275.

<sup>264</sup> A. GENOVESE, *L'essenza dell'assicurazione mutua*, in *Riv. soc.*, 1960, p. 1075 s.

<sup>265</sup> Si pensi all'ipotesi in cui l'armatore abbia contravvenuto alla *Rule* del *Club* che impone l'obbligo di avviso, o al caso in cui il soggetto abbia violato una *warranty* del contratto di assicurazione.

<sup>266</sup> Regola generale richiamata dai giudici inglesi nella circostanza della nota vicenda giudiziaria *North - Eastern 100° Steamship Insurance Association v. Red "S" Steamship Company e Branford v. Howard*.

<sup>267</sup> G. FERRI, *Mutua assicuratrice*, cit., p. 1042 ss.

l'assicurato non provveda al pagamento del premio con ciò rilevandosi la coerenza rispetto al dettato costituzionale dell'obbligo di pagare il premio per tutto il periodo in cui la garanzia assicurativa resti sospesa. Quanto conferma la fisionomia del contratto di assicurazione come contratto consensuale<sup>268</sup> oneroso e a prestazioni corrispettive: il corrispettivo è dato dal premio che l'assicurato è onerato a corrispondere quale contropartita della obbligazione assunta dall'assicuratore<sup>269</sup>.

L'art. 1901 c.c. regola la circostanza del mancato pagamento del premio in tema di assicurazione danni, distinguendo l'ipotesi per la quale il premio non venga versato in unica soluzione, dall'altra, del mancato pagamento della prima rata di premio fissata dal contratto; e ancora, distinguendo dall'ipotesi in cui, alle scadenze convenute, il contraente non paghi i premi successivi<sup>270</sup>. Al citato articolo risale, altresì, il principio per cui, in entrambe le ipotesi richiamate, interviene la risoluzione di diritto del contratto se l'assicuratore non agisca entro sei mesi dal giorno della scadenza del premio insoluto per la relativa riscossione.

Effetto dell'inadempienza dell'obbligo di pagamento del premio è la sospensione della copertura assicurativa con modalità differenti secondo l'oggetto dell'inadempimento<sup>271</sup>. La sospensione opera immediatamente e si protrae sino

---

<sup>268</sup> Comunque va considerato - visuale corroborata da un pertinente puntuale intervento della Suprema Corte (Cass. civ. 4 febbraio 2000, n. 1239) - che lecita è la clausola negoziale « che regoli il momento conclusivo del contratto diversamente dai criteri generali di cui agli artt. 1326 e 1335 » prevedendosi il pagamento del premio « non come semplice condizione di efficacia di un contratto già concluso e obbligatorio fra le parti ma come requisito essenziale di perfezionamento ».

<sup>269</sup> L'ipotetica disparità di trattamento riservata ai due contraenti, assicurato e assicuratore, i relativi dubbi di illegittimità costituzionale, è *quaestio* che sollecita il confronto delle posizioni. Sgombra il campo da ogni residua perplessità Corte cost. 5 febbraio 1975, n. 18, in Foro it., 1975, I, c. 522 che valuta « la regolamentazione data dall'art. 1901 delle conseguenze del mancato pagamento del premio assicurativo del tutto razionale e corrispondente alla diversa situazione dell'assicuratore e dell'assicurato rispetto al rapporto contrattuale », ovvero, « conforme alla particolare natura e alla struttura del contratto di assicurazione », posto che « l'assicurato, non pagando il premio, si sottrae all'obbligo di partecipare per la sua parte alla comunione dei rischi, turbando l'equilibrio e l'economia del rapporto contrattuale ».

<sup>270</sup> La Suprema Corte (Cass. civ. 8 novembre 1984, n. 5639, in Foro it., 1985, I, c. 205 con nota di Paganelli) avverte che tale disciplina « costituisce una particolare espressione dell'istituto della eccezione di inadempimento » con la conseguente applicabilità del disposto dell'art. 1460, comma 2, che « nei contratti con prestazioni corrispettive non consente l'eccezione di inadempimento quando il rifiuto della prestazione sia contrario a buona fede ».

<sup>271</sup> Nel contratto di assicurazione, l'obbligo di versamento del premio, la cui inottemperanza produce la sospensione della copertura assicurativa, ai sensi dell'art. 1901 c.c., non implica perfezione del contratto secondo il criterio dell'incontro delle volontà dei contraenti posto agli artt. 1326 e 1335 c.c. ma, esclusivamente, requisito di esatto adempimento della prestazione. Nella questione di specie esaminata, la Suprema Corte non ha ritenuto fosse operante la copertura assicurativa verificatosi il versamento di una parte del premio seguita dalla stipulazione del

alle ore ventiquattro del giorno in cui interviene il pagamento del premio se attiene al pagamento integrale del premio, o alla prima rata dello stesso; viceversa, se attiene alle rate seguenti opera dalle ore ventiquattro del quindicesimo giorno successivo alla scadenza del premio.

Quest'ultima previsione considera un periodo di tolleranza e, nel caso si avveri *in continenti* l'evento, l'assicuratore sarà tenuto al pagamento integrale della somma stabilita in contratto. Si è precisato che, per l'intero periodo di tolleranza, il rischio continua ad essere coperto così che il verificarsi del sinistro comporta l'obbligo dell'assicuratore di pagare il relativo indennizzo: effetto giuridico che non resta precluso dalle vicende successive.

Intervenendo in materia la Suprema Corte ha ribadito che la regolamentazione prevista al comma 2 dell'art. 1901 c.c. poggia su un duplice obbligo delle parti: dell'assicurato di pagare le rate del premio successive alla prima, entro il termine di scadenza prorogabile sino a quindici giorni, pena la sospensione della garanzia assicurativa; dell'assicuratore di sopportare il decorso del suddetto termine di tolleranza prima di invocare la mora dell'assicurato e ritenersi svincolato dall'obbligo di pagamento dell'indennità se il sinistro si verifici durante il periodo di sospensione<sup>272</sup>. D'altronde, il periodo di sospensione attiene solo alla copertura assicurativa, mentre il contratto conserva la sua efficacia, di guisa che il contraente è tenuto al pagamento del premio anche se l'assicuratore non sia obbligato a indennizzare i sinistri in questo periodo accaduti. La medesima previsione vale anche nell'ipotesi prospettata al comma 1 dell'art. 1901 c.c. in considerazione del principio dell'indivisibilità del premio.

La conformità della disciplina al quadro costituzionale, così delineata, ha costituito oggetto di insistite verifiche e la Corte Costituzionale<sup>273</sup> sarebbe giunta alla conclusione che la previsione dell'obbligo dell'assicurato di provvedere al pagamento del premio, contrapposta all'esonero dell'assicuratore di adempiere alle proprie obbligazioni lungo il periodo di sospensione, resta coerente alla natura del contratto di assicurazione. Rispetto a questo la sopportazione del rischio, in capo all'assicuratore, è condizionata all'adempimento della prestazione da parte dell'assicurato e l'equilibrio - tecnico ed economico - non si realizza entro i confini del singolo contratto ma interessa l'insieme dei rischi assicurati tra cui ha senz'altro rilievo il rischio ravvisato in contratto.

---

contratto, in mancanza del saldo alla scadenza prevista. Cass. civ., sez. III, 31 gennaio 2008, n. 2390, in *Assicurazioni*, 3, 2008, p. 293.

<sup>272</sup> Cass. civ., 9 marzo 1993, n. 2818, in AGCSS, 1993, p. 692.

<sup>273</sup> Si rinvia a Corte Cost., 12 dicembre 1984, n. 284, in *Giur. cost.*, 1984, I, p. 2132; Corte Cost., 5 febbraio 1975, n. 18 in *Assicurazioni*, 1975, II, p. 71 con nota di E. Favara; Corte Cost., 12 aprile 1978, n. 34, in *Giur. cost.*, 1978, I, p. 513; Pret. Torino, 15 febbraio 1980, in *Riv. dir. civ.*, 1981, II, p. 212, con nota di A. Braccioldi. In dottrina, A. KOHLER, *La Corte Costituzionale e l'assicurazione privata*, in *Assicurazioni*, 1, 1983, p. 169.



La Consulta ribadisce questo asserto e accredita un taglio ermeneutico: la sospensione della copertura assicurativa, in presenza dell'inadempimento dell'assicurato, cade nella sfera di applicazione del principio *inadimplenti non est adimplendum* calato nella vicenda del contratto di assicurazione.

### **3. L'interesse assicurabile dell'armatore agli effetti del riconoscimento dello status di member.**

Imprescindibile requisito per far parte del *Club* è l'«interesse assicurabile» dell'aspirante *member*<sup>274</sup>, pertanto, occorre che questi sia portatore di un «*insurable interest*», rapportato alle responsabilità che potrebbero derivargli nella qualità di proprietario-armatore della nave di cui richiede l'iscrizione.

L'ordinamento interno richiama il concetto di interesse assicurabile all'art. 1904 c.c. statuendo la nullità del contratto se, dal momento in cui decorre l'assicurazione, non vi sia un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno.

Il concetto è sin troppo noto nella tradizione giuridica, e tuttavia, presenta angolazioni che richiamano le attenzioni della dottrina. Questa appare orientata in duplice senso: vi è chi suppone che l'interesse assicurabile corrisponda all'«interesse oggettivo» orientandosi a delimitare la sfera dell'interesse prescindendo dalla persona del titolare<sup>275</sup>; chi sostiene che non possa trovar credito un'interpretazione che non tenga conto del soggetto a cui l'interesse rimandi accreditando, con ciò, la teoria dell'«interesse soggettivo»<sup>276</sup>.

Una visuale, quest'ultima, che trova maggiore seguito tra gli studiosi del diritto delle assicurazioni nella convinzione, da questi espressa - posto che ogni rapporto giuridico comunque vada inteso rapporto intersoggettivo -, che i soggetti del rapporto non sono meno essenziali del bene nella prospettiva della identificazione del rapporto stesso e la conferma è data dal fatto che una qualsiasi modifica nel lato soggettivo del rapporto ne produce l'estinzione e l'effetto di sostituzione con altro rapporto che viene in esistenza. Orbene, individuato l'interesse assicurato circoscrivendo in un rapporto fra due o più persone, riferito

---

<sup>274</sup> Il concetto di «interesse assicurabile» nel campo delle assicurazioni marittime viene circoscritto da A. BOGLIONE, *Rischio e interesse (assicurabile e assicurato) nelle assicurazioni (marittime e non) dei rischi ordinari e di quelli c.d. di guerra: una problematica sempre di attualità*, in *Dir. mar.*, 2004, p. 117 ss.

<sup>275</sup> Opinione condivisa da A. GENOVESE, *Circolazione del rapporto assicurativo*, in *Riv. dir. civ.*, 1958, I, p. 521 s.

<sup>276</sup> Afferma, tra gli altri autori, la posizione ermeneutica illustrata, rivolgersi alla persona per delimitare l'interesse assicurato, A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, cit., p. 195 ss.

a un bene determinato, non sarà possibile prescindere dai soggetti titolari di quell'interesse<sup>277</sup>.

In adesione a tale orientamento autorevole dottrina definisce in modo puntuale l'interesse assicurativo come « relazione che intercorre tra una persona e l'evento in conseguenza della quale l'evento si ripercuote su quella persona, determinando in essa il sorgere di taluni bisogni economici »<sup>278</sup>. Né vi è esitazione nell'asserire che l'interesse corrisponde a quell'aspetto che nel contratto di assicurazione-danni 'interfaccia' il soggetto al rischio delle conseguenze economiche pregiudizievoli che trasferisce<sup>279</sup>.

Si misura il tipo di interesse rispetto al bene assicurato e questa modalità di procedere, se resta coerente alle assicurazioni di cose, può altrettanto ritenersi coerente, ampliato il terreno delle compatibilità concettuali, alla sfera dei diritti di credito e dei diritti relativi all'integrità psico-fisica della persona, per effetto, all'ambito delle assicurazioni del credito e delle assicurazioni contro i danni alla persona. Comunque, l'interesse assicurabile, inteso nell'accezione di mero interesse personale alla conservazione di un dato bene (*periculum rei*) - che interseca l'esigenza della conservazione all'esigenza di apprestare garanzia assicurativa<sup>280</sup> -, nel sistema assicurativo nazionale mal si concilia al regime posto per le assicurazioni del patrimonio rispetto a cui l'assicurato si cautela contro l'insorgere del debito.

L'assicurazione della responsabilità civile prevede che l'assicuratore si obblighi a tenere indenne l'assicurato dalle pretese risarcitorie avanzate dai terzi sul patrimonio dello stesso (*periculum patrimonii*) in ordine a crediti derivanti da illecito imputabile al debitore della prestazione risarcitoria<sup>281</sup>. La *ratio* è data dall'esigenza di offrire cautele avverso i rischi di impoverimento del patrimonio esposto a condotte non consone, prevedendone la reintegrazione mediante atti di concreta soddisfazione effettuati dall'assicuratore tenuto a sopportare il costo della lesione procurata all'interesse altrui: in concreto, la responsabilità civile tende a confondersi con la stessa obbligazione riparatoria imposta al soggetto responsabile<sup>282</sup>.

---

<sup>277</sup> L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *EdD*, Milano, 1958, III, p. 466.

<sup>278</sup> G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, cit., p. 776.

<sup>279</sup> G. FANELLI, *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* dir. da A. Cicu e F. Messineo, XXXVI, Milano, 1973, p.145; ID. voce *Assicurazione contro i danni*, in *Ed.D.*, Milano, 1981, p. 4 ss.; G. FERRI, *L'interesse nell'assicurazione danni*, in *Assicurazioni*, 1941, I, p. 216; G. VOLPE PUTZOLU, *L'assicurazione*, in *Trattato di diritto privato* diretto da P. Rescigno, XIII, Torino, 1985, p. 70.

<sup>280</sup> M. FAVARO, *Il trasporto delle merci nel commercio internazionale*, Milano, 2013, p. 43.

<sup>281</sup> L. BUTTARO, *L'interesse nell'assicurazione*, Milano, 1954, p. 55.

<sup>282</sup> C. F. GIAMPAOLINO, *Le assicurazioni. L'impresa. I contratti*, in *Trattato di diritto commerciale* diretto da R. Costi, sez. III, vol. 3, Torino, 2013, p. 345. In giurisprudenza cfr. Cass. civ., sez. I, 17 luglio 1993, n. 7971, in *Mass. Giust. civ.*, 2000.

Una ricostruzione, questa, che evidenzia le contraddittorietà, le palesi incongruenze, quanto all'ambito delle coperture assicurative da responsabilità armatoriale, col sistema anglosassone dei *Clubs* fondato solidamente sul principio di condivisione dei rischi e sul coinvolgimento di una pluralità di soggetti.

La sfera dell'interesse assicurabile, riportando l'analisi all'ambito delle assicurazioni mutualistiche marittime, è alquanto ampia interessando ogni rapporto giuridico attinente al bene-nave causa potenziale di responsabilità connessa all'esercizio nautico e all'utilizzazione commerciale<sup>283</sup>. E l'esercizio nautico e l'utilizzazione commerciale della nave comportano, certo, il coinvolgimento attivo di una pluralità di soggetti che condividono interessi sulla medesima *res*.

Nonostante rilevi il coinvolgimento corale di vari soggetti portatori di interessi la qualità di socio, e di assicurato, va riconosciuta solo a coloro che effettivamente abbiano stipulato il contratto di *membership*. Pertanto, è da ritenersi irrilevante, nell'ottica dell'assicuratore, la compresenza di soggetti portatori di interessi sulla nave rispetto agli interessi che conducono direttamente al membro iscritto, a meno che il Consiglio di amministrazione, o in sua vece i *managers*, provvedano con apposito *memorandum* ad annotare sul *certificate of entry* il nominativo dei soggetti portatori di interessi diversi sul bene-nave.

#### **4. Elementi di prova del contratto di assicurazione marittima.**

Si ricorda che il *Club* provvede al rilascio all'armatore-*member* del certificato di iscrizione della nave corrispondente alla polizza dell'ordinaria assicurazione a premio fisso. Il certificato è requisito per documentare l'appartenenza dell'armatore-proprietario della nave al *Club*, ovvero del soggetto a questi equiparato, corredando con una serie di informazioni imprescindibili - nome della nave, termini di decorrenza e di durata della copertura *protection and indemnity*, rischi assicurati -, per effetto, costituendo prova dell'avvenuta stipulazione del contratto assicurativo.

E altresì si ricorda che fisionomia e contenuto del rapporto sociale rimandano allo statuto e alle *Club's Rules*<sup>284</sup> richiamate nel *certificate of entry* parti integranti del contratto, oltre che alle ulteriori varie disposizioni regolamentari emesse dall'organizzazione. Eventuali variazioni apportate alle

---

<sup>283</sup> Definizione richiamata in S. HODGES, *Law of Marine Insurance*, II ed., London, 2001, p. 15 ss.

<sup>284</sup> Oggetto, scopo, operatività della garanzia assicurativa individuano ambiti disciplinati descritti da clausole contrattuali che attengono alle condizioni generali del contratto confezionato dalle *Rules*. Di tali condizioni le *Rules* descrivono i tipi, delimitano gli ambiti di applicazione, fissano gli obblighi, e gli oneri, a carico del *member* assicurato.

originarie condizioni contrattuali, corredate delle rispettive decorrenze, vanno menzionate in altro attestato rilasciato dai *managers* integrativo del *certificate of entry*, l'«*endorsement slip*»<sup>285</sup>.

L'ordinamento interno prescrive la forma scritta quale prova del contratto di assicurazione, appunto requisito *ad probationem*<sup>286</sup>, ai sensi dell'art. 1888 c.c.<sup>287</sup>, a tutela delle rispettive posizioni dedotte in contratto: dell'assicurato contraente maggiormente esposto a condotte lesive del principio di buona fede e correttezza contrattuale di cui può macchiarsi l'assicuratore; dell'assicuratore che può opporre all'assicurato gli estremi della copertura assicurativa. La proposta scritta diretta all'assicuratore vale come proposta ferma irrevocabile ai sensi dell'art.1329, comma 1, c.c. per quindici giorni - per trenta giorni se necessari visita medica - decorrendo tale termine dalla consegna, o spedizione, della proposta stessa *ex art.* 1887 c.c.

La prova scritta risponde ad accentuate esigenze di certezza del diritto adottandosi un regolamento contrattuale complesso che, sovente, presenta difficoltà di chiarezza contemplando condizioni particolari, e specifiche, in aggiunta, o in sostituzione, alle condizioni generali di polizza<sup>288</sup>.

Tornando alla regolamentazione dei *Clubs* e alla ricerca di un'apposita prova scritta, valida nel contesto di regolamentazione approntata dagli enti mutualistici anglosassoni, è agevole constatare come l'iscrizione della nave produca medesimi effetti della stipulazione di un contratto di assicurazione pur senza il rilascio della polizza assicurativa<sup>289</sup>.

La motivazione, innanzitutto, è riconducibile alla circostanza per cui non viene ritenuta cogente nel sistema dei *Clubs* la disciplina assicurativa

---

<sup>285</sup> E. R. HARDY IVAMY, *Marine insurance*, II ed., London, 1974, p. 504.

<sup>286</sup> La forma scritta, requisito dei contratti con prestazioni standardizzate rivolte alla generalità dei consumatori, non è stabilita come imprescindibile a fini di validità, salvo che non venga espressamente previsto dalle parti, ai sensi dell'art. 1352 c.c.

<sup>287</sup> L'aspetto probatorio del contratto di assicurazione viene affrontato da A. GAMBINO, voce *Assicurazione (contratto di assicurazione: profili generali)*, in Enc. Giur., III, 1988, p. 12.

<sup>288</sup> Si è affermato, da taluno, che valga quale scrittura probatoria del contratto assicurativo non solo la polizza, o altro documento equivalente, ma qualsiasi scrittura privata che rivesta cogenza di prova del consenso averato e del contenuto contrattuale come lo scambio di lettere e di telegrammi, così A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, cit., p. 323; G. SCALFI, *I contratti di assicurazione. L'assicurazione danni*, Torino, 1991, p. 111.

<sup>289</sup> La inconsistenza della polizza assicurativa al fine di attestare la validità dell'assicurazione mutua è aspetto posto in luce da S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Club*, op. cit., p. 288 ss.; A. MANZITTI, *Natura giuridica degli istituti per l'assicurazione dei rischi marittimi complementari*, cit., p. 245 ss. Quanto alla sussistenza della forma scritta a scopo di attestazione dell'avvenuto contratto di assicurazione tra *P&I Club* e armatore, si rimanda al pronunciato del Trib. Genova 12 aprile 1979, in Dir. mar., 1979, p. 585 che afferma l'imprescindibilità del *certificate of entry* capace di rimandare alle previsioni statutarie dell'ente e alle *Rules del Club*, nella specie l'*United Kingdom Mutual Steamshi Insurance Association*).

anglosassone che espressamente richiede la prova del rapporto contrattuale, funzione assolta ordinariamente dalla polizza. E ancora, difettano nel sistema dei *Clubs* precondizioni normative atte a fornire una definizione di polizza. Si ritiene che il *certificate of entry*, unitamente all'atto costitutivo, allo statuto e alle *Rules* del *Club* fungano da polizza.

Questo il *trend* ermeneutico che ha maggior credito, e tuttavia, rileva una posizione di contrasto avanzata dalle Corti inglesi che propendono per la non equivalenza, sul piano formale, del *certificate of entry* con le tradizionali polizze assicurative. Considerano le Corti che la valenza probatoria della copertura *protection and indemnity* risulti attestata anche *aliunde* in numerosi documenti tra cui il *certificate of entry*<sup>290</sup>. Di tal guisa il *certificate* rappresenterebbe *conclusive evidence* del solo contratto di *membership* e delle condizioni che disciplinano il rapporto sociale.

Tra i documenti e le varie modalità richiamati nel *certificate of entry* meritano menzione le *Club's Rules* che attengono al contratto di assicurazione che lega il *member* all'ente. Novero di regole che hanno origine in pratiche assicurative marittime talvolta non uniformi e che, sovente, comportano difficoltà interpretative e applicative, così che, superare le aporie dovute a contraddittorietà di disciplina tra le *Rules* dei vari *Clubs* ha condotto ad assoggettare tali regole ai principi dettati dall'ordinamento anglosassone in materia di interpretazione dei contratti, nella specie, del contratto di assicurazione.

Prende forma una *lex mercatoria* settoriale finalizzata a regolare l'imprenditoria armatoriale.

## **5. I doveri a carico dell'armatore al verificarsi del danno: obbligo di avviso e obbligo di salvataggio.**

Al verificarsi di eventi negativi di nocumento a terzi il *member* è tenuto ad avvertire con solerzia il *Club*. L'obbligo di avviso trova rispondenza nel nostro ordinamento all'art 1913 c.c. e per il settore della navigazione, all'art. 533 c. nav.

Parte di dottrina riconduce l'obbligo di avviso, come l'obbligo di salvataggio, previsti dal contratto di assicurazione<sup>291</sup>, agli aspetti generali coerenti

---

<sup>290</sup> Si tratta di documenti di agevole accesso e consultazione da parte del socio, per questo, opera una presunzione legale circa la conoscenza del loro contenuto.

<sup>291</sup> Sulla natura giuridica dell'avviso e del salvataggio si registra varietà di posizioni in dottrina e giurisprudenza. Taluno nega che possa parlarsi di oneri nel diritto delle assicurazioni (G. FANELLI, *L'assicurazione privata contro gli infortuni*, Roma, 1945, p. 203 ss.) riconducendo al disposto degli artt. 1913 e 1915 c.c. in materia di obblighi contrattuali. Altri sottolineano che l'interesse all'adempimento si riferisca all'assicurato richiamando il concetto di onere (N. GASPERONI, *Apposizione di oneri al beneficio nel contratto a favore di terzo*, in *Assicurazioni*,

all'obbligo di esecuzione del contratto secondo i canoni di buona fede e correttezza, ai sensi degli artt. 1175 e 1375 c.c.<sup>292</sup>.

Nel campo delle assicurazioni contro i danni viene richiesto che la comunicazione sia resa in modo tempestivo dato che l'assicuratore deve trovarsi nella condizione di procedere all'accertamento delle cause del sinistro e quantificare il danno, ove possibile, evitando, quanto meno limitando, le conseguenze nefaste dell'evento.

Ritardi nel provvedere all'onere di avviso potrebbero compromettere la gestione del *claim* con effetti irreparabili sul piano dell'accertamento dell'entità del pregiudizio sofferto ma anche, e soprattutto, con effetti irreparabili quanto all'individuazione delle cause del sinistro e delle relative responsabilità: potrebbero sfuggire prove, indizi considerevoli per il corretto inquadramento della vicenda e delle cause di danno.

Nell'ordinamento anglosassone onere del socio è attenersi scrupolosamente alle direttive impartite dalle *Rules* circa le modalità da seguire per notificare al *Club* ogni notizia utile a conoscere del sinistro accaduto.

L'obbligo di avviso assume carattere strumentale all'esercizio informato delle funzioni che competono all'ente assicuratore, soggetto investito di poteri

---

1955, I, p. 42; ID., *Assicurazione contro i danni*, cit., p. 1145; L. BUTTARO, *Assicurazione*, III, *Assicurazione (contratto di)*, cit., p. 483; A. PALERMO, *L'assicurazione di responsabilità civile*, Piacenza, 1969, p. 355; V. SALANDRA, *Dell'assicurazione*, cit., sub art. 1913, p. 336 con riguardo all'avviso e però, in senso opposto, ID., *Dell'assicurazione*, cit., sub art. 1914, p. 339 con riguardo al salvataggio). Corretto inquadramento del significato di onere - subordinazione di un interesse proprio alla tutela dell'interesse altrui - F. CARNELUTTI, *Teoria generale del diritto*, Roma, 1951, p. 172 ss. La giurisprudenza di merito imposta, solitamente, richiamando il concetto di 'onere negoziale'. In tal senso, Trib. Roma, 27 gennaio 1983, in *Temi romana*, 1983, p. 869, ove si precisa che « il comportamento richiesto all'assicurato dall'art. 1913 c.c. (avviso in caso di sinistro) va ricondotto nell'ambito della categoria dell'onere » per desumerne che « l'inosservanza dolosa all'onere di avviso in caso di sinistro da parte dell'assicurato all'assicuratore, e che dà luogo alla perdita dell'indennizzo, è solo quella intesa a nascondere scientemente ed intenzionalmente i fatti all'assicuratore con il fine, evidentemente implicito, di recare allo stesso danno. Il carattere colposo della omessa o ritardata comunicazione, da parte dell'assicurato, del sinistro verificatosi, come anche il pregiudizio economico dipendente e gravante sull'assicuratore, dalla mancata o ritardata comunicazione, deve essere allegato e provato dalla compagnia assicuratrice. ». Segue questa impostazione Cass. Civ, 20 marzo, 1964, n. 631, in *Assicurazioni*, 1965, II, p. 3 con nota adesiva di E. FAVARA, *Conseguenze dell'inosservanza dell'avviso di sinistro all'assicuratore*.

<sup>292</sup> G. FANELLI, *Assicurazioni contro i danni*, cit., p. 18. In particolare, sul legame intercorrente tra buona fede e obbligo di salvataggio, A. LA TORRE, *Diritto civile e codificazione. Il rapporto obbligatorio*, Milano, 2006, p. 177. L'a. sostiene che l'obbligo di salvataggio sostanzia la relazione contrattuale tra assicuratore e assicurato e impone, a carico di quest'ultimo, l'obbligo di non disinteressarsi delle conseguenze del sinistro. La trasposizione dell'alea, dall'assicurato all'assicuratore, non è sottrarsi agli sforzi che ognuno è disposto a compiere al fine di evitare pregiudizi ai propri beni e al patrimonio.

rispetto alla gestione delle controversie attinenti a situazioni di responsabilità armatoriale, che cadono nella copertura *protection and indemnity*. Adempiere correttamente a tale obbligo è agevolare il *Club*, migliorarne l'attività istituzionale, contribuire alla stabilità degli assetti finanziari, adempiere alle pratiche di *underwriting*<sup>293</sup>.

Le comunicazioni alla *company* avvengono mediante deposito, presso la sede dei *managers*, di ogni utile informazione e documentazione in possesso dell'armatore considerata rilevante all'andamento della controversia e gli obblighi di notifica vengono espletati correttamente utilizzando modalità di spedizione certificata<sup>294</sup>. I soggetti preposti alla gestione del *claim*, hanno facoltà di inoltrare comunicazioni avvalendosi di modalità del tipo della posta ordinaria, del fax, della posta elettronica recapitando all'indirizzo indicato dal socio all'atto della stipula del contratto e risultante dai registri tenuti dal *Club*, ovvero anche, di divulgare gli avvisi presso la sede dei *brokers* o degli agenti che abbiano esercitato attività di intermediazione nel procedimento di iscrizione della nave presso l'ente. Queste prassi non corrispondono nell'ordinamento interno che, per la forma dell'avviso, accoglie il principio della forma libera se non diversamente disposto dalla polizza<sup>295</sup>.

Il *Club* può richiedere al *member* di consegnare i documenti ponendoli a disposizione di periti o legali nominati, all'occorrenza, al fine di accertare le

---

<sup>293</sup> L'obbligo di avviso, per l'assicuratore, è anche contezza della sopportazione, e della esposizione, a sinistri di notevole entità. Per le ipotesi in cui si prevede che ricorrano questi frangenti il *Club* può preventivamente premunirsi accantonando riserve utili all'occorrenza. Né solo questo. L'obbligo di avviso aiuta, altresì, a valutare secondo parametri di valore l'agire dell'assicurato così da consentire decisioni coerenti circa il rinnovo della *copertura protection and indemnity* alla scadenza del contratto.

<sup>294</sup> Di decisiva importanza per il socio è rispettare le prescrizioni fissate dalle *Rules* in ordine alle formalità da seguire per l'inoltro degli avvisi al *Club*. Sintomatica la vicenda giudiziaria *C. V. G. Siderurgica del Orinoco S. A. v. London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The 'Vainquer José')*. Dunque, in presenza di clausola contrattuale mediante cui era statuito che la denuncia del sinistro dovesse effettuarsi di persona, dal socio ai *managers* del *Club*, a seguito della comunicazione effettuata dal legale dell'armatore, e questo nella totale inosservanza di quanto prescritto dalle *Rules* del *Club*, la Corte statuiva la non utilità di soddisfare all'obbligo di avviso. Le formalità delle comunicazioni corrispondono a pre-condizioni a cui necessariamente provvedere ai fini della validità della copertura assicurativa e l'assicuratore solo quando abbia riscontrato il mancato rispetto alle previsioni impartite dalle *Rules* può decidere di rigettare la richiesta di indennizzo.

<sup>295</sup> Onde evitare di incorrere in qualsiasi tipo di incertezza interpretativa, che potrebbe ledere gli interessi della compagnia di assicurazione, il dettato codicistico impone che l'avviso all'assicuratore in caso di sinistro del sinistro, ai sensi dell'art. 1913 c.c., avvenga mediante atto scritto eventualmente specificando ulteriori formalità da compiere. A maggior garanzia, così evitando di incorrere in problematiche riconducibili all'integrazione del contratto *ex lege*, sarebbe auspicabile specificare nella clausola le conseguenze che potrebbero essere devolute a carico dell'assicurato ove questi non abbia provveduto al corretto adempimento dell'obbligo di avviso.

modalità del sinistro ed è rimesso ai *managers*, e ai professionisti richiesti di appurare le dinamiche della vicenda di danno, la facoltà di ascoltare i dipendenti dell'armatore e raccoglierne le deposizioni.

Vige espresso divieto, in capo al *member*, di celare all'organizzazione, di cui egli fa parte, elementi probatori, o valutazioni, ai fini dell'accertamento delle dinamiche del sinistro denunciato, fermo l'obbligo del socio di non ammettere proprie responsabilità nei confronti dei terzi che abbiano ricevuto un danno, all'esito del sinistro, tale da configurare una responsabilità ricadente nella copertura assicurativa. Il comportamento ostruzionistico che l'organizzazione di armatori richiede al membro ha un senso e conduce a evitare che il *Club* sia tenuto a rimborsare l'indennizzo erogato inizialmente dal socio al terzo danneggiato appurata la sua responsabilità, in sede giudiziale o stragiudiziale, in ottemperanza ai criteri dettati dalla *pay to be paid rule*.

Quanto alla tempistica delle informazioni da trasmettere all'assicuratore si avverte che la disciplina al riguardo predisposta dall'ordinamento interno si presenta particolarmente rigorosa così da evitare il pregiudizievole decorrere del tempo. L'assicurato è tenuto a trasmettere avviso dell'avvenuto sinistro, entro tre giorni, all'assicuratore per consentire tempestive indagini sulle cause e l'entità del danno.

Le regole dei *Clubs*, per converso, se pure facciano riferimento alla necessità di adempiere agli obblighi di divulgazione delle notizie nel minor tempo possibile, generalmente contemplano previsioni temporali più ampie fissando un termine ultimo - un anno o anche sei mesi - decorrente dal giorno in cui il socio ha avuto conoscenza dell'evento: in questo arco di tempo l'avviso deve pervenire all'ente mutualistico pena la decadenza del diritto all'indennizzo.

Nella prospettiva dell'ordinamento anglosassone l'obbligo di avviso ricadente - si è detto - sull'assicurato assolve alla mansione di presupposto ai fini dell'ottenimento del diritto all'indennizzo<sup>296</sup>. Si prescinde dalla eventualità che l'armatore possa macchiarsi di condotte sleali e tenere un comportamento viziato da illiceità o tale da celare le patologie che hanno segnato la vicenda; si ignorano le condotte colpose e dolose riconducibili al *member*.

In quel sistema conta solo l'inadempimento all'obbligo di avviso.

Le regole dei *Clubs* prevedono, a seguito della trasgressione dell'armatore agli obblighi di avviso, che il Consiglio di amministrazione possa, in piena

---

<sup>296</sup> Gli orientamenti delle Corti riguardo all'obbligo di avviso che ricade in capo all'armatore esattamente vengono delineati in taluni celebri pronunciati che chiudono vicende di ampio clamore sociale. Tali sono la vicenda *Barret Bros. (Taxis) Ltd. V. Davies* [1966] 2 Lloyd's Rep. 1e al caso giudiziario *Pioneer Concrete (U.K.) v. National Employers Mutual General Insurance Association Ltd.* [1985] 1 Lloyd's Rep. 274. In dottrina cfr. S. J. HAZELWOOD, *P&I Clubs: Law and Practice*, cit., p. 323 s.



discrezionalità, respingere la richiesta di indennizzo o ridurne l'ammontare in sede di liquidazione.

Tale è regolamentazione estranea al diritto assicurativo italiano che sfalsa le azioni concesse all'assicuratore secondo il tipo di comportamento fraudolento tenuto dall'assicurato. In presenza di inadempimento doloso l'ordinamento interno legittima l'assicuratore a precludere all'assicurato, colpevole di condotta omissiva, il diritto a ottenere l'integrale indennizzo<sup>297</sup>. Se l'inadempimento resta inficiato da condotta colposa l'assicuratore è legittimato a ridurre la misura dell'indennità in ragione del pregiudizio effettivamente sofferto all'esito della violazione contrattuale<sup>298</sup>.

Quanto all'obbligo di avviso trasposto all'assicurazione di responsabilità civile particolari cautele vengono richiamate per il suo corretto assolvimento<sup>299</sup> e una dottrina rimanda a specifiche previsioni in materia di contratto assicurativo poste dall'ordinamento tedesco. In tal senso, al § 153 VVG. si prevede per il corretto assolvimento dell'obbligo di avviso, l'osservanza di almeno tre adempimenti:

- a) dare avviso all'assicuratore dell'avvenuto evento dannoso;
- b) dare avviso della richiesta di risarcimento pervenuta dal terzo;
- c) dare avviso della domanda giudiziale eventualmente proposta<sup>300</sup>.

Altro aspetto concerne la corretta esecuzione dell'obbligo di avviso data la risonanza mediatica degli incidenti della navigazione.

In punto di diritto si pone una questione non di poco conto.

Ricorrendo vicende catastrofiche, ci si chiede se la conoscenza del sinistro da parte dell'assicuratore secondo modalità difformi rispetto a quelle statuite dalle regole del *Club*, dunque, trasgredite le corrette modalità dell'avviso - comunicazioni fatte pervenire all'ente mutuo dalla Pubblica Amministrazione,

---

<sup>297</sup> All'esito della disamina di un caso giudiziario, il giudice di legittimità ha argomentato che, ai fini della perdita del diritto all'indennità assicurativa ai sensi dell'art. 1915, co. 1, c.c. non necessariamente occorre lo specifico e fraudolento intento di arrecare danno all'assicuratore essendo a ciò bastevole contezza dell'obbligo e volontà di non ottemperare allo stesso (Cass. Civ., sez. III, 28 luglio 2014, n. 17088; Cass. Civ., sez. III, 11 marzo 2005, n. 5435).

<sup>298</sup> Come per le assicurazioni contro i danni, anche nelle assicurazioni della responsabilità civile l'inadempimento dell'obbligo di avviso può determinare la riduzione, non già la perdita dell'indennità, salvo che l'omissione non consegua a condotta dolosa tenuta dall'assicurato. In tal senso, Pret. Barcellona Pozzo di Gotto 30 luglio 1981, in *Dir. prat. assic.*, 1982, p. 753, con nota di C. DE MARCO, *L'avviso di sinistro nel regime dell'assicurazione obbligatoria rca*; cfr. ancora V. SALANDRA, *Assicurazione*, cit., p. 336; A. DONATI, *Trattato*, III, cit., p. 388; M. ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, vol. III, Padova, 2013, p. 48.

<sup>299</sup> A. DURANTE, *L'assicurazione di responsabilità civile*, Milano, 1964, p. 261.

<sup>300</sup> R. CAVALLO BORGIA, *L'assicurazione di responsabilità civile, Responsabilità e assicurazione in Trattato della responsabilità civile*, dir. da M. Franzoni cur. R. Cavallo Borgia, Milano, 2004, p. 106.

informazioni rese dai *mass media* - possa compromettere l'*iter* ordinariamente seguito per assolvere all'obbligo di avviso. Orbene, ci si chiede ancora se tali anomalie configurino una patologia che involga l'adempimento della prestazione, presentandosi come patologie insanabili, o se sia possibile accedere a una sanatoria delle omissioni, inesattezze, irregolarità che attengono alla denuncia del sinistro come effettuata dall'assicurato.

Nonostante un certo porsi ondivago della giurisprudenza, la dottrina anglosassone appare incline ad accreditare una tendenza ben poco orientata al permessivismo, anzi, restrittiva, che origina nella necessità di espletare all'obbligo di avviso secondo corrette modalità informative a carico del *member*, e a beneficio del *Club* che occorre venga portato a conoscenza delle vicende di danno, e della entità del danno, così da permettere all'assicuratore di commisurare la propria esposizione alla mole di indennizzi da assolvere.

Anche ora rilevano profili di diversità rispetto alla regolamentazione nazionale che, accogliendo più duttili induzioni, considera sanabile ritardi o irregolarità che concernono l'obbligo di avviso sempre che si riesca a fornire prova che l'assicuratore sia venuto a conoscenza, nel termine previsto, del sinistro e delle modalità del sinistro, quanto meno, che si riesca a fornire prova che l'assicuratore sia stato, comunque, posto nelle condizioni di intervenire utilmente avveratosi il sinistro<sup>301</sup>.

Incombe altro obbligo sul *member* ed è l'obbligo di salvataggio e, anche questo, trova ragione nella necessità di delimitare il pregiudizio arrecato al terzo: obbligo che rimanda alla comunione di interessi che sostanzia il fenomeno assicurativo e attiene al nesso solidaristico su cui poggia l'ente mutualistico nella dimensione della condivisione del rischio di navigazione tra gli armatori. Trae

---

<sup>301</sup> La dottrina italiana propende per la sufficienza della conoscenza del sinistro in qualsiasi modo acquisita dall'assicuratore entro i termini contrattuali dell'avviso, ciò argomentando dal disposto dell'art. 1913, comma, 1, c.c.: « L'assicurato deve dare avviso del sinistro all'assicuratore o all'agente autorizzato a concludere il contratto, entro tre giorni da quello in cui il sinistro si è verificato o l'assicurato ne ha avuto conoscenza » aggiungendosi allo stesso comma che « Non è necessario l'avviso se l'assicuratore o l'agente autorizzato alla conclusione del contratto interviene entro il detto termine alle operazioni di salvataggio o di constatazione del sinistro ». La questione viene ripresa da A. DONATI - G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Milano, 2016, p. 156. Altra dottrina argomentando oltre che dal disposto dell'art. 1913, comma 1, c.c., dal principio generale di buona fede nell'esecuzione del contratto indicato all'art. 1375 c.c. ai fini della sanatoria dell'inadempimento dell'obbligo di avviso allorché l'assicuratore sia stato posto in grado di intervenire con tempestività nelle operazioni di constatazione del sinistro e di salvataggio. Cfr. G. FANELLI, voce *Assicurazioni contro i danni*, in *Enc. Giur.*, III, 1988, p. 18. Delinea un quadro completo delle varie tesi espone nella dottrina italiana sulla fattispecie oggetto di analisi A. LA TORRE, *Le assicurazioni. L'assicurazione nei codici. Le assicurazioni obbligatorie. L'intermediazione assicurativa*, Milano, 2007, p. 201 ss.

origine nel dato normativo come si evince degli artt. 1914 c.c. e 534 c. nav. e dalla *section 78*, comma 4, del *MIA 1906* in materia di '*duty to sue and labour*'.

All'obbligo di salvataggio che incombe sull'assicurato corrisponde l'obbligo dell'assicuratore di provvedere al rimborso delle spese e al risarcimento dei danni materiali eventualmente provocati dai mezzi utilizzati per le operazioni di salvataggio. Del tutto a carico dell'assicuratore, pertanto, è il peso economico delle operazioni di salvataggio anche per l'ipotesi in cui l'importo delle stesse, unitamente a quello del danno, risulti superiore alla somma assicurata<sup>302</sup>: la *ratio* sottesa è evitare che il timore di sostenere il pagamento di indennizzi che superino in valore la somma assicurata costituisca un fattore che precluda la corretta esecuzione delle operazioni di salvataggio.

L'art. 1914, comma 2, c.c. subordina il diritto al rimborso delle spese sopportate dall'assicurato se si adempì in modo cauto, dunque, se il soggetto abbia tenuto una condotta ligia ai canoni di diligenza richiesti al buon padre di famiglia, parametro di corretto agire ai sensi dell'art. 1176 c.c.. Irrilevante, pertanto, che si sia conseguito un qualche risultato utile per l'assicuratore<sup>303</sup>. Né sfugge che la disposizione codicistica conferma che il salvataggio garantisce l'assicurato ma, al contempo, garantisce l'impresa di assicurazione che, in tal modo, circoscrive l'esposizione indennitaria.

Il raffigurato panorama giuridico giustifica il gravame, sull'assicuratore, delle spese sostenute, anche oltre il massimale, in forza del criterio di proporzionalità. Il limite è dato dall'ottemperanza ai doveri di diligenza e ragionevolezza: a esclusivo carico dell'assicurato risultano, invece, i costi di salvataggio ascrivibili a iniziative improvvise o insensate<sup>304</sup>.

---

<sup>302</sup> Cass. civ., sez. III, 8 gennaio 2004, n. 83, in Resp. civ. e prev., 2004, p. 742 con nota di F.

Cappai, *Obbligo di salvataggio e assicurazione della responsabilità civile: un difficile connubio*.

<sup>303</sup> La dottrina prevalente e la giurisprudenza di legittimità riconducono al parametro della diligenza del buon padre di famiglia il criterio di riferimento circa l'intensità dell'impegno dell'assicurato. Fra tutti cfr. L. BUTTARO, voce *Assicurazione contro i danni*, cit., p.512. Per la giurisprudenza si rinvia a Cass. civ., sez. III, 27 febbraio 2002, n. 2909.

<sup>304</sup> Cass. civ. sez. III, 28 gennaio 2005, n. 1749, in Nuova Giur. civ. comm., 2006, I, p. 139. La vicenda in epigrafe, posta alla disamina del giudice di legittimità, sarebbe stata spunto che avrebbe dato luogo alla concezione per cui il credito destinato agli interventi di salvataggio costituisce un diritto autonomo e indipendente rispetto al credito indennitario aggiunto al danno prodotto a causa del sinistro. La Corte sostenne che « in tema di contratto di assicurazione, individuato il rischio assicurato, vanno considerati di salvataggio gli interventi che, inserendosi nel processo causale, risultano idonei ad impedire la produzione (in tutto o in parte) o il completamento del danno, con diritto di rivalersi nei confronti dell'assicuratore delle spese a tale scopo affrontate o del danno dall'assicurato subito per il salvataggio (diritto autonomo ed indipendente dal credito indennitario), anche quando, aggiungendosi al danno prodotto da sinistro, viene in tal modo a risultare superata la somma assicurata, ed anche se l'attività di salvataggio non sortisce buon esito, sempre che le dette spese e tali danni risultino, rispettivamente, effettuate 'non sconsideratamente' e conseguenti a condotta conforme al canone della diligenza del buon padre di famiglia ». Dottrina

Né costituisce motivo di decadenza dal diritto al rimborso delle spese la circostanza che l'assicurato si sia attenuto a istruzioni eventualmente ricevute.

Per ciò che attiene alle prescrizioni richiamate in materia di assicurazioni della responsabilità civile è possibile riscontrare come l'obbligo di salvataggio assuma connotati pregnanti e incisivi. Ai sensi dell'art. 1917, comma 3, c.c., si considera correttamente adempiuto tale obbligo quando l'assicurato resista alle pretese del terzo danneggiato<sup>305</sup>, pertanto, la disposizione codicistica prevede che le spese sostenute per resistere all'azione del danneggiato contro l'assicurato siano a carico dell'assicuratore nei limiti del quarto della somma assicurata.

L'assicuratore ha l'obbligo di mallevare l'assicurato per le spese di resistenza in giudizio all'iniziativa processuale del terzo danneggiato.

---

e giurisprudenza si interrogano circa la connotazione giuridica delle spese destinate alle operazioni di salvataggio ai sensi dell'art. 1914 c.c., ovvero se consistenti in debito di valore o in debito di valuta. A conforto del debito di valore, con ciò spettando all'assicurato la rivalutazione della somma in ragione del decorso del tempo fra il momento dell'erogazione e il momento della liquidazione dell'indennizzo, posto che il debito di indennizzo in capo all'assicuratore assolve a una funzione reintegrativa della perdita subita dal patrimonio dell'assicurato cfr. Cass. civ. sez. III, 7 maggio 2009, n. 10488; Cass. civ., sez. III, 12 febbraio 2008, n. 3268, in Nuova giur. civ. comm., 2008, I, p. 1014, con nota di F. DEL GROSSO; Cass. civ., sez. III, 11 gennaio 2007, n. 395, in Danno e resp., 2007, p. 905, con nota di G. CECCHERINI. In dottrina tra i principali sostenitori della qualificazione della fattispecie in esame come debito di valore si rimanda alle riflessioni di E. QUADRI, *Le obbligazioni pecuniarie*, in *Tratt. dir. priv.*, dir. da P. Rescigno, vol. IX, Torino, 1999, p. 540 ss. *Contra* cfr. G. ALPA, *Inflazione e taluni rapporti speciali*, in *Dizionari del diritto privato*, 5, *Diritto monetario*, 1987, p. 296 ss.; S. FERRARINI, *Problemi giuridici della svalutazione monetaria nell'assicurazione contro i danni*, in *Assicurazioni*, 1950, I, p. 3. Cass. civ., sez. III, 10 novembre 1994, n. 9388, Foro it., Rep. 1995, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 117, e Giust. civ., 1995, I, p. 949.

<sup>305</sup> Si ritiene spetti all'assicurato il compito di diminuire gli effetti del danno provocato dalla sua azione incolpevole e si sostiene che l'obbligo di salvataggio non debba essere limitato alla difesa nei confronti del terzo danneggiato ricomprendendo, ai sensi della norma generale posta all'art. 1914 c.c., anche l'obbligo di fare quanto sia possibile onde evitare, o diminuire, un danno causato al terzo. Tale lettura induce taluno a fare rientrare nell'obbligo di salvataggio la violazione del divieto di cagionare un danno ingiusto, fonte di responsabilità dell'assicurato verso il terzo, ai sensi dell'art. 2043 c.c. Ma si confonderebbe, ove ci si attenesse a questa impostazione, la previsione fonte di responsabilità verso il terzo con la violazione di un obbligo che trae origine nel contratto di assicurazione. Necessaria la differenziazione tra il piano dell'illecito extracontrattuale e il piano degli obblighi contrattuali. E del resto, in questo modo argomentando, ove rilevi un comportamento negligente dell'assicurato riconducibile alla fase di gestione del sinistro, le spese procurate dall'inerzia nel provvedere alle operazioni di salvataggio ricadrebbero nella copertura assicurativa, eccetto che non sovvenga un comportamento doloso. Il tema è *Vexata quaestio*. Cfr. A. DONATI, G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., p. 174 s. La giurisprudenza di legittimità, in materia di adempimento dell'obbligo di salvataggio in capo all'assicurato, sostiene la superfluità di resistere al giudizio promosso dal terzo danneggiato se, da tale resistenza, lo stesso non ne ricavi alcun beneficio (Cass. civ., sez. III, 19 marzo 2015, n. 5479).

La seconda parte del comma 3 del citato articolo fa riferimento al caso che al danneggiato sia dovuta una somma superiore al capitale assicurato, in tale ipotesi, le spese giudiziali si ripartiscono tra assicuratore e assicurato proporzionalmente al rispettivo interesse, disposizione derogabile se accolta nel senso più favorevole all'assicurato secondo quanto disposto dall'art. 1932 c.c.

Differente impostazione si riscontra in materia di liquidazione delle spese di salvataggio come regolate all'art. 534, comma 2, c. nav che conferisce alle parti il potere di pattuire che le spese sostenute per evitare, o diminuire, il danno siano poste a carico dell'assicuratore per quella parte che, sommata all'importo del danno da risarcire, non superi la somma assicurata.

Principi analoghi si rinvengono nel sistema anglosassone.

Presso questo, generalmente, le spese di salvataggio individuano una posta di indennizzo separata rispetto a quella principale riconosciuta dall'assicuratore in rapporto al rischio coperto, a meno che la polizza non preveda espressamente che tali spese si sommino a questa fino a concorrenza del valore della cosa assicurata o del massimale di copertura. Per le assicurazioni *P&I* si osserva come non sussistano, rispetto alla quasi totalità delle vicende assicurabili, problemi di cumulabilità delle spese di salvataggio da aggiungersi all'indennizzo principale non essendo di norma previsto un massimale di copertura, quando il massimale sia previsto, occorrerà seguire le regole indicate per ogni *claim*.

Per le vicende riconducibili alla copertura '*Oil Pollution*' - ambito di più frequente operatività della copertura *protection and indemnity* - la garanzia assicurativa prevede siano compresi anche i costi sostenuti dal socio per evitare, o diminuire, il danno da inquinamento marino, o per provvedere a riparazioni, nonché le somme dovute dal *member* ai salvatori intervenuti a titolo di '*safety net*' o di '*special compensation*'<sup>306</sup>. In questi casi, secondo espressa previsione contrattuale, il massimale stabilito opera come limite all'indennizzo incluse le spese di salvataggio.

Previsione analoga attiene agli '*overspill claims*' per i quali il sistema di copertura dei *P&I Clubs* resta improntato alla delimitazione della massima esposizione di ogni mutua comprensiva di tutti gli importi dovuti in via di indennizzo, e a qualsiasi titolo, a beneficio dei soci.

---

<sup>306</sup> In materia di assistenza e salvataggio prestati alla nave iscritta da parte di soggetti terzi il *Lloyd's Open Form of Salvage* 1980 (LOF 1980) - aggiornato in epoca successiva ai sensi della normativa convenzionale uniforme - e la *Salvage Convention* 1989 prevedono in favore di chi si adopera per prestare attività di ausilio in operazioni di salvataggio e in deroga alla regola generale « *no cure no pay* » particolari forme di rimborso delle spese e di remunerazione del compenso che trovano espresso riconoscimento nella *safety net* richiamata nella clausola 1, lett. a), del LOF 1980 e nella *special compensation* prevista nell'art. 14 della *Salvage Convention* 1989 per l'attività prestata in favore di una nave che minacci pericoli per l'ambiente.

Diversa impostazione impronta le ‘*Passenger Cover*’ e le ‘*Crew Cover*’ per le quali le spese di salvataggio si cumulano all’indennizzo principale anche oltre il tetto del massimale di copertura.

Per l’assicurazione della responsabilità civile il nostro ordinamento contempla - si è detto - che l’operazione di salvataggio può dirsi assolta in modo corretto, da parte dell’assicurato, quando questi si limiti a resistere alle pretese del terzo danneggiato non potendo ricomprendersi, nell’alveo di tale obbligazione, il più generale onere di attivazione volto a elidere, o a ridurre, le conseguenze dannose del fatto illecito.

Ne conseguono due effetti:

- a) l’inerzia dell’assicurato rispetto al dispiegarsi delle conseguenze dannose del proprio fatto illecito non integra ipotesi di inadempimento dell’obbligo di salvataggio, ma costituisce parte integrante dell’illecito e, in quanto tale, indennizzabile - eccetto l’ipotesi in cui l’inerzia risulti viziata da dolo - sino a concorrenza del massimale di copertura;
- b) costituendo il maggior danno, come consegue dalla mancata attivazione positiva dell’assicurato, una componente del danno risarcibile dall’assicuratore i costi spontaneamente sostenuti dall’assicurato per limitare i danni prodotti dall’illecito non costituiscono spese di salvataggio né sono rimborsabili dall’assicuratore.

Questioni in larga parte superate nel sistema *P&I*.

Nel contesto dei *Clubs Rules*, da un lato, dispongono che l’obbligazione di salvataggio attiene ad ogni attività ragionevolmente esigibile dal socio e finalizzata a minimizzare la sua responsabilità, oltre che limitare i danni; dall’altro, le stesse regole assicurano la copertura dei costi sostenuti non già limitandosi al riconoscimento delle spese legali affrontate dal *member*.

Né questo deve far concludere che ogni spesa affrontata dall’armatore nel proposito di contenere l’ammontare del danno costituisca oggetto di rimborso<sup>307</sup>.

L’obbligo di salvataggio ‘cattura’ l’attenzione degli studiosi e vi è un ulteriore aspetto su cui occorre fermarsi: il momento tipico in cui sorge l’obbligazione di salvataggio in capo all’assicurato.

Si ritiene correttamente che l’obbligo di salvataggio venga in rilievo all’atto del verificarsi del sinistro, o dell’evento, così da prospetticamente integrare la

---

<sup>307</sup> Le *Rules* dei *P&I Clubs* riconoscono il diritto al rimborso per le sole spese sostenute dal socio destinate ad assolvere all’obbligo di salvataggio quando: 1) siano state necessariamente, o ragionevolmente, dallo stesso sopportate escludendo il ristoro per i costi sostenuti in modo sconsiderato; 2) non ricadano nell’ambito di quelle relative alla gestione corrente e alla manutenzione ordinaria della nave; 3) si riferiscano a sinistri che attraggano una forma di responsabilità coperta dalla garanzia assicurativa; 4) vengano sostenute con la previa approvazione dei *managers* ovvero avallate dagli amministratori del *Club*. Si rinvia, per tutti, a D. CASCIANO, *L’assicurazione P&I*, cit., p. 145.

responsabilità indennitaria a carico dell'assicuratore, pertanto, coincide col manifestarsi delle prime avvisaglie del sinistro.

Visuale che farebbe ritenere, diversamente da quanto sostenuto dalla giurisprudenza di legittimità<sup>308</sup> ma in adesione alla lettura della dottrina, italiana e anglosassone, che l'obbligo di salvataggio venga in rilievo nel momento stesso in cui si avveri l'evento che integra, prospetticamente, la responsabilità indennitaria dell'assicuratore; ovvero quando già rilevino i primi segnali dell'evento di danno. L'obbligo di salvataggio permane sino a che il danno non sia definitivo e irreparabile, sino a che non si giunga ad accertare la responsabilità individuale dell'armatore<sup>309</sup>.

Né sovengono le condizioni per premettere l'operazione di salvataggio al verificarsi dell'evento di danno assicurato adducendosi, a sostegno, la regola per cui chi beneficia della copertura assicurativa sia tenuto a una condotta improntata a prudenza e a oculatezza allo stesso modo in cui si comporterebbe il soggetto non assicurato *'as a prudent uninsured'*. Ciò in quanto, per le assicurazioni della responsabilità civile, *a fortiori*, prevedere in capo all'assicurato l'obbligo di cura e diligente condotta equivarrebbe a rendere nulla la copertura assicurativa che resterebbe sfalsata in rapporto all'entità dell'indennizzo dei debiti risarcitori originati in comportamenti antigiuridici di cui si macchia l'assicurato<sup>310</sup>.

Ne conseguirebbe svilito, inoltre, il senso stesso dell'operazione di salvataggio se si pretendesse che l'obbligo contrattuale rilevasse nello stadio finale del procedimento - maturato il diritto del socio-armatore all'indennizzo al *Club*, accertate le sue responsabilità, adempiuto l'onere di risarcimento al terzo danneggiato - intervenendo il salvataggio ritardato nel tempo. E pertanto, non essendo più immediato il salvataggio stenterebbe a incidere sull'evento-causa del danno divenendo pressoché irrilevante.

---

<sup>308</sup> Cass. Civ., sez. I, 7 novembre 1991, n. 11877 e Cass. Civ., sez. III, 8 gennaio 2004, n. 83, in *Resp. civ. e prev.*, 2004, p. 742, con nota di F. CAPPALÌ, *Obbligo di salvataggio e assicurazione della responsabilità civile: un difficile connubio*. Il giudice di legittimità, ancorandosi al dettato dell'art. 1914 c.c., esclude che l'obbligo di salvataggio possa scattare prima del verificarsi del sinistro, così evitando di dar rilevanza a elementi che pure hanno cagionato l'evento dannoso.

<sup>309</sup> Per la dottrina inglese si rimanda a S. J. HAZELWOOD, *P&I Clubs: Law and Practice*, cit., p. 337. La dottrina italiana in materia esprime rilievi di elevato profilo analitico in ordine a tale aspetto del fenomeno assicurativo. Si richiamano i contributi di A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, cit., p. 417; G. FANELLI, s.v. « *Assicurazione* », cit., p. 17 s.; A. LA TORRE, *Le assicurazioni*, cit., p. 207 ss.

<sup>310</sup> D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, cit., p. 144.

## 6. L'assistenza e il soccorso in mare integrazioni dell'obbligo di salvataggio.

Nel paragrafo che precede si sono delineati gli obblighi incombenti sul *member* del *Club* ravvisatane la responsabilità relativa all'esercizio dell'attività armatoriale constatandosi analogie, all'esito della disamina comparativa, tra il regime anglosassone e il regime interno sul terreno delle obbligazioni gravanti in capo all'assicurato avveratosi l'evento dannoso.

Senz'altro condivisa è la disciplina che impone l'osservanza degli obblighi di avviso e di salvataggio diretti ad attenuare, se non a elidere, gli effetti pregiudizievoli prodotti dal comportamento antiggiuridico dell'armatore.

Nella previsione economico-finanziaria dei costi occorrenti ad assolvere correttamente le operazioni di soccorso (*rescue*) e di salvataggio (*salvage*) la copertura *protection and indemnity* prevede l'inserimento delle somme dovute dal *member* ai soccorritori a titolo di '*safety net*' o '*special compensation*', ovvero, a titolo di 'rete di sicurezza'. Riportando al diritto interno la medesima esigenza torna agli articoli 489 ss. cod. nav. ove si provvede a regolamentare l'obbligo di assistenza e di soccorso in mare, istituto caposaldo del diritto marittimo

Il contesto normativo è solido. Salda il fenomeno del soccorso in mare alla salvaguardia della vita disponendo l'obbligatorietà dell'intervento che si tratti di nave da guerra o di nave civile: soccorre, al riguardo, una 'catena' di convenzioni internazionali a partire dalla Convenzione internazionale sulla ricerca e salvataggio marittimo siglata ad Amburgo nel 1979, di seguito, la Convenzione di Montego Bay del 1982 (UNCLOS) e la Convenzione Internazionale di Londra del 1989 a cui aderirà lo Stato italiano con legge di ratifica 12 aprile 1995, n. 129 - in difetto di coordinamento tra le normative prevale la normativa comunitaria -: all'art. 10, par. 1, della Convenzione di Londra si dispone che il comandante è tenuto a prestare assistenza a qualsiasi persona che si trovi in pericolo di perdersi in mare se ciò non arrechi grave pregiudizio alla sua nave e alle persone a bordo, tuttavia, il pericolo deve essere serio e « al momento nel quale il soccorso in corso ed imminente ». La normativa interna configura una responsabilità di ordine penale all'art. 1158, comma 1, cod. nav., a carico del comandante, in considerazione della sua piena responsabilità.

Ribadisce la Convenzione che i soccorritori debbano provvedere, con la dovuta cura, alle operazioni di soccorso a tutto spettro - anche al fine di prevenire possibili danni ambientali - e si prevede un obbligo del comandante a cooperare coi soccorritori e prestare assistenza ad ogni persona a bordo che viva situazioni di pericolo.

Il soccorso in mare ordinariamente è prestato da società professionali che impiegano ingenti mezzi, personale qualificato, notevoli risorse.



Si tratta di forme di impresa che ricorrono all'ausilio di tecnici di elevata professionalità capaci di offrire un servizio diretto al buon esito dell'intervento: il diritto al compenso per i soccorritori viene riconosciuto a risultato conseguito.

La formula '*no cure no pay*', ripresa nella Convenzione di Londra, rimanda all'esito positivo delle operazioni di soccorso unica e sola condizione per conseguire indennità e compensi all'esito dei servizi di salvataggio resi. Torna la formula nella intestazione del formulario del '*Lloyd's standard form of salvage agreement*' (L.O.F.) nell'obiettivo di disciplinare ogni ipotesi di assistenza e di salvataggio in mare: la clausola *no cure no pay* vi compare per escludere il diritto del soccorritore al compenso quando le operazioni di soccorso non si concludano con un successo, benché le più vicine edizioni del L.O.F. prevedano clausole che apportano temperamenti alla regola citata, in particolare, per situazioni in ordine alle quali, pur mancando l'esito positivo, il soccorritore abbia prevenuto, o limitato, il verificarsi di danni all'ambiente marino.

Si interroga la dottrina sul concetto di 'risultato utile', rapportato alle operazioni di salvataggio, valutando sufficiente, per vero, il conseguimento di un risultato che sia anche parzialmente utile. Il riferimento è alle situazioni in cui la nave si trovi in condizioni di irrecuperabilità e, a seguito del soccorso effettuato, si consegua il risultato di non pregiudicarne ulteriormente il valore economico così da poter ricavare un corrispettivo per il residuo.

L'art. 13 della Convenzione fissa l'ammontare del compenso in ragione di predeterminati parametri<sup>311</sup> e rimarca che il compenso non debba eccedere il valore complessivo dei beni salvati. Comunque, oltre al riconoscimento del corrispettivo ordinario il soccorritore potrà beneficiare, assolto l'incarico, di un compenso speciale pari all'entità dei costi sopportati per assolvere lo stesso, e per la messa a disposizione di personale specializzato, se le operazioni di salvataggio si siano intraprese al fine di neutralizzare possibili danni ambientali. E in tal caso, se l'assicuratore corpo resta tenuto al compenso ordinario secondo il disposto dell'art. 13 della Convenzione, l'indennizzo in eccedenza resta a carico del *Club* assicuratore di responsabilità.

Vi è da esser cauti all'atto di delineare la natura giuridica del diritto di salvataggio e profilare gli estremi del fenomeno del salvataggio in mare.

---

<sup>311</sup> Ai fini della commisurazione della prestazione, la Convenzione tiene conto: a) del valore della nave assistita e degli altri beni tratti in salvo; 2) della cura e degli sforzi dei soccorritori tesi a prevenire o a ridurre i danni all'ambiente; 3) del successo conseguito dai soccorritori; 4) della natura e rilevanza del pericolo; 5) dell'abilità e degli sforzi dei soccorritori nel salvare la nave, ogni altro bene e, principalmente, le vite umane; 6) del tempo utilizzato, delle spese e delle perdite incorse dai soccorritori; 7) del rischio attinente alle responsabilità, degli altri rischi corsi dai soccorritori, dalle loro attrezzature; 8) della sollecitudine con cui si sono resi i servizi; 9) della disponibilità e dell'impiego di navi o altre attrezzature destinate alle operazioni di salvataggio; 10) dello stato di preparazione, dell'efficienza, del valore.

Prova il caso della Costa Concordia su cui vale spendere una riflessione.

Preme rimarcare che le operazioni di rimozione della nave non hanno riguardato, in questa vicenda, un'operazione di salvataggio in senso tecnico, ma, correttamente, di recupero di relitto, ed anche questa è situazione di rilievo giuridico rientrando nella copertura *protection and indemnity* prestata dagli enti mutualistici partecipati da armatori. Nel caso della Costa Concordia non vi era da salvare la nave ma recuperarne il relitto per provvedere alla demolizione e, come in poche altre situazioni, l'adempimento delle operazioni di salvataggio si è presentato imponderabile e rischioso tanto da rendere attendibile la formula *no cure no pay* con tutti gli esiti che ne derivassero circa la riuscita della delicata difficile operazione.

Complesso tracciare rigide demarcazioni tra operazioni di salvataggio e operazioni di recupero del relitto. Le diversità rispondono a determinazioni utilitaristiche e a intese tra armatore, *P&I Club* e assicuratori corpo e macchine, né sfugge che su queste influiscono parametri di vario tipo e, in modo preponderante, le coperture assicurative.

## **7. Verso una nuova forma di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile.**

La responsabilità civile è area di indagini insistenti al crocevia di settori del giuridico le cui interferenze appaiono inevitabili posto il rilievo, sul piano sociale, che ne connota la disciplina<sup>312</sup>.

E vi è un ambito che si staglia, al suo interno, ritagliando confini propri e attiene ai cosiddetti 'nuovi bisogni' significando, tale espressione, il fascio di inediti interessi che richiedono tutela. Nuove forme di responsabilità civile<sup>313</sup> si affermano *a latere* delle dinamiche imprenditoriali che l'interprete non può accantonare, anzi, deve considerare nel giusto conto avvertendone i riverberi nel sociale<sup>314</sup>.

---

<sup>312</sup> Tra le opere di rilievo che, *ex professo*, hanno posto a tema la responsabilità civile vanno senz'altro menzionati i lavori di P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, *passim*; R. SCOGNAMIGLIO, s.v. « *Responsabilità per fatto altrui* », in *Noviss. Dig. It.*, XV, Torino, 1968, *passim*; G. ALPA, M. BESSONE, *La responsabilità civile*, Milano, 1980, *passim*; M. BARCELLONA, *Struttura della responsabilità e ingiustizia del danno*, in *Europa e diritto privato*, 2000, *passim*; C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, *passim*. Quanto all'apporto giurisprudenziale, il dibattito che ne consegue, si rimanda alla esauriente panoramica messa a punto da G. VISENTINI, *La responsabilità civile nella giurisprudenza*, Padova, 1967, *passim*, studio intenso benché datato.

<sup>313</sup> Si interroga sulla posizione del giurista rispetto alle nuove forme di responsabilità civile, G. ALPA, *Responsabilità civile e danno*, Bologna, 1991, p. 15 ss.

<sup>314</sup> R. CAVALLO BORGIA, *L'assicurazione di responsabilità civile*, cit., p. 4.

L'attuale disciplina della responsabilità civile denuncia una rottura di continuità rispetto al passato svalutata la tradizionale impostazione che rimandava all'elemento della colpa. L'aspetto 'soggettivo' appare svuotato a beneficio dell'aspetto 'oggettivo' relativo all'evento del danno: nuove esigenze hanno indotto alla trasmutazione da un piano all'altro e si intendono a condizione che si riesca a cogliere il fenomeno della 'spersonalizzazione' della responsabilità. Va radicandosi una visione alternativa della responsabilità civile interrelata alla vicenda del danno, piuttosto che alla condotta del soggetto<sup>315</sup>.

La configurazione attuale della responsabilità civile resta coerente al fenomeno assicurativo.

Non si avverte, come prima e imprescindibile esigenza, il provvedere alla ricerca del responsabile della condotta antiggiuridica prevalendo l'altra esigenza diretta a garantire il risarcimento al danneggiato. Valido ausilio è la copertura assicurativa al fine di rimuovere le eventuali conseguenze nocive del rischio imprenditoriale.

Ancora una variazione, altrettanto decisiva, attiene allo spostamento del rilievo ermeneutico dall'autore del danno alla vittima dello stesso<sup>316</sup>, ed è variazione che si avverte in forza dell'esigenza di verificare l'apertura di orizzonti che interessano il fenomeno della responsabilità civile.

Possibile una riflessione: la sponda offerta dall'assicurazione della responsabilità civile, secondo i tratti che modernamente la caratterizzano, consente al legislatore di accentuare le tutele da accordare al soggetto danneggiato<sup>317</sup>.

---

<sup>315</sup> S. RODOTA', *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964, p. 16 ss.; G. FANELLI, *I problemi fondamentali dell'assicurazione della responsabilità civile per i rischi della strada con particolare riferimento al progetto governativo*, in *Riv. dir. comm.*, 1966, I, p. 347, ora in ID., *Saggi di diritto delle assicurazioni*, Milano, 1971, p. 587 ss., spec. p. 591. La funzionalizzazione alla riparazione del danno subito dalla vittima, quale prerogativa dell'istituto dell'assicurazione della responsabilità civile, è ribadito in F. BOCCHINI - E. QUADRI, *Diritto Privato*, sesta edizione, Torino, 2016, p. 1219.

<sup>316</sup> Indagano l'evoluzione della responsabilità civile, A. DONATI, *Trattato di diritto delle assicurazioni*, cit., p. 210 ss.; V. SALANDRA, *Delle obbligazioni*, in AA.VV., *Commentario al codice civile*, curr. A. Scialoja, G. Branca, IV, artt. 1861-1932; V. ANGELONI, s.v. « *Assicurazione contro la responsabilità civile* », in *Ed.D.*, III, Milano, 1958, p. 554 ss.; N. GASPERONI, s.v. *Assicurazione contro la responsabilità civile*, cit., p. 1209; G. VOLPE PUTZOLU, « *L'assicurazione* », cit., p. 53 ss.; M. FRANZONI, s.v. « *Responsabilità civile (assicurazione della)* », in *Digesto, disc. Priv. Sez. comm.*, Torino, 1996, p. 396 ss.

<sup>317</sup> Le interrelazioni dei piani della responsabilità civile e dell'assicurazione, in M. BESSONE, *Responsabilità civile, assicurazione e costo sociale dell'illecito*, in *Saggi di diritto civile*, Milano, 1979, p. 255 ss.; A. LA TORRE, *Colpa, rischio e danno tra responsabilità civile e assicurazione*, in *Assicurazioni*, 1979, I, p. 320 ss.; AA. VV., *Responsabilità civile e assicurazione obbligatoria*, curr. Comporti, Scalfi, Milano, 1988, p. 97 ss.; A. CANDIAN, *Responsabilità civile e assicurazione*, Milano, 1993, p. 1 ss.

Soccorre un'equazione in base alla quale quanto più accresce il peso della responsabilità, tanto meno sopperiscono le attitudini individuali a sopportare il rischio se manchi il sostegno dell'assicurazione. E per converso, quanto più la responsabilità sia coperta dall'assicurazione, tanto meno l'assicurato ha motivo di dolersi del peso che ricade sull'assicuratore - posto che, conferiti gli interessi in comune il rischio diviene da individuale collettivo dandosi luogo a distribuzione del rischio su tutti gli assicurati - consentendosi al soggetto danneggiato di ottenere il risarcimento senza aggravio di oneri incombenti sul responsabile della condotta eccetto il costo del premio assicurativo.

Si deve all'interazione dei piani, a meccanismi in tal modo configurati, se l'assicurazione della responsabilità civile sia riuscita ad affrancarsi dall'originario assetto che ne delineava portata ed effetti.

Essa richiama uno schema aperto recettivo di situazioni di responsabilità e di esigenze di tutela del terzo danneggiato il quale resta in posizione privilegiata potendo ben agire in via diretta, all'occorrenza, nei confronti dello stesso assicuratore. Possibilità che nelle assicurazioni obbligatorie assume una portata più accentuata coniugandosi al fenomeno di spersonalizzazione della responsabilità: e difatti, nelle assicurazioni obbligatorie il diritto del danneggiato al risarcimento si converte in certezza di effetti riparatori realizzandosi « la preminente funzione di sostituire un debitore extra-contrattuale con un debitore contrattuale, ovvero con l'assicuratore della responsabilità »<sup>318</sup>.

Il moltiplicarsi delle situazioni di produzione del danno, coerenti a nuovi percorsi nei vari settori dall'attività imprenditoriale avrebbe richiesto ammodernamenti e una più capillare rete di coperture assicurative che il legislatore, negli ultimi anni, ha provveduto a disegnare.

Risponde a tale esigenza il d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111 attuativo della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi - vista la legge 15 dicembre 2011, n. 217 recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, legge comunitaria 2010, e in particolare l'art. 18; visto il d.lgs. 24 marzo 2011, n. 53 recante norme di attuazione della direttiva 2009/16/CE concernente le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri - che ha previsto l'obbligo di stipulare assicurazione, o sottoscrivere una garanzia alternativa, al fine di coprire le responsabilità per crediti marittimi, copertura assicurativa ordinariamente

---

<sup>318</sup> R. CAVALLO BORGIA, *L'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile*, in AA.VV., *Trattato della responsabilità civile*, cit., p. 277.

offerta dai *P&I Clubs* che utilizzano la tecnica della condivisione dei rischi frammentando sulla base sociale.

Si tratta di disposizione, cogente negli ordinamenti interni, che comporta - si richiama quanto in altro contesto evidenziato - l'obbligo per gli armatori di navi di stazza lorda pari, o superiore, alle trecento tonnellate battenti bandiera di uno Stato membro, ovvero, per gli armatori di navi battenti bandiera di altro Stato che entrino in un porto europeo, ad eccezione delle navi militari, da guerra o utilizzate dallo Stato per attività di natura governativa non commerciale, di stipulare assicurazione.

Né sfugge che tale disciplina di portata sovranazionale rappresenti il punto di svolta da un regime di autoregolamentazione, coerente agli assetti dei *P&I Clubs*, ad altro regime di eteronormazione e, per effetto, all'assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale e il conseguente riconoscimento dell'azione diretta a tutela dei terzi danneggiati - prevista da varie Convenzioni internazionali - nell'abbrivio di un 'moto normativo' orientato alla creazione di un diritto dell'assicurazione della responsabilità armatoriale<sup>319</sup>.

Tutto concerta nel verso di una sinergia effetto di co-regolamentazione e attiene ai sistemi e alle discipline giuridiche: le norme legislative rinviando alle *Club's Rules* riconoscono ruolo e dignità di fonte normativa non già nella considerazione, com'era, degli obiettivi armatoriali, degli interessi precipui degli armatori, ma delle finalità aperte di interesse generale.

Nel sistema interno richiamare il fenomeno giuridico dell'assicurazione obbligatoria è riandare al disposto della legge n. 990/1969 determinante la scelta molto avveduta del legislatore di stabilire l'obbligatorietà dell'assicurazione r.c.a.

Previsione che avrebbe consentito di 'mutualizzare' i rischi derivanti dalla circolazione di autoveicoli ricorrendo a un sistema di sussidi incrociati tra gli automobilisti e di garantire i danneggiati dall'insolvenza dei danneggianti<sup>320</sup>. Ci si avvide, ben presto, che per questo tipo di assicurazione r.c.a. l'obbligatorietà della polizza non sarebbe stata sufficiente a garantire la copertura rispetto a ogni rischio e il legislatore sarebbe ancora intervenuto prevedendo l'obbligo a contrarre

---

<sup>319</sup> Si riportano in tema le riflessioni di F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, cit., p. 301 ss. L'a. prende nota di come il mutamento di impostazione del modello dei *P&I Clubs*, dagli interessi degli armatori a quelli della vittima, venga nella sostanza ignorato dalla dottrina anglosassone che continua, imperturbabile, a tenere un atteggiamento ostruzionistico valendo, per essa, un sistema di mutualità chiuso. Resta fermo l'atteggiamento che conduce a una « ... non norma: la mancata previsione o meglio la rimozione dell'azione diretta - già prevista dall'art. 10 della iniziale proposta di direttiva - in sede di versione definitiva della direttiva sull'assicurazione della responsabilità civile degli armatori ». (S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, cit., p. 291, par. 17.1).

<sup>320</sup> A. COSTA - V. OGLIARI, *Riflessioni sull'obbligo a contrarre la polizza r. c. auto nel nuovo Codice delle Assicurazioni private*, in *Diritto ed economia dell'assicurazione*, 2006, 2, Milano, p. 483.

dell'assicuratore: all'obbligo di sottoscrivere un'assicurazione della responsabilità civile avrebbe fatto da contraltare l'obbligo a contrarre delle imprese assicuratrici.

Ne consegue la differenza con la regolamentazione dei *P&I Clubs*.

All'obbligo di stipulare assicurazione a copertura delle responsabilità armatoriali non è previsto alcun corrispondente obbligo in capo all'ente mutualistico di aderire al contratto potendo ben precludersi all'armatore la copertura assicurativa per i danni conseguenti ai rischi di navigazione. Obiettivo del *Club* è selezionare i *members*, nel caso, precludere l'accesso alle imprese di navigazione che non aderiscano agli *standard* di sicurezza marittima.

Gli armatori-*members* condividendo la condizione di pericolo, egualmente esposti al rischio del depauperamento del proprio patrimonio, parimenti interessati a preservare le individuali posizioni economiche, allo stesso modo, si onerano della selezione degli ingressi accettando nuovi membri e rigettando quelli mostratisi indegni dell'appartenenza. Attendibile ipotizzare, coesivamente allo spirito di mutualità dei *Clubs*, che i *members* portatori di rischi eccessivi non ottengano il *placet* per accedere all'ente così come non accedano all'ente gli armatori sforniti dei requisiti di deontologia.

Ancora una riflessione. Sarebbe certo lacunoso ragionare di responsabilità civile eludendo la latitudine sociale delle ragioni sottese a questa. Modernamente ricorre una sempre maggiore esigenza di tutela a beneficio dei terzi danneggiati dall'attività imprenditoriale, e armatoriale, e più pressante è la spinta a fornirsi di adeguati meccanismi protettivi<sup>321</sup>. E se, per un verso, la 'filosofia' che ispira il ricorso alla copertura assicurativa, ove ricorrano situazioni che coinvolgano la responsabilità civile, propenda per soluzioni favorevoli al soggetto danneggiato, è altresì vero che incentrare sull'autore della condotta incriminata può condurre ad esiti estremi impedendo l'esercizio di determinate attività che presentano un alto grado di pericolo.

Escogitare possibilità che compensino le posizioni alternative, nell'ambito dei rapporti attinenti alla responsabilità armatoriale, è ricorrere al principio di 'responsabilità oggettiva limitata' e il positivo risiede nello schema in base al quale se il carattere oggettivo della responsabilità concerne il nesso causale tra attività e danno, così che ne resti secondato il danneggiato nella rivendicazione al risarcimento del danno, tuttavia, la limitazione quantitativa del debito in capo all'esercente responsabile rende a questi sopportabile il costo economico dell'attività.

---

<sup>321</sup> F. GALGANO, *La forza del numero e la legge della ragione. Storia del principio di maggioranza*, Bologna, 2007, p. 165; V. ZENO-ZENCHOVICH, *La responsabilità civile*, in AA. VV., *Diritto privato comparato. Istituti e problemi*, Roma-Bari, 2004, p. 272 s.

La ricerca di modalità idonee a limitare la responsabilità risponde a ragioni calmieranti<sup>322</sup>, all'esigenza di rinvenire appropriati e più duttili meccanismi onde evitare che gli assicurati restino esposti a una responsabilità civile sproporzionata e a costi assicurativi insormontabili, talvolta persino non rapportabili alle capacità economiche dei singoli. Un *trend* che si contestualizza alla modernità, alle nuove ragioni, alla diffusa esigenza di protezione del diritto al risarcimento del danno amplificata dall'impatto travolgente procurato, sulle posizioni deboli, da uno spudorato agire, su larga scala, di interi comparti industriali tecnologicamente evoluti, sovente, sprezzanti l'etica di mercato<sup>323</sup>.

Malgrado si sia provveduto, di recente, a innalzare i limiti risarcitori potrebbe suggerirsi in controtendenza - le cautele sono d'obbligo trattandosi di attività armatoriale di rilievo sensibile -, così da corrispondere a istanze di ammodernamento e sicurezza, oltre che di incentivazioni per gli armatori, di abbassare la soglia della responsabilità armatoriale nel proposito di incoraggiare condotte diligenti, deontologiche, professionali nella conduzione e gestione delle flotte.

Possibile uno sforzo di rimodulazione del fenomeno della responsabilità civile nel comparto dell'attività imprenditoriale marittima, di ridefinizione in termini moderni del sistema di limiti di responsabilità inversamente proporzionali al livello di sicurezza garantito, di adozione di sistemi di controllo e gestione dei rischi. Ne conseguirebbero effetti virtuosi e la ricaduta sui premi assicurativi calmierati in conseguenza di coerenti strategie imprenditoriali<sup>324</sup>.

## **8. La vicenda 'Costa Concordia', *leading case*, per definire entità e portata dell'obbligazione risarcitoria ricadente sui *P&I Clubs*.**

La rimozione del relitto della nave iscritta dall'armatore al *Club*<sup>325</sup> è vicenda che rientra nella copertura *protection and indemnity*.

---

<sup>322</sup> Il tema delle limitazioni della responsabilità civile è oggetto di insistiti approfondimenti. Cfr., per tutti, F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 1017; F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, 1983, p. 130 ss.

<sup>323</sup> Si pensi all'incremento dei limiti di responsabilità predisposti dalla Convenzione LLMC mediante l'emanazione degli *Emendaments to 1996 Protocol*.

<sup>324</sup> J. LOWRY - P. RAWLINGS - R. MERKIN, *Insurance Law. Doctrines and principles*, Oxford, 2011<sup>3</sup>, p. 20 ss.

<sup>325</sup> Di non agevole inquadramento è la distinzione tra bene salvabile e relitto. Per il diritto inglese relitto è un bene adagiato sulla costa in balia del moto ondoso e del tutto devastato. Bene è tanto la nave, che il carico o una porzione di questo. La Convenzione di Nairobi fa riferimento esclusivamente al bene-nave che, in conseguenza del sinistro marittimo, sia affondata o incagliata; anche è bene qualsiasi altra parte o oggetto che si trovava a bordo della nave, ovvero, qualsiasi

Il *Club* provvede a indennizzare il *member* dei costi sostenuti per espletare le attività di sollevamento, spostamento, distruzione del relitto se venga imposto per legge, non essendo sufficiente, ai fini del rimborso, la mera valutazione di opportunità dell'armatore.

Preliminarmente alle operazioni di rimozione della nave il proprietario effettua denuncia dell'avvenuto sinistro all'assicuratore-corpo verificandone l'intenzione di acquisire, eventualmente, in proprietà il relitto e assumere le connesse responsabilità potendo risultare l'acquisizione conveniente se il relitto conservi un valore commerciale che ecceda l'ammontare dei costi da sostenere per il recupero.

Se non sia stata offerta dall'assicuratore-corpo la disponibilità a divenire proprietario della nave le responsabilità civili insistono sul *member* iscritto e, a corredo, supporta la copertura assicurativa offerta dall'organizzazione di armatori.

Ogni ricavo dal recupero del relitto, dal salvataggio del carico, va accreditato al *Club* costituendo oggetto di compensazione rispetto al credito del *member* all'indennizzo assicurativo.

La recente emanazione, da parte dell'IMO, della Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti - entrata in vigore il 14 aprile 2015 -, colmando un vuoto della normativa internazionale relativamente a un fenomeno di sempre maggiore estensione nel contesto dei traffici marittimi, ha provveduto a introdurre una disciplina uniforme per la circostanza specifica della rimozione dei relitti situati nella zona economica esclusiva di uno Stato quando rappresentino un oggettivo pericolo per la navigazione o per l'ambiente marino.

Se, da un lato, la Convenzione fissa diritti e poteri dello Stato costiero e ne indica le modalità di esercizio, dall'altro, regola il regime di responsabilità che incombe sul proprietario della nave imponendo a questi - in linea con un modello accolto uniformemente nella regolamentazione internazionale delle attività armatoriali - la predisposizione di una garanzia finanziaria obbligatoria del tipo di quella prestata dai *P&I Clubs*.

Il ruolo di attori che gli enti mutualistici svolgono nelle operazioni marittime di rimozione dei relitti, per via delle responsabilità ricadenti su di essi, comporta il riconoscimento della gestione diretta della fase che conduce alla conclusione del contratto di rimozione del relitto.

---

bene che sia perduto in mare proveniente dalla nave e che sia incagliato, affondato, o si trovi in balia della nave; altresì, è bene la nave che potrebbe ragionevolmente affondare o incagliarsi, salvo non siano adottate misure per assisterla. L'ultima fattispecie costituisce frutto di estensione analogica: la nave abbandonata in mare dall'armatore e dall'equipaggio, se non salvata, è relitto. Questa un'estensione rilevante dato che si è soliti considerare relitto la nave che giace sul fondo del mare o anche arenata. Cfr. R. GUNN, *La rimozione dei relitti*, in *Diritto e trasporti - Speciale Costa Concordia*, 3, 2012, p. 14.



Si è soliti ricondurre la seguente operazione al contratto di appalto di servizi.

Nulla è il contratto in oggetto se l'appaltatore si mostri incapace di portare a termine l'opera per il cui compimento si è conferito l'incarico, sia nell'ipotesi in cui le operazioni di recupero materialmente si rivelino di complessa dinamica, sia nell'ipotesi in cui le operazioni divengano di seguito irrealizzabili per inadeguatezza di strumentazioni e di equipaggiamento, o anche, per incompetenza tecnico-professionale del personale sfornito delle capacità utili a svolgere complesse operazioni di recupero. Ed è per questo, che i *Clubs* sono soliti rivolgersi a società altamente specializzate munite di esperienza nel campo per vagliare le varie proposte di rimozione fatte pervenire all'ente dalle imprese interessate.

In base alle informazioni disponibili sarà apprestata una gara pubblica dai professionisti incaricati dal *Club* i quali provvederanno a fornire una specifica dettagliata della nave dispensando notizie riguardo alla distribuzione di qualsivoglia carico pericoloso o pericolo per l'ambiente, oltre alle informazioni circa l'allocazione del relitto sul fondale marino.

Verrà richiesta una manifestazione iniziale d'interesse, a maggior ragione se siano accettate offerte provenienti da società consorziate - come accaduto per la vicenda Costa Concordia - ed è presupposto ricorrente per operazioni di recupero di relitti di notevole tonnellaggio. Seguita alla manifestazione d'interesse la fornitura dei documenti rilevanti e l'invito alla proposta, che attiene ad ogni richiesta relativa all'offerta, corredata dall'indicazione del termine entro il quale ogni proposta deve essere ricevuta.

Benché l'invito contempri un fascio di indicazioni utili relative alle operazioni da compiere queste non possono ritenersi sufficienti, agli appaltatori, per presentare un preventivo attendibile e occorrerà che costoro abbiano modo di visitare e ispezionare il relitto. E come stabilito dalla regolamentazione tecnica delle gare di appalto ogni comunicazione diretta a un appaltatore-concorrente deve essere fruibile a ogni altro partecipante alla gara.

All'esito del ricevimento delle offerte i professionisti incaricati dal *Club* provvederanno alle relative disamine appaltando, infine, il servizio al cantiere che avrà avanzato la migliore proposta in termini di risultati, di tempi, ma di sostenibilità dei costi finalizzati al recupero o alla rimozione del relitto.

Per queste operazioni di recupero o rimozione del relitto si può utilizzare un contratto a prezzo chiuso (*'wreck fixed'*), molto simile ai tipi contrattuali utilizzati per le operazioni di salvataggio ove ricorre la regola *no cure no pay* il cui compenso resta connesso all'utile risultato, da determinare in anticipo, e che ordinariamente prevede un meccanismo di pagamento a rate; ovvero, un contratto a prezzo fisso con pagamento a stati avanzati (*'wreck stage'*); ovvero, un contratto

fondato su canoni di noleggio a tempo (*'wreck hire'*). La tipologia di contratto prescelto inciderà sulla esposizione finanziaria dell'appaltatore e del *Club*.

Ne discende una constatazione e attiene alle utilità che ne riceve l'appaltatore.

Difficilmente questi è indotto a stipulare un contratto a premio fisso che suppone il riconoscimento del compenso, a seguito della prestazione svolta, solo se si consegua l'utile risultato.

Nelle grandi operazioni, come accaduto per la Costa Concordia, di solito si propende per la confezione di un regolamento contrattuale non rigido, ma modulare, che consenta il continuo sistematico flusso di fondi anche quando l'equipaggiamento cada in proprietà dell'appaltatore: in tali casi, oltre il prezzo fisso concordato si forniscono - situazione di *wreck stage* - coperture finanziarie secondo gli stati di avanzamento delle operazioni.

Una prima *tranche* di pagamento si riconosce con la sottoscrizione del contratto; una seconda all'atto dello spostamento dell'equipaggiamento nel luogo ove vengono condotte le operazioni; altre rate vengono concordate, di tempo in tempo, secondo la progressione dell'intervento. E tra le spese sostenute dovranno contemplarsi le iniziative dirette a garantire il ripristino della sanità dell'ambiente marino.

Tornando brevemente alla vicenda Costa Concordia e affrontando questioni tecnico-ingegneristiche si sarebbe prospettata l'alternativa tra la possibilità di rescare la nave o sollevarla su una piattaforma e si è preferita, all'esito di studi approfonditi, la seconda soluzione. Se pure, per vero, il sollevamento avrebbe potuto cagionare serissimi rischi all'ecosistema, la caduta in mare di materiali e di parti di nave di notevole dimensioni, il diritto, ancora, se ne sarebbe fatto carico redigendosi, nella circostanza, un contratto pensato in modo da coprire assicurativamente anche tali notevoli rischiose evenienze. Pertanto, il contratto ha previsto la rimozione della piattaforma su cui poggiava il relitto e il ripristino del fondo marino entro un termine fissato nel regolamento contrattuale.

E' circolata notizia, ancora nella vicenda Costa Concordia, che la compagnia fosse coperta da assicurazione supportata dalle *'American Institute Hull Clauses'* per la copertura corpo e macchine oltre a interessi ed esborsi, altresì, beneficiando la nave della piena copertura assicurativa prestata da due *P&I Clubs* londinesi che si sono attivati per la liquidazione dei danni alle persone, e per provvedere alla rimozione del relitto previamente liberato da ogni cosa che costituisse fonte di inquinamento. Si è provveduto ad appaltare questa prima operazione alla *Smit Tak* di Rotterdam che si è avvalsa dell'ausilio dell'impresa Neri di Livorno. Solo all'esito di questo primo intervento si sarebbero condotte le operazioni di recupero del relitto.

Il rischio di ribaltamento ha accompagnato costantemente le operazioni e le Autorità competenti, timorose per il verificarsi di danni irreparabili all'ambiente

marino, hanno imposto un piano di intervento, ottenuto l'avallo dei *P&I Clubs*, affidando alla società americana *Titan Salvage* che a sua volta si è avvalsa della Micoperi S.p.a. impegnata nell'attuazione di un progetto tecnico di recupero sofisticato che avrebbe contemplato, in un primo stadio, l'ingabbiatura del relitto così da assicurarne la galleggiabilità, in un secondo stadio, il sollevamento e la conduzione in cantiere - sino al porto di Genova - per la demolizione. I proventi sarebbero spettati ai *P&I Clubs* onerati di tutti i costi in passivo, così da compensare, oneri economici complessivamente quantificabili nella somma astronomica di seicento milioni di dollari<sup>326</sup>.

---

<sup>326</sup> La ricostruzione della vicenda di ampio clamore sociale relativa alle operazioni di recupero della nave *Costa Concordia* è riportata in modo puntuale da A. BOGLIONE, *L'assicurazione della 'Costa Concordia'*, cit., p. 301.

## CONCLUSIONI

Resta ribadito in conclusione del lavoro quanto a più riprese sostenuto.

A misura che i rischi connessi alle attività marittime si accrescono di ampiezza e complessità solo ed esclusivamente enti mutualistici di armatori, uniti e solidali, coesi nel proposito di condividere le relative responsabilità e i relativi oneri economici può reggere alle sfide della modernità che il settore deve sostenere.

Un sistema ragionato, sperimentato - quello anglosassone dei *P&I Clubs* - che offre sicurezze al verificarsi di situazioni in mare anche catastrofiche, coinvolgenti il piano della responsabilità civile, devastanti nei riverberi economici, tali da alterare ogni parametro di sostenibilità individuale.

A riprova di quanto costantemente sostenuto nel corso dell'analisi, nella recente Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio del 29 marzo 2016, relativa all'applicazione della direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, si è sottolineata la bontà della formula delle coperture assicurative dai rischi della navigazione apprestate dalle organizzazioni di armatori.

Allo stato attuale, non vi è che da approfondire, riflettere, studiare le compatibilità del seguente modello con il sistema interno, infine provvedere e ammodernare secondo canoni di costruttiva ingegneria societaria assetto e disciplina delle società mutualistiche, in particolare, della società di mutua assicurazione, attraverso un processo di sostanziale *renovatio* della relativa disciplina preordinato a un rilancio della formula dei *P&I Clubs* nel nostro ordinamento.

Riguardo a queste non vi è questione di qualità, se mai, di innovazione.

## **Bibliografia:**

AA.VV., *Diritto dell'Unione europea. Parte speciale*, cur. G. Strozzi, Torino, 2006, p. 203;

AA. VV., *Responsabilità civile e assicurazione obbligatoria*, curr. Comporti, Scalfi, Milano, 1988, p. 97 ss.;

P. ABBADESSA, *Profili topici della nuova disciplina della delega amministrativa*, in *Il nuovo diritto delle società. Liber amicorum Gian Franco Campobasso*, diretto da P. Abbadessa e G. B. Portale, II, Torino, 2006, p. 499;

G. ALPA, *Inflazione e taluni rapporti speciali*, in *Dizionari del diritto privato*, 5, *Diritto monetario*, 1987, p. 296 ss.;

G. ALPA, *L'assicurazione di fronte all'evolversi del concetto di responsabilità*, in *Assicurazioni.*, 1985, p. 541 ss.;

G. ALPA, *Responsabilità civile e danno*, Bologna, 1991, p. 15 ss.;

G. ALPA - M. BESSONE, *La responsabilità civile*, Milano, 1980;

G. AMATO, *Il mercato nella Costituzione*, in AA.VV., *La Costituzione economica. Atti del Convegno dell'associazione italiana dei costituzionalisti*, Padova, 1997, p. 7 ss.;

C. AMATUCCI, *Amministrazione e controllo delle società per azioni*, voce *Enc. Dir.*, *Annali IV*, p. 8;

G. ANDREWS - R. MILLET, *Law of guarantees*, London, 2008, p.564, §.15-021, spec. ntt. 61-63, p.566, § 15-023;

C. ANGELICI, *Appunti sull'interpretazione degli statuti di società per azioni*, in G. B. FERRI - C. ANGELICI, *Studi sull'autonomia dei privati*, Torino, 1997, p. 337 ss.;

C. ANGELICI, *La contrattazione d'impresa*, in AA. VV., *L'impresa*, Milano, 1985, pag. 185 ss., spec. p. 190;

C. ANGELICI, *La riforma delle società di capitali*, Padova, 2011, p.195;

C. ANGELICI, *Le basi contrattuali della società per azioni*, in AA.VV., *Trattato delle società per azioni*, dir. G. E. Colombo, G. B. Portale, I, Torino, 2004, p. 155 ss.;

C. ANGELICI, *Rapporti sociali e regole di correttezza*, in *Giur. Comm.* 1, 1992, p. 1019;

V. ANGELONI, s.v. « *Assicurazione contro la responsabilità civile* », in *Ed.D.*, III, Milano, 1958, p. 554 ss.;

T. ASCARELLI, *Imprenditore occulto e partecipazione di una società di capitali ad una società di persone*, in *Foro. It.*, 1, 1959, p. 1519;

T. ASCARELLI, *Problemi giuridici*, I, Milano, 1959, p. 233 ss.;

T. ASCARELLI, *Società di persone tra società: imprenditore occulto; amministratore indiretto; azionista sovrano*, in *Foro it.*, 1, 1956, p. 406;

T. ASCARELLI, *Teoria della concorrenza e interesse del consumatore*, in *Saggi di diritto commerciale*, Milano, 1955, p. 35 ss.;

R. BALDI - A. VENEZIA, *Il contratto di agenzia: la concessione di vendita, il franchising*, Milano, 2008, p. 64;

R. BANOMYONG, *Maritime policy & Management*, 32.1, 2005, p.3 ss.;

M. BARCELLONA, *Struttura della responsabilità e ingiustizia del danno*, in *Europa e diritto privato*, 2000;

P. BARCELLONA, *Intervento statale e autonomia privata nella disciplina dei rapporti economici*, Milano, 1969, p. 68;

A. BASSI, *Delle imprese cooperative e delle mutue assicuratrici*, in *Il codice civile. Commentario* diretto da P. Schlesinger, Milano, 1988, p. 387 ss.;

S. BASTIANON, *A proposito della dottrina delle essential facilities. Tutela della concorrenza o tutela della iniziativa economica?*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 1999, p. 149;

M. BELLARDINI, *Commento agli artt. 1892 e 1893*, in AA.VV., *Codice civile*, cur. P. Rescigno, II, 8° ed., Milano, 2010, p. 3617 ss.;

A. BELLUCCI, *Strategia, gestione del rischio e creazione di valore nelle imprese assicurative*, Torino, 2014, p. 24;

H. BENNETT, *The Law of Marine Insurance*, Oxford, 2006, p. 484;

F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per i crediti marittimi*, in *Dir. mar.*, 2012, p.962;

F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 888 ss.;

F. BERLINGIERI, *The Athens convention on the carriage of passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation*, in *Il Diritto Marittimo*, 2011, pag. 1125 ss.;

A. BERNASCONI, *Commento all'art. 6 d. lgs. 231/2001*, in AA. VV., *Codice commentato sulla disciplina della responsabilità amministrativa degli enti (d. lgs. 8 giugno 2001, n. 231)*, cur. A. Presutti, A. Bernasconi, C. Fiorio, Padova, 2008;

G. BERTOLA, *Il mercato*, Bologna, 2006, p. 119 ss.;

M. BESSONE, *Responsabilità civile, assicurazione e costo sociale dell'illecito*, in *Saggi di diritto civile*, Milano, 1979, p. 255 ss.;

W. BIGIAMI, *L'imprenditore occulto*, Padova, 1954;

L. BIGLIAZZI GERI, *Contributo ad una teoria dell'interesse legittimo nel diritto privato*, Milano, 1967, p. 367;

F. BOCCHINI, *Le controversie seriali. Mediazione e azione di classe*, in *La nuova class action a tutela dei consumatori e degli utenti. Commentario all'art. 140 bis del Codice del consumo*, a cura di E. Cesaro - F. Bocchini, Padova, 2012, p.12;

F. BOCCHINI - E. QUADRI, *Diritto Privato*, sesta edizione, Torino, 2016, p. 1219;

A. BOGLIONE, *Commento all'art. 513 cod. nav.*, in AA.VV., *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, a cura di G. Volpe Putzolu, Padova, 2010, p. 176;

A. BOGLIONE, *Commento all'art. 517. Ricorso di terzi danneggiati da urto*, in AA.VV., *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, cur. G. Volpe Putzolu, in *Breviaria Iuris*, Padova, 2010, p.212;

A. BOGLIONE, *L'assicurazione della Costa Concordia e la protezione P&I*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2014, p. 291;

A. BOGLIONE, *L'azione diretta contro i P&I Clubs da parte dei terzi danneggiati in caso di insolvenza dell'armatore: evoluzione della giurisprudenza in Inghilterra e relativa problematica analizzata nell'ottica italiana (nota a The Fanti e The Padre Island)*, in *Dir. Mar.*, 1989, p.565, nt. 18, p. 574 s.;

A. BOGLIONE, *Non disclosure e misrepresentation in assicurazione e riassicurazione*, in *Dir. mar.*, 2000, p. 33 ss.;

A. BOGLIONE, *Rischio e interesse (assicurabile e assicurato) nelle assicurazioni (marittime e non) dei rischi ordinari e di quelli c.d. di guerra: una problematica sempre di attualità*, in *Dir. mar.*, 2004, p. 117 ss.;

F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, 1983, p.130;

G. BONFANTE, *Delle imprese cooperative*, in *Commentario del codice civile*, a cura di A. Scialoja e G. Branca, Bologna-Roma, 1999, p. 227 ss.;

G. BONFANTE, *Delle società cooperative*, in *Il nuovo diritto societario*, Commentario diretto da G. Bonfante, G. Cottino, O. Cagnasso, P. Montalenti, Bologna, 2004, p. 2419 ss.;

G. BONFANTE, *La compatibilità e/o l'applicabilità delle norme in materia di s.p.a. e s.r.l. alle società cooperative*, in F. Vella (a cura di), *Gli statuti delle imprese cooperative dopo la riforma del diritto societario*, Torino, 2004, p. 125 ss.;

G. BONFANTE, *Porta aperta e risarcimento del danno*, in *Giur. It.*, 1994, I, 2, c. 749;

P. BUCCIROSSI, *Introduction*, in AA.VV., *Handbook of Antitrust Economics*, cur. P. Buccirossi, The MIT Press Cambridge - London, 2008, XIII ss.;

T. BULLIMORE, *The Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010: unanswered questions and rights of set-off*, in *LMCLQ*, 2012, p. 382;



- V. BUONOCORE, *Diritto della cooperazione*, Bologna, 1997, p. 194;
- L. BUTTARO, *L'interesse nell'assicurazione*, Milano, 1954, p. 55;
- L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *EdD*, Milano, 1958, III, p. 466;
- L. CALVOSA, *Le vicende dell'organizzazione delle società di capitali. Costituzione*, in AA. VV., *Diritto delle società. Manuale breve*, Milano, 2012 p. 374-375;
- G. CAMARDA, *Il soccorso in mare*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, dirr. A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni cont. P. Schlesinger, Milano, 2006, p. 28 ss.;
- A. CANDIAN, *Responsabilità civile e assicurazione*, Milano, 1993, p. 1 ss.;
- A. CANDIAN - A. TITA, *La compliance delle imprese assicurative nel quadro europeo, tra Solvency II, EIOPA, e direttiva OMNIBUS*, in *Dir. economia assicuraz.*, 2011, p.3;
- F. CAPPALÀ, *Obbligo di salvataggio e assicurazione della responsabilità civile: un difficile connubio*, in *Resp. civ. e prev.*, 2004, p. 742;
- S. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, dir A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, cont. P. Schlesinger, Milano, 2010, p. 278 e nt. 48;
- S. CARBONE - P. CELLE - M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2006;
- B. CARBONI, *Le imprese cooperative e le mutue assicuratrici*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. Rescigno, 17, p. 448, e 452;
- G. CARCATERRA, *Le norme costitutive*, Milano, 1974;
- F. CARNELUTTI, *Teoria generale del diritto*, Roma, 1951, p. 172 ss.;
- D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. Antonini e F. Morandi, Milano, 2013, p. 71 ss.;

C. CASTRONOVO, *Antitrust e abuso di responsabilità civile*, in *Danno e resp.*, 2004, p. 471;

C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, p. 180 ss.;

C. CASTRONOVO, *Responsabilità civile e antitrust: balocchi e profumi*, in *Danno e responsabilità*, 2004, p. 1165 ss.;

C. CASTRONOVO, *Sezioni più che Unite e antitrust*, in *Eur. dir. priv.*, 2005, p. 444 ss.;

R. CAVALLO BORGIA, *L'assicurazione di responsabilità civile, Responsabilità e assicurazione* in *Trattato della responsabilità civile*, dir. da M. Franzoni cur. R. Cavallo Borgia, Milano, 2004, p. 106;

M. CAVANNA, *Delle società cooperative*, in *Il nuovo diritto societario nella dottrina e nella giurisprudenza: 2003-2009*, in *Commentario* diretto da G. Bonfante, G. Cottino, O. Cagnasso, P. Montalenti, Bologna, 2009, p. 2438 ss.;

F. CAVAZZUTI, *Commento sub art. 2511*, in *AA.VV., Il nuovo diritto delle società*, cur. A. Maffei Alberti, Padova, 2005, p. 2622 ss.;

P. CELLE, *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento [CE] 392/2009*, in *Il Diritto Marittimo*, 2012, pag. 766 ss.;

S. A. CERRATO, *Osservazioni in tema di operazioni infragruppo e di vantaggi compensativi*, nota ad App. Torino, 4 dicembre 2000, in *Giur. It.*, 2001, p. 1675;

G. CIAMPOLI, *Vantaggi compensativi nei gruppi di società*, in *Giur. It.*, 2005, p. 69 ss.;

G. COLANGELO, *L'abuso di dipendenza economica tra la disciplina della concorrenza e il diritto dei contratti*, Torino, 2004, p. 121 ss.;

G. COLANGELO, *Le public utilities tra regolazione e concorrenza. Là dove porta la dottrina dell' essential facility*, in *Enti pubblici*, 2001, p. 451 ss.;

E. CORVI, *La comunicazione aziendale: obiettivi, tecniche, strumenti*, Milano, 2007, p. 5;

A. COSTA - V. OGLIARI, *Riflessioni sull'obbligo a contrarre la polizza r. c. auto nel nuovo Codice delle Assicurazioni private*, in *Diritto ed economia dell'assicurazione*, 2006, 2, Milano, p. 483;

A. COSTABEL, *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.* 1963, p. 574 ss.;

G. COTTINO, *Diritto commerciale*, Padova, 1996, p. 246;

N. DE LUCA, *Delle mutue assicuratrici*, in *Comm. al codice civile*, curr. A. Scialoja - G. Branca, dir. F. Galgano, Bologna-Roma, 2006, p.3;

N. DE LUCA, *Le assicurazioni mutue in Italia*, Milano, 2001, p. 76;

C. DE MARCO, *L'avviso di sinistro nel regime dell'assicurazione obbligatoria rca*, in *Dir. prat. assic.*, 1982, p. 753;

A. DE MARTINI, s.v. « *Obbligo a contrarre* », in *N.sso Dig. It.*, IV, Torino, 1968, p. 694;

F. DENOZZA, *Antitrust. Leggi antimonopolistiche e tutela dei consumatori nella CEE e negli USA*, Bologna, 1988, p. 32 ss.;

F. DENOZZA, *Gruppi di società*, in *Atti del Convegno internazionale di studi sui gruppi di società*, Venezia 16-17-18 novembre 1994, a cura di P. Balzarini, G. Carcano, G. Mucciarelli, Milano, 1996, p. 1139;

F. DI SABATO, *Diritto delle società*, Milano, 2005, p. 595;

F. M. DOMINEDO', *Principi del diritto della navigazione*, Padova, 1957, p.159 ss.;

A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, Milano, 1952, p. 220;

A. DONATI - G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Milano, 2016, p. 156;

G. D'ONZA, *Il sistema di controllo interno nella prospettiva del risk management*, Milano, 2008, p.152;

- A. DURANTE, *L'assicurazione di responsabilità civile*, Milano, 1964, p. 261;
- C. ESPOSITO, *La 'categoria' dell'abuso nella personalità giuridica dopo la riforma del diritto delle società di capitali*, in *Riv. dir. priv.*, 2006, p. 5 ss.;
- M. FABIANI, *Società insolvente e responsabilità del socio unico*, Milano, 1999;
- G. FANELLI, *I problemi fondamentali dell'assicurazione della responsabilità civile per i rischi della strada con particolare riferimento al progetto governativo*, in *Riv. dir. comm.*, 1966, I, p. 347;
- G. FANELLI, *L'assicurazione mutua nella nuova legislazione*, in *Riv. dir. comm.*, 1942, I, p.139;
- G. FANELLI, *L'assicurazione privata contro gli infortuni*, Roma, 1945, p. 203 ss.;
- G. FANELLI, *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* dir. da A. Cicu e F. Messineo, XXXVI, Milano, 1973, p.145;
- G. FANELLI, voce *Assicurazione contro i danni*, in *Ed.D.*, Milano, 1981, p. 4 ss.;
- G. FANELLI, voce *Assicurazioni contro i danni*, in *Enc. Giur.*, III, 1988, p. 18;
- E. FAVARA, *Conseguenze dell'inosservanza dell'avviso di sinistro all'assicuratore*, in *Assicurazioni*, 1965, II, p.3;
- M. FAVARO, *Il trasporto delle merci nel commercio internazionale*, Milano, 2013, p. 43;
- S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Assicurazione*, 1968, p. 292;
- S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, Milano, 1945, I, p.59;
- S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, p. 27 ss., spec. p. 29;
- S. FERRARINI, *Polizze tipo italiane e clausolari inglesi di assicurazioni marittime*, in *Assicurazioni*, 1981, I, p.125;

S. FERRARINI, *Problemi giuridici della svalutazione monetaria nell'assicurazione contro i danni*, in *Assicurazioni*, 1950, I, p. 3;

G. FERRI, *Concetto di controllo e di gruppo*, in AA. VV., *Disciplina giuridica del gruppo di imprese. (Atti del Convegno di studi svoltosi a Bellagio il 19-20 giugno 1981)*, Milano, 1982, p. 72 ss., reperibile in *Scritti giuridici*, III. 2, Napoli, 1990, p. 1338;

G. FERRI, *L'interesse nell'assicurazione danni*, in *Assicurazioni*, 1941, I, p. 216;

G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, a cura di C. Angelici e G.B. Ferri, ed. 14, Torino, 2016 p. 252;

G. FERRI, *Mutua assicuratrice*, in *Nss. D. I.*, X, 1963, p. 1042 ss.;

P. FERRO-LUZZI, *I contratti associativi*, Milano, 1969, p.268 s.;

M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, p. 18 ss.;

E. M. FOX, *The battle for the Soul of Antitrust*, in *California Law Review.*, 75, 1987, p. 917;

V. FRANCESCHELLI - M. LEHMANN, *Superamento della personalità giuridica e società collegate. Sviluppi di diritto continentale*, in *Responsabilità limitata e gruppi di società*, Milano, 1987, p. 71 ss.;

M. FRANZONI, « *Responsabilità civile (assicurazione della)* », in *Digesto, disc. Priv. Sez. comm.*, Torino, 1996, p. 396 ss.;

A. FRIGNANI, *Diritto della concorrenza. L'insufficienza dei modelli sanzionatori classici e obiettivi dei nuovi modelli. Public and Private enforcement*, in *Dir. comm. int.*, 2008, p. 113 ss.;

A. FRIGNANI, *L'insufficienza dei modelli sanzionatori attuali: necessario un tertium genus*, in AA. VV., *Vent'anni di concorrenza*, curr. C. Rabitti Bedogna, P. Barucci, Torino, 2010, p. 471 ss.;

F. GALGANO, *Delle associazioni non riconosciute e dei comitati*, in AA.VV., *Commentario al Codice Civile*, curr. A. Scialoja, G. Branca, Bologna- Roma, 1976, p. 52 ss.;

- F. GALGANO, *Delle persone giuridiche*, in AA.VV., *Commentario*, cit., p. 37 ss.;
- F. GALGANO, *Direzione e coordinamento*, in AA.VV., *Comm. Scialoja-Branca*, Bologna, 2005, p. 37;
- F. GALGANO, *Diritto Commerciale. Le società*, XVI ed., Bologna, 2006, p. 481;
- F. GALGANO, *Gruppi di società*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, Torino, 2001, p. 246;
- F. GALGANO, *La forza del numero e la legge della ragione. Storia del principio di maggioranza*, Bologna, 2007, p. 165;
- F. GALGANO, *La responsabilità dell'armatore*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, p.11;
- F. GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 1993, p. 56 ss.;
- F. GALGANO, *Struttura logica e contenuto normativo del concetto di persona giuridica*, in *Riv. dir.civ.*, 1965, I, p. 567;
- A. GAMBINO, *La riserva legale nelle mutue assicuratrici*, in *Giur. Comm.*, 1993, p. 265 ss.;
- A. GAMBINO, voce *Assicurazione (contratto di assicurazione: profili generali)*, in *Enc. Giur.*, III, 1988, p. 12;
- E. GARBAGNATI, *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc.*, 1946, I, p.19;
- M. GARCEA, *I 'gruppi finti'. Appunti in tema di gruppi di società e interposizione nell'esercizio dell'impresa*, in *Riv. dir. civ.*, 2005, p. 214 ss.;
- J. GARRIDO, *Preferenza e proporzionalità nella tutela del credito*, Milano, 1998, p. 358;
- N. GASPERONI, *Apposizione di oneri al beneficio nel contratto a favore di terzo*, in *Assicurazioni*, 1955, I, p. 42;
- N. GASPERONI, *Le assicurazioni*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile*, dir. G. Grosso, F. Santoro-Passarelli, Milano, 1966, p. 30 ss.;

- A. GENOVESE, *Circolazione del rapporto assicurativo*, in Riv. dir. civ., 1958, I, p. 521 s.;
- A. GENOVESE, *L'essenza dell'assicurazione mutua*, in Riv. soc., 1960, p. 1075 s.;
- F. GHEZZI - G. OLIVIERI, *Diritto antitrust*, Torino, 2013, p.47;
- G. GHIDINI, *I limiti negoziali alla concorrenza*, in AA.VV., *Trattato di diritto commerciale*, dir. F. Galgano, Padova, IV, 1981, p. 31;
- C. F. GIAMPAOLINO, *Le assicurazioni. L'impresa. I contratti*, in *Trattato di diritto commerciale* diretto da R. Costi, sez. III, vol. 3, Torino, 2013, p. 345;
- C. F. GIAMPAOLINO, *L'organizzazione societaria nella disciplina dell'attività assicurativa*, Milano, 1998, p. 227 ss.;
- S. GIRVIN, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford-New York, 2007, p. 399;
- M. GNES, *La disciplina delle assicurazioni*, in AA.VV., *Trattato di diritto amministrativo*, a cura di S. Cassese V, Milano, 2003, p. 2883;
- E. GOLD, *Gard Handbook on P&I insurance*, 5° ed., London, 2002, p. 122;
- A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, Napoli, 1939, p. 162 ss.;
- A. GRAZIANI, *Diritto delle società*, Napoli 1963, p. 486;
- G. GRECO, *Costituzione di società cooperative e obbligatorietà del versamento dei tre decimi dei conferimenti in denaro*, in Dir. fall., 1946, I, p. 71;
- A. GREIF, *Reputation and Coalitions in Medieval trade: Evidence on the Maghribi Traders*, in, *The Journal of Economic History*, 1989, p. 864 ss.;
- M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, Padova, 1963, p. 55 ss.;
- M. GRIGOLI, *Sulla individuazione delle assicurazioni marittime ed aeree*, in *Assicurazioni*, 1976, I, p. 207;
- M. GRIGOLI, *Sulla delimitazione del rischio di guerra nell'assicurazione marittima*, nota ad App. Milano, 9.6.1972, in *Assicurazioni*, 1973, II, 2, p. 266;
- M. GRIMALDI, *I Protection & Indemnity Clubs*, Villa San Giovanni, 2005, p. 31;

G. GRUMETTO, *La società cooperativa alla luce della riforma*, in *Il nuovo diritto societario*, a cura di F. Galgano e R. Genghini, Padova, 2004, p. 1069;

G. GUIZZI, *Contrattazione*, in AA.VV., *Diritto delle imprese*, Milano, 2012, p.153 ss.;

G. GUIZZI, *Il concetto di impresa tra diritto comunitario, legge antitrust e codice civile*, in *Riv. dir. comm.*, 1993, p. 277;

G. GUIZZI, *Il mercato concorrenziale: problemi e conflitti. Saggi di diritto antitrust*, Milano, 2010, p. 8 s.;

G. GUIZZI, *Partecipazioni qualificate e gruppi di società*, in AA. VV., *Diritto delle società. Manuale breve*, Milano, 2012, p. 358;

G. GUIZZI, *Patrimoni separati e gruppi di società. Articolazione dell'impresa e segmentazione del rischio: due tecniche a confronto*, in *Riv. dir. comm.*, 1, 2003, p. 639;

R. GUNN, *La rimozione dei relitti*, in *Diritto e trasporti - Speciale Costa Concordia*, 3, 2012, p. 14;

E. R. HARDY IVAMY, *Marine insurance*, II ed., London, 1974, p. 504;

S.J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P&I Clubs. Law and Practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, London, Lloyd's List, 4 ed., 2010, p.9, par. 2.4;

S. HODGES, *Law of Marine Insurance*, II ed., London, 2001, p. 15 ss.;

M. C. HUBBARD, *The International Safety Management (ISM) Code: a New Level of Uniformity*, in *Tul. L. rev.*, 1998-1999, p. 1585 ss.;

P. IANNUCELLI, *L'applicazione delle regole di concorrenza ai c.d. 'settori speciali'*, in AA.VV., *Trattato di Diritto commerciale e di Diritto Pubblico dell'Economia*, curr. A. Frignani, S. Bariatti, *Disciplina della concorrenza nella UE*, 64, Padova, 2012, p. 915 ss.;

M. IEVA, *Le società a responsabilità limitata unipersonali: profili organizzativi e applicativi*, in *Riv. Notariato*, 1, 1994, p. 571;



M. IMBRENDA, *I contratti di distribuzione*, in AA.VV., *I contratti nella concorrenza*, cur. A. Catricalà, E. Gabrielli, Torino, 2011, p. 671 s., testo e nota n. 57;

B. INZITARI, *La vulnerabile persona giuridica*, in *Contr. e impr.*, 1985, p. 679 ss.;

M. G. IOCCA, *Il principio della porta aperta*, in AA.VV., *Le cooperative prima e dopo la riforma del diritto societario*, cur. G. Marasà, Padova, 2004, p. 343;

N. IRTI, *L'ordine giuridico del mercato*, Roma-Bari, 1998, p. 12 s.;

N. IRTI, *Teoria generale del diritto e problema del mercato*, in AA.VV., *Diritto ed economia, problemi e orientamenti teorici*, cur. N. Irti, Padova, 1999, p. 266 ss.;

G. JAEGER - F. DENOZZA - A. TOFFOLETTO, *Appunti di diritto commerciale*, Milano, 2010, p. 362;

T. JESTAEDT - M. POLLARD, *The application of European competition law in the financial services sector*, in *Journal European Competition Law & Practice*, 2011, p. 371 ss.;

J. P. KIPP, *The History and development of P&I Insurance: the American Scene*, in *Admiralty Law Institute: a Symposium on the P&I Policy*, in *Tul. L. Rev.* 43, 1969, p.475;

A. KOHLER, *La Corte Costituzionale e l'assicurazione privata*, in *Assicurazioni*, 1, 1983, p. 169;

S. LAFORGIA, *La cooperativa e il socio lavoratore*, Milano, 2009, p. 41 s.;

A. LA TORRE, sv. « *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*», in *EdD., Annali*, I, 2007, p. 83;

A. LA TORRE, *Colpa, rischio e danno tra responsabilità civile e assicurazione*, in *Assicurazioni*, 1979, I, p. 320 ss.;

A. LA TORRE, *Diritto civile e codificazione. Il rapporto obbligatorio*, Milano, 2006, p. 177;

- A. LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee*, Roma, 1993, I, p.24;
- A. LA TORRE, *Le assicurazioni. L'assicurazione nei codici. Le assicurazioni obbligatorie. L'intermediazione assicurativa*, Milano, 2007, p. 201 ss.;
- A. LA TORRE, *Responsabilità e assicurazione: l'intreccio fra due storie parallele*, in ID., *Cinquant'anni col diritto civile (Saggi). Diritto civile*, I, Milano, 2008, p. 266;
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, 13 ed., Milano, 2013, p.7;
- M. LIBERTINI, *Ancora sui rimedi civili conseguenti ad illeciti antitrust*, in *Danno e resp.*, 2005, p. 237 e p. 933 ss.;
- M. LIBERTINI, *Art. 2247-2642*, in AA.VV., *Commentario al codice civile*, dir. P. Cendon, V, Torino, 1997, p. 1512;
- M. LIBERTINI, s.v. « *Concorrenza* », in *Enc. Dir., Annali*, III, Milano, 2010, p. 215-216;
- M. LIBERTINI, *Diritto della concorrenza dell'Unione europea*, Milano, 2014, p. 36;
- M. LIBERTINI, *La causa nei patti limitativi della concorrenza fra imprese*, in AA.VV., *Contratto e Antitrust*, curr. G. Olivieri, A. Zoppini, Roma-Bari, 2008, p. 89 ss.;
- M. LIBERTINI, *La tutela della concorrenza nella Costituzione italiana*, in *Giur. cost.*, 2005, p. 1429 ss.;
- B. LIBONATI, *Diritto commerciale. Impresa e società*, Milano, 2005, p. 142;
- B. LIBONATI, *La responsabilità nel gruppo*, in *Riv. dir. comm.*, 1, 1995, p. 595;
- B. LIBONATI, *L'impresa e le società. Lezioni di diritto commerciale*, Milano, 2004, p. 67 ss.;
- B. LIBONATI, *Ordine giuridico e legge economica del mercato*, in *Riv. soc.*, 1998, p. 1558 ss.;

B. LIBONATI, *Responsabilità extracontrattuale per violazione di norme antitrust*, in *Danno e resp.*, 2005, p. 506 ss.;

J. LOWRY - P. RAWLINGS - R. MERKIN, *Insurance Law. Doctrines and Principles*, Oxford, 2011, p. 449 ss.;

J. P. LOWRY, *Lifting the corporate veil*, in *Journal of Business Law*, 1983, p. 41;

J. LOWRY - P. RAWLINGS - R. MERKIN, *Insurance Law. Doctrines and principles*, Oxford, 2011<sup>3</sup>, p. 20 ss.;

C.F. LUEDDEKE, *P&I Insurance*, in *International Federation of Shipmasters' Associations, IFSMA Newsletter*, December 2002, p.6;

A. MANZITTI, *Natura giuridica degli istituti per l'assicurazione dei rischi marittimi complementari*, in *Riv. dir. prat. assic.*, 1968, p. 249;

G. MARCHIAFAVA, *La natura giuridica dei Protecting and Indemnity Clubs inglesi*, in *Pubblicazioni del Dipartimento di Scienze Giuridiche Università degli Studi di Roma 'La Sapienza'*, Napoli, 2013, p.57, nt. 2;

P. MARIANI, *Concorrenza e mercato assicurativo in Italia: la distribuzione dei servizi d'assicurazione tra normativa nazionale e diritto dell'Unione europea*, in AA.VV., *La disciplina della concorrenza in ambito assicurativo. Intese - Concentrazioni - Private Enforcement - Scambio di informazioni - Esclusive*, cur. di M. Frigessi Di Rattalma, Torino, 2014, p. 57;

D. M. MARINO - S. COSTA, *L'attuazione in Italia della direttiva Solvency II: un quadro di sintesi*, in *dirittobancario.it*, 2015, p. 4;

S. MAZZAMUTO, *Il contratto di diritto europeo*, Torino, 2015, p. 124;

A. MAZZONI, *La porta aperta delle cooperative tra promesse ideologiche e nuovo diritto positivo*, in AA.VV., *Il nuovo diritto delle società*, dirr. P. Abbadessa, G.B. Portale, Torino, 2007, p. 767 ss.;

D. Mc INNES, *Le coperture P&I*, in *Diritto e Trasporti - Il 'caso' della Costa Concordia*, 2012, p. 30;

R. MERKIN - J. HJALMARSSON - R. PILLEY, *Marine insurance*, in *Maritime Law*, London, 2011, p. 528 ss.;

G. MINERVINI, *Le mutue assicuratrici a ripartizione nella nuova codificazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1948, p. 450;

M. MIOLA, *Riflessioni sulla disciplina applicabile ai 'Protecting and Indemnity Clubs* (nota a Trib. Napoli 18 marzo 1985 n. 2359), in *Dir. e giur.*, 1987, p. 755 ss.;

F. MOLITERNI, *Commento all'art.1917 c.c.*, in *Commentario breve al diritto delle assicurazioni* dir. G. Volpe Putzolu, Padova, 2010, p.111 ss.;

F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità civile degli armatori. P&I Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012, p. 30;

C. MONTAGNANI, *Commento all'art. 2328*, in AA.VV., *La riforma delle società*, curr. M. Sandulli e V. Santoro, Torino, 2003, p.38;

P. MONTALENTI, *Conflitto di interesse nei gruppi di società e teoria dei vantaggi compensativi*, in *Giur. Comm.*, 1, 1995, p. 715;

P. MONTALENTI, *I gruppi di società*, Milano, 1996, p. 1627;

P. MONTALENTI, *Il sistema dei controlli interni nelle società di capitali*, in AA.VV., *Impresa e società. Studi F. Martorano*, (a cura di A. BASSI, U. BELVISO, E. BOCCHINI, D. BUONOMO, F. DI SABATO, G. LAURINI, M. SANDULLI), Napoli, 2006, p. 692;

P. MONTALENTI, *Operazioni infragruppo e teoria dei vantaggi compensativi: ancora si pensi al noto caso Caltagirone*, *Cass. 26 febbraio 1990, n. 1439*, in *Foro it.*, 1, 1990, c. 1174 ss.;

L. MONTESANO, s.v. « *Obbligo a contrarre* », in *Enc. Dir.*, XXIX, 1979, p. 508;

M. MONTI, *EC Competition Law*, Cambridge, 2007, p. 499 ss.; ID., *Managing the intersecation of utilities regulation and EC Competition Law*, in *The Competition Law Review*, 4, 2008, p. 125 ss.;

E. MORDIGLIA, *Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento marino da idrocarburi: la diversa attitudine dei P&I Clubs con riferimento alla Convenzione di Bruxelles del 1969 (CLC) e alla recente normativa statunitense (Oil Pollution Act 1990)*, in *Dir. Mar.*, 2000, p. 278;

M. MULLEN - J. LEWISON, *Companies limited by guarantee*, III ed, London, 2011, p. 38;

M. MORDIGLIA - P. MORDIGLIA, *Protection & Indemnity appuntamento al Caffè Lloyd. Le origini e la storia dei P&I Clubs partendo da lombard Street*, a cura di L. Florenzano, in *Diritto e trasporti*, 2009-2010;

G. D. MOSCO, *La dodicesima direttiva CEE sulle società unipersonali a responsabilità illimitata*, *Giur. comm.*, 1, 1991, p.30;

J. I. MURRAY, *The Protection & Indemnity Club and Bankruptcy: an English Perspective*, in *Tulane Law Review*, 59, p.1450;

M.J. MUSTILL-J.C.B. GILMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, *Sixteen Ed.*, London, 1981, I, [87] p. 132;

R. NATOLI, *Diritti di proprietà intellettuale e rifiuto di licenza: osservazioni a margine del caso IMS Health*, in *Europa dir. priv.*, 2005, p. 465 ss.;

A. NIGRO, *Le società per azioni nelle procedure concorsuali*, in AA.VV., *Trattato delle società per azioni*, dir. G.E. Colombo - G.B. Portale, IX. 2, Torino, 1993, p. 433;

G. NIZZI, *Dalla teoria del monopolio naturale alla 'essential facility doctrine': nuove forme di regolazione nel settore dell'energia*, Milano, 2005;

G. OLIVIERI, *L'applicazione del diritto antitrust*, in AA. VV., *Diritto industriale. Proprietà intellettuale e concorrenza*, Torino, 2012, p. 532 ss.;

G. OPPO, *Diritto dell'impresa e morale sociale*, in *Riv. dir. civ.*, 1992, I, p. 15 ss., spec. p. 24;

G. OPPO, s.v. « *Impresa e imprenditore* », in *Enc. Giur. Treccani*, XVI, Roma, 1989, p. 3 ss.;

G. OPPO, *L'essenza della società cooperativa e gli studi recenti*, in *Riv. Dir. Comm.*, 1959, I, p. 378;

C. OSTI, *L'obbligo a contrarre: il diritto concorrenziale tra comunicazione privata e comunicazione pubblica, contratto e antitrust*, curr. A. Zoppini, G. Olivieri, Roma-Bari, 2008, p. 26 ss.;

- C. OSTI, *Nuovi obblighi a contrarre*, Torino, 2004, p. 152 ss.;
- I. PAGNI, *La tutela civile antitrust dopo la sentenza n. 2207/2005: la Cassazione alla ricerca di una difficile armonia nell'assetto dei rimedi del diritto della concorrenza*, in *Corr. Giur.*, 2005, 3, p. 337 ss.;
- I. PAGNI, *Tutela specifica e tutela per equivalente. Situazioni soggettive e rimedi nelle dinamiche dell'impresa, del mercato del rapporto di lavoro e dell'attività amministrativa*, Milano, 2004, p. 187 ss.;
- A. PALERMO, *L'assicurazione di responsabilità civile*, Piacenza, 1969, p. 355;
- A. PALMIERI - R. PARDOLESI, *L'antitrust per il benessere (e il risarcimento del danno) dei consumatori*, in *Foro.it*, 2005, I, p. 1014 ss.;
- L. F. PAOLUCCI, *I soci: il principio della porta aperta e i poteri del consiglio di amministrazione*, in *Società*, 2000, p. 785;
- L. F. PAOLUCCI, *Le società cooperative*, Milano, 1999, p. 46;
- R. PARDOLESI, *Le regole della concorrenza*, in AA. VV., *Trattato di diritto civile*, dir. N. Lipari, P. Rescigno, coord. A. Zoppini, IV, *Attuazione e tutela dei diritti*, I, *La concorrenza e la tutela dell'innovazione*, Milano, 2009, p. 3 ss.;
- P. L. PELLINI, *P & I Clubs: Ipotesi e riflessioni su una forma assicurativa tra passato e futuro*, in *Trasp.* 44, 1988, p. 104;
- G. PESCATORE, *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, Roma, 1991(aggiorn.), *ad vocem*, 2;
- S. PETRICCIONE - F. CARLUCCI, *Economia dei trasporti*, 2006, Padova, p.5;
- E. PIOMBINO, *L'impiego di clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima: la soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell'ANIA*, in *Dir. mar.*, 1989, p. 1216;
- A. PIRAS, *Gruppi e società unipersonali*, in *Riv. soc.*, 1993, p. 588;
- A. PISANI MASSAMORMILE, *Procedimenti cautelari nel diritto commerciale. Gli artt. 146, comma 3°, l. fall. e 33, comma 2°, l. antitrust*, in *Giur. Comm.*, 1998, I, p. 712;

- P. PISCITELLO, La responsabilità degli amministratori di società di capitali tra discrezionalità del giudice e *business judgement rule*, in Riv. Soc., 2012, 6, p. 1167 ss.;
- E. QUADRI, *Le obbligazioni pecuniarie*, in Tratt. dir. priv., dir. da P. Rescigno, vol. IX, Torino, 1999, p. 540 ss.;
- M. RABITTI, *Rischio organizzativo e responsabilità degli amministratori. Contributo allo studio dell'illecito civile*, Milano, 2004;
- G. A. RESCIO, *Assemblea dei soci. Patti parasociali*, in AA. VV., *Diritto delle società. Manuale breve*, Milano, 2012, p. 186;
- W. R. A. B. REYNARDSON, *The History and Development of P&I Insurance: the British Scene*, in Admiralty Law Institute: a Symposium on the P&I Policy, in Tul. L.R. XLIII/1969, spec. pp. 457 e 464;
- D. RICHMOND, *Third Party Claims against P&I Clubs and the 'pay to be paid rule'*, 2009, p. 11;
- G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994, p. 1268 ss.;
- L. RISTORI, *Il sistema dei limiti alla libertà di iniziativa economica. Anatomia del diritto della concorrenza*, in *Concorrenza e mercato*, 2007, p. 260;
- G. ROCCO, *Società unipersonali e patrimoni destinati*, in Riv. notariato, 2004, p. 613;
- S. RODOTA', *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964, p. 16 ss.;
- E. RØSÆG, *The Athens Convention on Passenger Liability and the EU*, in *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007/2008*, Berlin-Heidelberg, 2010, pag. 56 ss.;
- M. ROSSETTI, *Il diritto delle assicurazioni*, vol. III, Padova, 2013, p. 48;
- S. ROSSI, N. ABRIANI, P. MONTALENTI, F. MUCCIARELLI, R. SACCHI, *Una tavola rotonda sui vantaggi compensativi nei gruppi*, in *Giur. Comm.*, 1, 2002, p. 613 ss.;

- V. SALANDRA, *Dell'assicurazione*, in *Commentario del codice civile*, curr. A. SCIALOJA, G. BRANCA, libro IV, Bologna-Roma, 1959, p. 169;
- V. SALANDRA, *Le società fittizie*, in *Riv. dir. comm.*, 2, 1936, p. 141;
- U. SANTARELLI, *Mercanti e società tra mercanti*, Torino, 1998;
- G. SCALFI, *I contratti di assicurazione. L'assicurazione danni*, Torino, 1991, p. 111;
- S. SCHIRO', *Società cooperative e mutue assicuratrici*, in *La riforma del diritto societario*, a cura di G. Lo Cascio, Milano 2003, p. 70;
- C. M. SCHMITTHOFF - T. P. E. CURRY, *Palmer's Company law*, XX ed., London, 1959, p. 24;
- A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, p.362 ss.;
- F. SCORDINO, *La società cooperativa*, Napoli 1970, p. 123;
- M. SCIUTO, I patrimoni destinati a uno specifico affare, in AA.VV., *La riforma delle società di capitali e cooperative*, cur. L. Starola, Milano, 2003, p. 6;
- R. SCOGNAMIGLIO, s.v. « Responsabilità per fatto altrui », in *Noviss. Dig. It.*, XV, Torino, 1968;
- R. SERRA, *Il regime di responsabilità nelle società di capitali unipersonali, tra il disposto abrogato dell'art. 2505 c.c. e la legge di riforma del 31 maggio 1995, n. 218, nota a Cass. 14 febbraio 2002*, in *Giur. it.*, 2002, p. 2271;
- P. SFAMENI, *Idoneità dei modelli organizzativi e sistemi di controllo interno*, in *Rivista A. G. E.*, 2, 2009, p. 280;
- F. SGUBBI, s.v. « Abusi di mercato », in *Edd., Annali*, 2. II, 2008, pag. 14;
- N. SINGH - R. COLINVAUX, *Shipowners*, in *British Shipping Laws*, XIII, London, 1967, p. 212;
- P. SPADA, *Della permeabilità differenziata della persona giuridica nell'ultima giurisprudenza commerciale*, in *Giur. comm.*, 1, 1992, p. 429;
- P. SPADA, *Persona giuridica e articolazioni del patrimonio: spunti legislativi recenti per un antico dibattito*, in *Riv. dir. civ.*, 2002, I, p. 837 ss.;



E. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. dir. nav.*, 1948, I, p.157 ss.;

E. SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1962, p. 1388;

M. S. SPOLIDORO, *Commento all'art. 1 d. lgs. 174/95*, in AA.VV., *La nuova disciplina dell'impresa di assicurazione sulla vita in attuazione della terza direttiva*, cur. G. Patersotti, M. Ricolfi, Padova, 2000, p. 35;

M. S. SPOLIDORO, *I conferimenti in denaro*, in *Trattato delle società per azioni*, diretto da G. E. Colombo e G. B. Portale, vol. 1, Torino, 2004, p. 291 ss.;

M. STALTERI, *Enti non profit e tutela della fiducia. Esperienza inglese e prospettive della riforma italiana*, Torino, 2002, p.209;

S. STANCA, *Profili del conflitto di interessi nei gruppi: categorie di finanziatori e teoria dei vantaggi compensativi*, in *Riv. dir. banc.*, [www.dirittobancario.it](http://www.dirittobancario.it), 21, 2014, p. 4;

M. STELLA RICHTER jr, *Forma e contenuto dell'atto costitutivo della società per azioni*, in AA.VV., *Trattato delle società per azioni*, dir. G. E. Colombo, G. B. Portale, I, Torino, 2004, p. 172 ss.;

G. TATARANO, *L'impresa cooperativa*, Milano, 2002, p. 179 ss.;

G. TESAURO, *Incontro delle Corti costituzionali di portogallo, Spagna e Italia. Proporzionalità e ragionevolezza nella giurisprudenza comunitaria*, in [www.cortecostituzionale.it/documenti/convegni/seminari](http://www.cortecostituzionale.it/documenti/convegni/seminari), p.7 s.;

W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 4th edn, Cowansville, 2008, p. 941;

R. B. THOMPSON, *Piercing the corporate veil: an empirical study*, in *Cornel Law Review*, 76, 1990-1991, p. 1036;

M.TILLEY, *The Origin and Development of the Mutual Shipowner's Protection and Indemnity Associations*, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 17, n. 2, April, 1986, p.261 ss.;

U. TOMBARI, *Diritto dei gruppi di imprese*, Milano, 2010, p. 2 ss.;

- M. TONELLO, *L'abuso della responsabilità limitata nelle società di capitali*, Padova, 1999, p. 2;
- G. A. M. TRIMARCHI, *Le nuove società cooperative*, Milano, 2004, p. 57;
- G. A. M. TRIMARCHI, *Redazione e adeguamento degli statuti delle società cooperative: prime riflessioni*, in *Notariato*, 2004, p. 176, nota 22;
- P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961;
- L. TULLIO, *Running Down Clause*, in *Enc. dir.*, XLI, 1989, p. 173;
- A. VALERIANI, *L'essential facility doctrine: sviluppi normativi ed orientamenti giurisprudenziali*, in *Resp. comunicazione impresa*, 2001, p. 187 e ss.;
- VAN DER HOUVEN VAN OORDT, *Third EU Safety package Poses Protection Question. Directive's Failure to allow a claimant direct recourse against an insurer sparks concern*, 20 January 2010, p.1;
- P. VERCELLONE, *Cooperazione e imprese cooperative*, in *Novissimo dig. it.*, p. 833;
- S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P&I*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, (coord. da A. Antonini), III, Milano, 2010, p. 94;
- P. VERRUCOLI, *La società cooperativa*, Milano, 1958, p. 228 ss.;
- G. VISENTINI, *La responsabilità civile nella giurisprudenza*, Padova, 1967;
- C. VIVANTE, *Il contratto di assicurazione. Le assicurazioni marittime*, Milano, 1890, II, p. 78, par. 54;
- G. VOLPE PUTZOLU, *L'assicurazione*, in *Trattato di diritto privato diretto da P. Rescigno*, XIII, Torino, 1985, p. 70;
- G. VOLPE PUTZOLU, *Le assicurazioni, Produzione e distribuzione*, Bologna, 1992;
- M. WEIGMANN, *L'importanza del questionario per valutare le reticenze dell'assicurato*, in *Giur. it.*, 1990, p. 1029;

V. ZENO-ZENCHOVICH, *La responsabilità civile*, in AA. VV., *Diritto privato comparato. Istituti e problemi*, Roma-Bari, 2004, p. 272 s.;

S. ZUNARELLI, *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto di sostanze pericolose e nocive (HNS)*, in *Dir. trasp.* 1996, p.727 ss. e p. 741 ss.

## GIURISPRUDENZA

Lodo Arbitrale 25 ottobre 1959, in *Dir. mar.*, 1961, II, p. 206, con nota di D. F. CAGETTI;

Cass. Civ, 20 marzo, 1964, n. 631, in *Assicurazioni*, 1965, II, p. 3;

Cass. civ. 1 luglio 1969 n. 2410, in *Giust. civ. mass.*, 1969, p. 1240;

App. Milano, 9.6.1972, in *Assicurazioni*, 1973, II, 2, p. 266;

Cass. civ., 23 maggio 1973, n. 1516, in *Mass. giur. it.*, 1973, col. 541;

Corte cost. 5 febbraio 1975, n. 18, in *Foro it.*, 1975, I, c. 522;

Trib. Venezia 3 maggio 1977, in *Dir. mar.*, 1978, p. 92;

Trib. Milano 14 giugno 1977, in *Dir. mar.*, 1977, p. 470;

Corte Cost., 12 aprile 1978, n. 34, in *Giur. cost.*, 1978, I, p. 513;

App. Venezia 10 agosto 1978, in *Trasporti*, 19, 1979, p. 121;

Trib. Genova 12 aprile 1979, in *Dir. mar.*, 1979, p. 585;

Pret. Torino, 15 febbraio 1980, in *Riv. dir. civ.*, 1981, II, p. 212;

Pret. Barcellona Pozzo di Gotto 30 luglio 1981, in *Dir. prat. assic.*, 1982, p. 753;

Trib. Roma, 27 gennaio 1983, in *Temi romana*, 1983, p. 869;

Cass. civ. 8 novembre 1984, n. 5639, in *Foro it.*, 1985, I, c. 205;

Corte Cost., 12 dicembre 1984, n. 284, in *Giur. cost.*, 1984, I, p. 2132;

Trib. Napoli 18 marzo 1985 n. 2359), in *Dir. e giur.*, 1987, p. 755 ss.;

Cass. civ. 26 febbraio 1990, n. 1439, in *Foro it.*, 1, 1990, c. 1174 ss.;

Cass. 12 luglio 1990 n. 7252, in *Giur. Comm.*, 1991, II, p. 566;

Cass. civ., sez. III, 20 novembre 1990, n. 11206;

Cass. civ. 26 giugno 1991, n. 7154, in Arch. Giur. circol. e sinistri, 1991, p. 817;

App. Milano, 11 luglio 1991, in *Società*, 1991, p. 1664;

Cass. Civ., sez. I, 7 novembre 1991, n. 11877;

Trib. Udine 14 marzo 1992, in *Società*, 1992, p. 1095;

App. Firenze 25 settembre 1992, in *Società* 1993, p. 933;

Cass. civ., 9 marzo 1993, n. 2818, in AGCSS, 1993, p. 692;

Trib. Udine 16 marzo 1993, in *Società*, 1993, p. 971;

Cass. civ., sez. I, 17 luglio 1993, n. 7971, in Mass. Giust. civ., 2000;

App. Brescia 30 dicembre 1993, in *Banca, borsa titoli di credito*, 2, 1994, p. 647;

Trib. Ravenna 12 marzo 1994, in *Dir. mar.*, 1994, I, p. 217;

App. Milano 1 giugno 1994, in *Società*, 1994, p. 1502;

Cass. civ., sez. III, 10 novembre 1994, n. 9388, Foro it., Rep. 1995, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 117, e Giust. civ., 1995, I, p. 949;

App. Torino 7 marzo 1996, in *Giur. it.*, 1996;

Trib. Livorno 18 novembre 1996, caso Cipriani S.r.l. c. *Baltic shipping*, in *Dir. mar.*, 1998, p. 433;

Cass. civ. 14 maggio 1997, n. 4259, in *Foro.it*, 1998, I, p.1590;

Cass. civ. 7 luglio 1999, n. 7019, in MGC, 1999, p. 1578;

Cass. civ. 4 febbraio 2000, n. 1239;

App. Torino, 4 dicembre 2000, in *Giur. It.*, 2001, p. 1675;

Cass. civ., sez. III, 19 dicembre 2000, n. 15939, in MGC, 2000, p. 2621;

Cass. civ., sez. III, 27 febbraio 2002, n. 2909;

Cass. civ. 9 dicembre 2002, n. 17475, in *Foro.it*, 2003, c. 1134;

Cass. civ., 1 settembre 2003, n. 12756, in Rep. Foro It., 2003, (Voce Agenzia n. 23), p. 544;

Cass. civ., sez. III, 24 novembre 2003, n. 17840, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2004, I, p. 401;

Cass. civ., sez. III, 8 gennaio 2004, n. 83, in *Resp. civ. e prev.*, 2004, p. 742;

Cass. civ. 24 agosto 2004, n. 16707, in *Società*, 2005, p. 164 ss.;

Cass. civ., sez. III, 17 dicembre 2004, n. 23504, in *Foro it.*, 2005, I, p. 2778;

Cass. civ., sez. III, 28 gennaio 2005, n. 1749, in *Nuova Giur. civ. comm.*, 2006, I, p. 139;

Cass., sez. un., 4 febbraio 2005, n. 2207, in *Corr. giur.*, 2005, 3, p. 333 ss.;

Cass. civ., sez. III, 11 marzo 2005, n. 5435;

Cass. civ., sez. III, 21 luglio 2006, n. 16769, in *Mass. giur. civ.*, 2006, p. 3;

Cass. civ., sez. III, 11 gennaio 2007, n. 395, in *Danno e resp.*, 2007, p. 905;

Cass. civ., sez. III, 2 febbraio 2007, n. 2305, in *Corr. Giur.*, 2007, p. 641 ss.;

Cass. civ., sez. III, 31 gennaio 2008, n. 2390, in *Assicurazioni*, 3, 2008, p. 293;

Cass. civ., sez. III, 12 febbraio 2008, n. 3268, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2008, I, p. 1014;

Cass. civ., sez. I, sent. 12 febbraio 2009, n. 3478;

Cass. civ. sez. III, 7 maggio 2009, n. 10488;

Cass. civ., sez. III, 4 gennaio 2010, n. 11, in *Mass. giur. civ.*, 2010, p. 11;

Cass. civ., sez. I, 23 marzo 2012, n. 4739;

Cass. civ., sez. III, 28 luglio 2014, n. 17088;

Cass. civ., sez. III, sent. 22 ottobre 2014, n. 22332;

Cass. civ., sez. III, 19 marzo 2015, n. 5479;

Cass. civ., sez. I, sent. 22 maggio 2015, n. 10643.