

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II



DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

**DOTTORATO DI RICERCA
IN**

**DIRITTO DELLE PERSONE, DELLE IMPRESE E DEI MERCATI
XXXII CICLO**

TESI DI DOTTORATO

IN

DIRITTO PRIVATO

Le assicurazioni marittime ed il cyber risk.

Marine insurance and cyber risk.

Tutor:

Chiar.ma Prof.ssa
Consiglia Botta

Candidato:

Dott. Sergio Napolitano

ANNO ACCADEMICO 2018/2019

LE ASSICURAZIONI MARITTIME ED IL *CYBER RISK*

Capitolo 1 Caratteri e cenni storici

- 1.1. Introduzione
- 1.2. Le origini delle assicurazioni marittime. Cenni storici
- 1.3. Le fonti. L'art. 1885 cod. civ.
- 1.4. Cenni alle imprese di assicurazioni: i *Lloyds* ed i *P. & I.*
- 1.5. Il ruolo del *Broker*

Capitolo. 2 La disciplina normativa delle assicurazioni marittime

- 2.1 Il mercato assicurativo marittimo
- 2.2 L'oggetto dell'assicurazione
- 2.3 L'assicurazione della responsabilità
- 2.4 Le polizze corpo e macchina
- 2.5 L'assicurazione delle merci
- 2.6 L'assicurazione del nolo
- 2.7 Il rischio della navigazione
- 2.7 a) Rischi coperti e rischi scoperti
- 2.7 b) Il rischio putativo
- 2.7 c) La copertura "*Kidnap & Ranson*"
- 2.8 Il sinistro
- 2.9 Il premio
- 2.10 Gli oneri dell'assicurato
- 2.11 La liquidazione del danno
- 2.12 L'abbandono della nave

Capitolo 3 I *P. & I. Clubs*

- 3.1 L'origine storica dei *P.&I. Clubs* ed il loro inquadramento giuridico
- 3.2 Il funzionamento dei *Clubs*
- 3.3 Le principali coperture
- 3.4 Dalla disciplina del *P&I* alle regole dell'assicurazione obbligatoria

Capitolo 4 L'incidenza del *cyber risk* sulle assicurazioni marittime

4.1 Il *cyber risk*

4.2 Casi pratici e tipologie di attacchi

4.3 Il *cyber risk* ed i *charterparties*

4.4 Misure per combattere e prevenire il rischio di *cyber attacks*

4.5 La *cyber insurance* e le clausole utilizzate

Conclusioni

Bibliografia

Giurisprudenza

Sitografia

LE ASSICURAZIONI MARITTIME ED IL *CYBER RISK*

CAPITOLO 1

CARATTERI E CENNI STORICI

Sommario: 1.1 Introduzione 1.2 Le origini delle assicurazioni marittime. Cenni storici 1.3 Le fonti. L'art. 1885 c.c. 1.4 Cenni alle imprese di assicurazioni: I *Lloyds* ed i *P. & I* 1.5 Il ruolo del *Broker*.

1.1 Introduzione

Ogni qual volta si avverte la necessità di avere una copertura in termini di sicurezza per tutti i rischi e pericoli che sono legati al trasporto via mare, si ricorre al mercato assicurativo marittimo.

L'assicurazione marittima, rispetto all'assicurazione in generale, è considerata, dalla dottrina prevalente, sia per motivi storici che tecnici, sia soprattutto per il forte elemento di internazionalizzazione che la caratterizza, un'assicurazione speciale ed in particolare, una specie delle assicurazioni contro i danni.

Con riferimento all'oggetto, infatti, tale assicurazione, copre una "universalità di rischi" e si distingue per la specificità dei rischi stessi in assicurazione di responsabilità, in assicurazione di cose, per esempio navi, merci, aeromobili, e in assicurazione di persone che trova la sua disciplina nel codice della navigazione agli artt. 514-547 e 1001-1021.

L'assicurazione marittima ha, dunque, la finalità di tenere indenne il soggetto assicurato da tutti i danni che possono eventualmente derivare da sinistri legati ad eventi naturali o ad una poco diligente attività umana, e rappresenta lo strumento idoneo per la ripartizione dei rischi intrinseci all'attività di navigazione¹.

¹ In tema di assicurazioni marittime, fondamentale appare il riferimento alla dettagliata trattazione di A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, Milano, 1958. Sul punto cfr. inoltre J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, London, 2008; A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, Milano, 2007, 83; G. RIGHETTI,

La funzione indennitaria è assolta nel momento in cui si fornisce al soggetto assicurato la garanzia di poter contare su un futuro ed eventuale indennizzo. L'assicurato, infatti, nel concludere il contratto di assicurazione si obbliga al pagamento del premio in cambio della sicurezza di non dover affrontare l'eventuale danno e le sue conseguenze.

Contratto di assicurazione che, *ex art. 1904 c.c.*, è nullo se, nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio, non esiste un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno. Interesse che deve essere presente al momento della conclusione del contratto e per tutta la sua durata.

Il meccanismo dell'assicurazione marittima mira, dunque, ad indennizzare il soggetto assicurato, nei limiti di quanto dovuto, per tutte le perdite subite per i danni causati da un sinistro avente carattere marittimo. Tali danni assumono rilievo e natura differente a seconda che, siano imputati alla maldestra attività umana, o attengano all'ambito dell'infortunistica da collisione marittima o ad eventi naturali legati alle avverse condizioni del mare.

Occorre sottolineare che nell'ambito dei rapporti riguardanti la navigazione si registrano, con più frequenza rispetto ad altri settori, elementi di estraneità per gli interessi di soggetti appartenenti a Stati diversi.

Si è avvertita, infatti, soprattutto a livello internazionale, l'esigenza di una regolamentazione uniforme, in considerazione sia della forte influenza straniera nel settore dell'assicurazione marittima, in particolar modo della prassi inglese in tema di riassicurazione, sia della necessità di evitare che gli interessi in esame potessero avere una regolamentazione differente a seconda dello Stato di appartenenza dei vari soggetti coinvolti,

Tale situazione ha favorito, sin dall'inizio del secolo scorso, la conclusione di Convenzioni internazionali di diritto uniforme.

Trattato di diritto marittimo, III, Milano, 1994; E. FANARA, *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di L. TULLIO – M. DEIANA), Cagliari, 1993; C. PERSICO, *Le assicurazioni marittime*, Genova, 1947-49. Sulla contestualizzazione ambientale delle assicurazioni marittime cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX* *Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg. Roma, 1998. Sulla possibilità di coinvolgere nell'ambito delle assicurazioni marittime anche ipotesi riconducibili oltre che ai rischi derivanti dall'attività di navigazione anche quelli relativi all'utilizzazione economica della nave cfr. sul punto ampiamente M. GRICOLI, *Sulla individuazione delle assicurazioni marittime ed aeree*, in *Ass.*, 1976, I, 207. Sulle primordiali forme di assicurazioni marittime cfr. A. FIORENTINO, *Le assicurazioni contro i rischi della navigazione* in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 230; S. FERRARINI, *L'interesse nell'assicurazione*, Pisa, 1935.

La regolamentazione uniforme di rapporti, in tema di diritto della navigazione, si è resa necessaria soprattutto per evitare il pericolo di una frammentazione che avrebbe alimentato le ipotesi di conflitti di legge².

Appare altresì utile evidenziare, come in tema di sicurezza del mare e di tutela dei terzi, i tradizionali sistemi di gestione del rischio, alla luce della crescita esponenziale dell'utilizzo di internet, incomincino a registrare non solo una particolare sofferenza ma anche la necessità di prevedere nuove misure di prevenzione.

A tal riguardo, nell'ambito di una società sempre più tecnologizzata, ove assume particolare rilievo garantire un elevato livello di protezione dei nuovi sistemi di comunicazione, le assicurazioni marittime si trovano a dover affrontare uno scenario nuovo ed in continua evoluzione: quello delle minacce *cyber*.

Il recente e continuo sviluppo tecnologico che rende oggi sempre più difficile prevedere quali potranno essere le minacce nel prossimo futuro, ha incluso tra i modelli di gestione del rischio quello del cd. *cyber risk* ed ha favorito, nell'ambito del contesto europeo, l'elaborazione di nuove soluzioni normative globali aventi ad oggetto requisiti sempre più rigidi da un punto di vista della protezione dei dati e del processo di gestione e notifica delle ipotesi di violazione degli stessi.

Affinchè sia possibile contrastare efficacemente tale fenomeno, occorre comprendere le motivazioni che sono alla base di un *cyber attack* e quali siano gli obiettivi che spingono gli agenti a realizzarlo.

I soggetti che portano a termine un attacco informatico possono essere: attivisti, criminali, opportunisti, Stati ed organizzazioni sponsorizzate da questi ultimi e, naturalmente, terroristi.

Gli attivisti sono spinti, spesso, dalla motivazione di arrecare un danno reputazionale o, semplicemente, un'interruzione delle attività produttive di una società al fine di distruggere dati personali, divulgarli o anche soltanto per attrarre l'attenzione dei media. I criminali, nella maggior parte dei casi, sono animati dal

² Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, Milano, 2019, 32 ss., ed inoltre in tema di unificazione del diritto della navigazione cfr. tra i tanti F. BERLINGIERI, *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, in *Dir. mar.*, 1983, 61; e ancora, cfr. G. PESCATORE, *L'unità e l'uniformità della disciplina del codice della navigazione, cinquant'anni dopo*, in *Studi per Gorla*, Milano, 1994. Per quanto riguarda la letteratura inglese cfr., tra i tanti, J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, cit.. In tema di riassicurazione, fenomeno che permette agli assicuratori di poter cedere ad altri assicuratori, in tutto o parzialmente i rischi assunti, cfr. M. CARRETTA, *Trattati di riassicurazione nel settore dei trasporti marittimi ed aerei*, in *Dir. trasp.*, 2007, 43.

desiderio di conseguire un guadagno economico, o agiscono, talvolta, per fini di spionaggio commerciale ed industriale. Il fine può essere individuato nella vendita dei dati rubati o nella richiesta di pagamento di un riscatto per evitare la divulgazione degli stessi dati e per riottenere la piena operatività dei propri sistemi informatici.

Nel caso degli opportunisti, la loro principale, se non unica motivazione è considerare un “*cyber attack*”, come una sfida, semplicemente per oltrepassare i sistemi di sicurezza informatici di una società particolarmente rilevante o, più plausibilmente, per conseguire un guadagno economico.

Nell’ipotesi degli Stati e delle organizzazioni da loro eventualmente sponsorizzate, le azioni sono spesso giustificate dalla necessità di ottenere informazioni di carattere politico, quindi, soltanto al fine di raccogliere informazioni privilegiate.

Le motivazioni e gli obiettivi dei terroristi, invece, sono spesso connessi alla violenza e alla necessità di conseguire un vantaggio economico.

In considerazione della veloce trasformazione del mondo informatico che permea la nostra vita quotidiana, sia in ambito lavorativo che privato, si può, dunque, affermare che la rete sia diventata un mezzo assolutamente necessario per interagire con altre persone e per gestire i beni. Spesso, l’espansione delle nuove tecnologie quali nuovi strumenti di lavoro, attraverso la diffusione dei dispositivi mobili, dei *social networks*, dei servizi *cloud*, è la causa della pericolosa vulnerabilità dell’intero spazio cibernetico.

La forte informatizzazione ed automazione di sistemi e di procedure inseriti in reti e connessi ad internet si è sviluppata, recentemente, anche nell’ambito del settore marittimo e portuale: dalla navigazione delle navi, alla gestione delle merci nel porto, alla gestione del traffico marittimo, a quello dello scambio tra le Autorità nazionali e tra Paesi membri.

Nonostante negli anni, si sia registrato un netto miglioramento per quanto riguarda l’efficienza dei trasporti marittimi, appare, tuttavia, ancora alta la pericolosa esposizione a tutte le minacce che provengono dal mondo cibernetico, tale che per l’Europa è stato inevitabile considerare una priorità ed una grande sfida, la messa in sicurezza di tutte le infrastrutture del settore marittimo.

Affrontare il tema del *cyber risk*, anche da un punto di vista giuridico, in un momento in cui le nuove regolamentazioni diventano sempre più severe, appare, pertanto, di grande rilevanza.

L'interrogativo a cui spesso si è chiamati a rispondere è se, trattandosi di un campo in continua, costante e veloce evoluzione, gli operatori giuridici potranno essere veramente in grado di seguire e rispondere velocemente ai cambiamenti e alle novità, così da delineare un valido *corpus* normativo che tenga conto anche dei vari tipi di *cyber risk*.

1.2 Le origini delle assicurazioni marittime. Cenni storici.

Da un punto di vista storico l'istituto delle assicurazioni lega la propria origine alla nascita dell'assicurazione marittima nel secolo XIV, quando gli elevati rischi connessi alla navigazione, indussero i soggetti interessati al trasporto marittimo a studiare e a proporre forme di contratti di assicurazione, aventi ad oggetto l'assunzione di rischi dietro il pagamento di un premio ³.

³ E' opinione diffusa in dottrina che, in Italia, la nascita dell'assicurazione marittima risalga al 1300, "ed è anteriore alle ordinanze del magistrato di Barcellona (sec. XV) ed alla penetrazione dell'istituto a Bruges e nelle Fiandre, dove fu importato dai mercanti genovesi, fiorentini e veneziani" così G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX* *Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 2. Sulle origini storiche delle assicurazioni marittime la letteratura è molto ampia, tra gli altri cfr. L. FARENGA, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Torino, 2016; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit.; A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano, inglese ed internazionale* in *Ass.*, 2012, 54; J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, cit.; G. OSSICINI, *L'assicurazione marittima a Venezia nei secoli XV e XVI*, in *Ass.*, 2008, 477; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX* *Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 2; C.M. MOSCHETTI, *Alcune considerazioni su un inedito contratto di assicurazione del 1592*, in *Dir. traspr.*, 2003, 845; P. PRIMERANO- V.L. MESSINA, *L'assicurazione nel medioevo*, in *Dir. mar.*, 2003, 660; A. GAMBINO, voce *Assicurazione (contratto di assicurazione: profili generali)*, in *Enc. Giur.*, III, 1988, 12; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit.; E. FANARA, *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di L. TULLIO – M. DEIANA), cit.; C. DAVEGGIA, *Forme contrattuali dell'assicurazione marittima medioevale*, in *Ass.*, 1984, I, 360; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991; L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, Milano, III, 1958, 466; G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premesse storica)*, in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, 420; G. CASSANDRO, *Sul contratto di assicurazione*, Milano, 1959; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, 731; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, cit.. E' interessante l'opinione di chi ritiene che "il contratto di assicurazione sia nato dal prestito a cambio marittimo, del quale avrebbe costituito fin dalle origini elemento o parte integrante" cfr. G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premesse storica)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 422. Sul punto altra parte della dottrina vede la somma pagata come prestito al mutuatario di una somma di assicurazione anticipata da restituire nell'ipotesi di mancato rischio cfr. più ampiamente L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, Torino, 1913, 274 ss.. Sulla storia delle assicurazioni cfr. altresì V. VIVANTE, *Natura giuridica del contratto di assicurazione sulla vita*, in *Arch., giur.*, XXXI, 1883, 94 ss.; C. F. TRENNERY, *The origin and early history of insurance, including the contract of boltomry*, London, 1926; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato*, I,

Il rischio dei trasporti marittimi, per almeno tre secoli, fu il primo ad essere conosciuto e sarà l'unico ad essere oggetto delle assicurazioni, soprattutto per la natura internazionale del traffico marittimo: "le assicurazioni nascono dunque sul mare"⁴.

In Italia, in quel periodo, nella ricostruzione storica della nascita dell'assicurazione, e prendendo il posto della clausola "assicurativa" inserita nei contratti aventi già una struttura tradizionale, nacque il contratto di assicurazione, quale strumento originale e nuovo dello spirito mercantile italiano.

Per molti anni, infatti, i notari sulla base della pericolosità del negozio aleatorio che non avrebbe potuto trovare esecuzione per via di giustizia, continuarono a qualificare il negozio assicurativo, prima come atto di mutuo e poi come compravendita, subordinato al verificarsi della condizione "dell'arrivo salvo della merce a destinazione"⁵.

Torino, 1929; G. P. BOGNETTI, *Sui primordi dell'assicurazione*, in *Riv.dir.com.*, 28, I, 1930; L. G. SANZIN, *Storia dell'assicurazione*, in *I fondamenti scientifici dell'assicurazione*, Trieste, 1945. Sulle prime forme di organizzazioni statuale conosciute nella storia umana, si trovano testimonianze "nel mondo antico, dalle civiltà del Mediterraneo, alla Persia, fino alla remota India e figurano nei più significativi testi normativi del tempo, ivi compreso il Codice di Hammurabi. Si trattava, per lo più, di associazioni aventi la funzione, in senso lato, di indennizzare, attraverso le contribuzioni dei propri membri, quanti di loro avessero subito una perdita riconducibile al caso fortuito o alla forza maggiore: se ne conoscono di diversi tipi, da quelle finalizzate a fornire una nuova nave al consociato che avesse perduto la propria a causa di una tempesta, a quelle che avevano lo scopo di dare un nuovo asino in luogo di quello morto, fuggito o rubato, sino a quelle per la comunione dei guadagni e delle perdite di un'impresa in carovana" così D. CASCANO, *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, 2.

⁴ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1021. Secondo parte della dottrina gli strumenti genovesi del XIV "possono essere considerati come contratti di mutuo o contratti di compravendita simulati, dietro i quali si nasconde un contratto di assicurazione stipulato oralmente o con scrittura privata. Quei contratti erano la trascrizione in linguaggio notarile della polizza di assicurazione" così G. CASSANDRO, *Lineamenti storici dell'assicurazione*, in *Quaderni del CIRSA*, 1976, 14. L'assicurazione è stato, dunque, per troppo tempo legata alla matrice marittima e non solo con riguardo ai rischi che sono collegati al mare ma anche quando l'evento considerato non aveva nessun legame con il mare "nel qual caso: o si tendeva a escludere la fattispecie dallo schema della vera e propria assicurazione; ovvero, se in esso inquadrabile, non si pensava ad altre regole fuorchè a quelle, appunto, dell'assicurazione marittima. Certo è, finchè questa dominò il campo in modo pressochè totalizzante, le pur conosciute coperture di rischi estranee alla navigazione ebbero scarso e stentato sviluppo, rimanendo allo stadio di idee precorritrici o confinate, al più, entro un'area del tutto marginale". Sul punto più ampiamente A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 117.

⁵ Secondo autorevole dottrina, infatti, alcuni contratti di assicurazione ravvisabili negli strumenti genovesi del XIV secolo, "possono essere considerati come contratti di mutuo o contratti di compravendita simulati, dietro dei quali si nasconde un contratto di assicurazione stipulato oralmente o con scrittura privata. Quei contratti erano la trascrizione in linguaggio notarile della polizza di assicurazione" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 6. Cfr. inoltre G. CASSANDRO, *Lineamenti storici dell'assicurazione*, in *Quaderni del CIRSA*, cit., 14. Dello stesso autore e sulla interpretazione dei giuristi circa il contratto di assicurazione e la definizione di certi aspetti dello stesso cfr. G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premessa storica)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 425. Sulla natura giuridica del contratto di assicurazione e sul lungo travaglio che ha dovuto

Con la stipula del contratto di mutuo, uno dei due contraenti, il mutuatario-assicuratore, fingeva di aver ricevuto in prestito dall'altro contraente, il mutuante-assicurato, l'armatore o il capitano della nave, una somma di danaro da restituire a certe condizioni ed entro un determinato tempo, se la nave non fosse arrivata, sana e salva, alla fine del suo viaggio. Il premio di assicurazione doveva essere pagato *brevi manu* al momento della stipula del contratto.

Nell'atto di compravendita, invece, il compratore-assicuratore fingeva di comprare le cose assicurate e si obbligava a pagare il prezzo al venditore-assicurato, soltanto se la nave avesse fatto naufragio o le merci fossero andate perdute.

Questi artifici notarili non facevano altro che trasfondere in una forma che potesse poi avere una forza esecutiva, i veri negozi assicurativi dissimulati che venivano attestati nelle "clausole" sprovviste di qualsiasi esecutorietà inserite nei contratti aventi già una struttura tradizionale.

In realtà, solo più tardi, si comprese sia l'importanza dell'assicurazione nella sua veste di istituto nuovo, sia che l'assicuratore prometteva di pagare la somma assicurata solo nel caso in cui la nave o il carico non fossero giunti nel porto⁶.

Nelle fonti, infatti, si trovano i primi riferimenti ai contratti di assicurazione di cose a premio, e all'assicurazione intesa come istanza, all'interno di una comunità di ripartizione, dei rischi legati allo svolgimento di attività commerciali su base mutualistica⁷.

Le fonti testimoniano la presenza del fenomeno dell'assicurazione anche a Roma: lo Stato, infatti, alla luce di interessi superiori da proteggere, assunse il rischio del trasporto marittimo, prima "in regime di eccezionalità e indi in via ordinaria"⁸.

sostenere "per giungere alla dignità dell'autonomia concettuale" cfr. più ampiamente sul punto A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit., 65.

⁶ Cfr. N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, Torino, 1957, 698 ss. e L. AMOROSO, *L'assicurazione marittima nel Medioevo*, Torino, 1939, 18 ss.

⁷ La preminenza del principio della mutualità "come sistema di protezione e di condivisione del rischio nell'ambito delle società antiche è spiegabile con il relativo grado di semplificazione organizzativa e giuridica che caratterizzava queste ultime. Come è stato acutamente osservato, solo nelle civiltà giuridiche più evolute si assiste all'emergere del fenomeno del trasferimento del rischio in senso proprio, quale riallocazione di quest'ultimo da un soggetto a un altro a titolo oneroso", così 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, cit., 3 ss. al quale si rinvia anche per la chiara descrizione del *foenus nauticum*, l'ancestrale ascendente della moderna assicurazione.

⁸ Si registra così, ad esempio, la nascita di un diritto ad ottenere una nuova nave in caso di naufragio a seguito di una tempesta. Cfr. 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, cit., 3 ss. in particolare nella nota 8 "si ricorda come, già nel 215 a.C., durante la Seconda Guerra Punica, lo Stato assumesse a proprio carico i rischi corsi dalle navi che trasportavano gli approvvigionamenti militari, laddove si fossero verificate perdite dovute a tempeste o ad attacchi de nemici".

Nonostante il primo documento contenente un contratto di assicurazione, a noi pervenuto, risalga alla metà del 1300, anche se probabilmente altri lo hanno preceduto, in realtà il concetto di assicurazione, avente il fine di ripartire i rischi connessi alla vita sociale, risale a tempi antichi, alle civiltà del Mediterraneo della Persia e dell'India⁹. La mutua assistenza rappresenta, così, una delle più importanti espressioni del principio dell'autonomia privata all'interno delle prime forme di organizzazioni statuali ed in particolare di quelle associazioni che ebbero lo scopo di indennizzare, grazie ai contributi dei propri associati, tutti coloro che in qualche modo avessero subito perdite, dovute al caso fortuito o alla forza maggiore¹⁰.

I luoghi di origine dei primi contratti di assicurazione furono le città di Firenze e Genova, entrambe esercenti il commercio sulle coste italiane dell'alto Tirreno e, più tardi, anche Venezia su quelle dell'Adriatico “ove un più rigoroso obbligo del viaggio di conserva e l'estensione delle norme sulla contribuzione anche ai casi di avaria particolare, ne facevano sentire meno il bisogno”¹¹.

L'esperienza sul campo permise, in quegli anni, di elaborare tutta la problematica del rischio in generale, con particolare attenzione all'oggetto del contratto, all'interesse dell'assicurato, ai confini del danno da risarcire e alla nutrita tipologia dei rischi da assicurare: dal naufragio all'incendio, alla pirateria, alla rappresaglia, alle ruberie, al sequestro della nave ecc..¹²

⁹ Parte della dottrina ammette che nel 1318, il *Breve Portus Kallaritani* faccia riferimento “a veri e propri contratti di assicurazione conclusi mediante l'intervento di sensali, né che uno almeno dei due contratti ricordati da una quietanza grossetana del 1329, che ha dato tanto da fare agli interpreti, sia anch'esso un contratto di assicurazione, nonostante i tentativi di molti anni fa dello Schaubé e più recenti di Cecchini di dimostrare il contrario” così G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premessa storica)*, in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, 422. Sul punto cfr. inoltre G. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, 2013, 1 ss..

¹⁰ In particolare “sebbene anche il mondo ellenico conoscesse analoghe figure di organizzazioni collettive assistenziali, il fenomeno acquisì più ampia importanza, successivamente, in Roma antica, ove si diffusero le associazioni degli umili (*i collegia militum*, *i collegia tenuiorum* e *i collegia funeraticia*), alimentate da un fondo comune a contribuzione fissa, ovvero di volta in volta, a seconda delle esigenze” così 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, cit., 1 ss. In tema di espressione del principio dell'autonomia privata interessante il pensiero di chi ritiene che “la mutua assistenza tra più persone avvinte da un vincolo associativo costituisce in effetti il “germe” della moderna assicurazione e rappresenta una delle più emblematiche manifestazioni di esercizio dell'autonomia privata all'interno delle prime forme di organizzazione statale conosciute dalla storia umana”, più ampiamente sul punto cfr. A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit..

¹¹ Così A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit., 62 secondo il quale la stipula dei contratti di assicurazione si diffonde dalle città italiane del Tirreno “alle città mediterranee della Francia (Marsiglia) e della penisola iberica (dapprima in Catalogna) e più tardi nella Francia del Nord, nei Paesi Bassi e nelle città dell'Ansa, per opera sempre di assicuratori italiani”.

¹² Particolarmente interessante è il rinvio al fiorire dei commerci marittimi del periodo comunale durante il quale “assumono sempre maggiore diffusione ed importanza le contrattazioni relative al

La durata del rischio, sia per l'assicurazione della nave che delle merci, iniziava con l'uscita della nave dal porto e terminava per le merci, con la loro scaricazione, per la nave, ventiquattro ore dopo che la stessa fosse stata ancorata nel porto di destinazione¹³.

Un altro fattore che distinse nel tempo il processo evolutivo fu la diversità dei "beni" oggetto della copertura assicurativa: le navi e le merci, intese quali beni in senso materiale. Il contratto ebbe ad oggetto l'uno o l'altro bene o tutti e due, anche se l'assicurazione della nave non comprendeva tacitamente la merce trasportata.

Furono coperti dall'assicurazione anche i beni intesi in senso diverso dalla *res*, quali i diritti di credito vantati nei confronti del debitore, così come il ricavato non conseguito a causa di un viaggio sfortunato o anche il rischio per l'esercizio di un'azione di rivalsa a favore dell'armatore, riguardante la somma da lui anticipata per il danno subito dalla nave a causa di un urto¹⁴.

Con il passare del tempo, incominciò ad essere oggetto di tutela anche "la persona", per tutti i rischi incontrati durante il viaggio in mare.

rischio marittimo, che possono farsi risalire alla fine del sec. XI. Con la clausola "salvi in terra", lo stipulante assumeva il rischio su di sé; con l'altra "a rischio, pericolo e fortuna di mare e genti" o più tardi più brevemente "*ad tuum risicum, ad tuam fortunam*" lo respingeva: la differenza tra i prezzi, a seconda che veniva contratta una clausola o l'altra, costituiva l'importo del premio per l'assunzione del rischio. Per oltre due secoli queste contrattazioni costituiscono però ancora clausole accessorie di altri contratti: commenda (non invece società), mutuo, compravendita", più ampiamente sul punto cfr. A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit., 59 ss..
¹³ "Rischi, tutti, sperimentati nell'ambito e agli effetti dell'assicurazione marittima; non tutti, però, necessariamente legati all'elemento mare e alle vicende della navigazione, poiché alcuni di essi direttamente (come "incendio" e "ruberie") e altri indirettamente (come la "baratteria del capitano", che equivale alla infedeltà del dipendente) potevano anche riferirsi a beni e cose localizzati sulla terraferma", così A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 118. Sullo sviluppo dei vari tipi di assicurazione, fissati nel seicento "che erano in osservanza nel mercato di Venezia" si rinvia a G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premessa storica)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 424. Cfr. inoltre G. CASSANDRO, *Note storiche sul contratto di assicurazione*, in *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, 1982, 275 ss.; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, cit., 187; G. BONOLIS, *Svolgimento storico dell'assicurazione in Italia*, Firenze, 1901. Sull'accesa controversia esistente tra la dottrina e le leggi sul "se l'assicuratore era o no tenuto per la baratteria del capitano (cioè per ogni macchinazione dolosa del capitano tendente a perdere la nave o il carico)" e ancora per la parte riguardante la facoltà di cambiare rotta per facilitare la navigazione, cfr. N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698 ss..

¹⁴ Cfr. A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 118; C. DAVEGGIA, *L'assicurazione del nolo e la sua prima comparsa nella storia dell'assicurazione*, in *Dir. prat. ass.*, 1984, 339; B. CAZZI, *Assicurazione ed economia nell'età moderna*, in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità*, Milano, 1975, 355. Al centro dell'attenzione della dottrina vi era anche la grave controversia nel giudicare se l'assicuratore fosse o meno tenuto per la baratteria del capitano, cioè per ogni tipo di macchinazione dolosa da parte del capitano tendente a perdere la nave ed il carico. Varie le posizioni: "le polizze di Ancona e Lucca escludevano la baratteria, mentre la dottrina faceva distinzione a seconda che l'assicurato avesse scelto (armatore) o no (proprietario delle merci) il capitano della nave: nel primo caso logicamente escludeva il risarcimento; l'ammetteva nel secondo" sul punto e anche per l'esame delle altre posizioni cfr. N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698.

Trovò così copertura assicurativa, per il “rischio di morte”, la vita del proprio debitore a garanzia del diritto di credito e, più tardi, la stessa vita del contraente. Le prime assicurazioni ebbero ad oggetto il “rischio di morte” anche degli schiavi trasportati, soprattutto nelle ipotesi particolari di donne schiave e libere, gravide¹⁵. Fu ancora oggetto di tutela il “rischio di cattura” da parte dei nemici o dei corsari. In quest’ultimo caso, l’assicurazione coprì il pagamento della somma di danaro, necessaria per il riscatto del prigioniero o per consegnarla agli eredi in caso di morte dello stesso durante il periodo di prigionia¹⁶.

Più tardi l’assicurazione marittima, elaborata dalla pratica e dall’esperienza, finalmente riuscì ad ottenere dal legislatore, l’atteso riconoscimento giuridico e, in Italia, si incominciò a delineare la prima regolamentazione normativa dell’assicurazione marittima grazie alle Leggi dei Comuni, in particolare alla Legge Genovese del 1369, allo Statuto della mercanzia di Firenze del 1393, alla Legge Veneziana del 1411.

Ben presto e a seguito della diffusione del fenomeno assicurativo anche in Europa, il primato italiano nella legislazione assicurativa marittima si offuscò, a beneficio delle Ordinanze di Barcellona che dominarono tutto il bacino del Mediterraneo. Il riferimento è all’entrata in vigore delle Ordinanze di Barcellona (1435, 1458 e 1484), di Burgos (1538), di Siviglia (1556), di Bilbao (1569) di San Sebastiano (1682), di Anversa (1570) e nel 1681 dell’Ordonnance de la Marine promulgata da Luigi XIV¹⁷.

Nell’evoluzione storica delle assicurazioni, rilevante appare anche il ruolo del diritto vivente delle assicurazioni marittime: il ruolo svolto dalla dottrina e dalla giurisprudenza, testimoni della pratica e della consuetudine. Si ritenne, infatti, che “dapprima con consigli radi, guardinghi e talora diffidenti, più tardi con trattazioni sempre più organiche e con decisioni profonde, la dottrina e la giurisprudenza, sulla

¹⁵ Cfr. A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, cit., 63.

¹⁶ Cfr. A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 119. Secondo parte della dottrina, probabilmente, l’avvio della forma dell’assicurazione sulla vita ha inizio proprio dall’assicurazione sugli schiavi trasportati in Italia dai mercati del vicino e medio Oriente. Sul punto più ampiamente cfr. G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premesse storica)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 424; L. PIATTOLI, *L’assicurazione di schiavi imbarcati su navi ed i rischi di morte nel medioevo*, in *Riv. dir. comm.*, 1934, I, 866; C. VITERBO, *L’assicurazione della responsabilità civile*, Milano, 1936, 24.

¹⁷ Cfr. inoltre 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, cit., 5 ss.. Sulla primogenitura italiana circa la diffusione del fenomeno assicurativo e sulla importanza delle Ordinanze Barcellonaesi del XV secolo e del contributo francese al consolidamento del fenomeno assicurativo cfr. altresì A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 111.

base del diritto delle polizze e nel quadro delle norme legislative, indagano la natura giuridica del nuovo rapporto, toccano i problemi più delicati della sua disciplina, contribuendo così alla costruzione giuridica completa e nuova del contratto di assicurazione marittima”¹⁸.

Sul finire del secolo XIV, l’uniformità delle norme contrattuali condusse, poi, alle prime “polizze di piazza” che, con il passare del tempo, assunsero sempre più influenza al punto che “il dubbio nell’interpretazione di una clausola di polizza di una piazza si risolve con l’ausilio di una polizza di un’altra piazza”. Già nel secolo XV, come oggi, dominava il diritto vivente¹⁹.

La polizza assumerà forza di titolo esecutivo ed il contratto di assicurazione troverà una sua collocazione autonoma e diventerà di uso generale solo successivamente e tuttavia “a nessun venne in mente all’inizio che si trattasse di un *nomen novum*. Al lavoro di definizione si applicarono particolarmente i moralisti, soprattutto per sottrarre il nostro contratto dal sospetto di essere un contratto di usura, giustificando il negozio come assunzione di rischio, per il quale era lecito riscuotere un prezzo”²⁰.

Una propria autonomia dogmatica si raggiungerà solo nel 1600²¹.

Sulle orme del diritto vivente, dalla consuetudine, gradualmente incominciò a delinearsi il concetto di codificazione. Capita spesso, infatti, che nell’evoluzione degli istituti giuridici, l’intervento del legislatore non preceda ma segua lo sviluppo

¹⁸ Così A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, cit., secondo il quale “sotto l’impulso delle polizze, delle leggi, della dottrina e della giurisprudenza, dunque, al tempo dell’Ordonnance de la Marine (1681), l’assicurazione marittima aveva trovato la sua struttura moderna ed era pronta ad estendere il prezioso frutto di un’esperienza plurisecolare alle più giovani consorelle, che si venivano faticosamente aprendo il cammino”. Tra i notevoli e autorevoli giuristi dell’epoca “vanno ricordati i nostri Santerna, Stracchia, Scaccia, Rocco, Ansaldo, Targa, Casaregi. Successivamente in Francia notevoli sono il commentario all’Ordonnance di Valin e il trattato di Emerigon. Sulla fine del XVIII e gli inizi del XIX secolo appaiono le due opere, di vasta mole, del Baldasseroni e del Benecke” così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 6.

¹⁹ Cfr. A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, cit., 64, secondo il quale “sulle orme di questo diritto vivente viene a poco a poco costruendosi la codificazione. Le prime leggi – italiane anch’esse come i primi contratti – perseguono soltanto finalità di ordine pubblico: divieto di opporre eccezioni di usura; divieto di assicurazioni a stranieri, divieto di assicurare le cose per ‘intero valore, scopi fiscali, poco più tardi; lotta contro le scommesse da ultimo”.

²⁰ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 4. Cfr. inoltre G. CASSANDRO, *Lineamenti storici dell’assicurazione*, in *Quaderni del CIRSA*, cit., 14.

²¹ Significativa sul punto appare la riflessione di parte della dottrina secondo la quale “i primi assicuratori furono i proprietari delle navi, che con il medesimo contratto pattuivano il trasporto e l’assicurazione. Evidentemente, il proprietario della nave era il più qualificato per valutare il prezzo del rischio delle merci caricate sul proprio vascello. La cerchia degli assicuratori si venne poi allargando ad altri appartenenti al cetto mercantile, che peraltro non esercitavano professionalmente l’assicurazione, ma la univano ad altre attività, secondo un sistema assai diffuso nel Medio Evo tra i mercanti, persuasi così di suddividere e diminuire, mediante la varietà e molteplicità delle intraprese, i rischi generali del commercio”. Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 4 ss.

pratico, ed è così che le prime polizze assicurative si trovano nei contratti notarili prima ancora che il legislatore, in Italia, cominciasse a legiferare.

Si disciplinò così il divieto di assicurare le merci straniere, le merci per l'intero valore, le navi giacenti nella Darsena per mancanza di rischio, e, per lo stesso motivo, anche le cose che fossero naufragate o giunte in salvamento²².

L'assicurazione, dunque, per molto tempo, fu un'assicurazione marittima, uno strumento di protezione di una ricchezza che si spostava utilizzando le vie del mare e tale restò fino a che la necessità di protezione fu legata alle navi e alle merci da esse trasportate, agli interessi ulteriori legati ai pericoli incombenti sul trasporto per le vie del mare e ai beni e ai rischi sulla terraferma, connessi con le vicende legate alla navigazione²³.

La storia registra, in quel periodo, l'assenza di un bisogno di protezione dei beni trasportati da mezzi diversi dalle navi e, dunque, dei rischi estranei alla navigazione. Il collegamento dell'assicurazione alla matrice marittima fu, per un lungo periodo, talmente forte, da rendere difficile l'apertura per qualunque altra qualificazione non solo con riferimento ai rischi collegati in qualche modo al trasporto per mare, ma anche alle ipotesi in cui l'evento da esaminare non avesse nessun legame diretto con il mare e che, in qualche modo, fosse connesso con la navigazione.

Il tratto essenziale dell'assicurazione marittima, fu il rischio della navigazione inteso come l'insieme dei pericoli a cui potessero andare incontro tutti i partecipanti alla spedizione marittima. Rischio che assicurava, dunque, la "primogenitura" alle assicurazioni marittime. L'assicurazione terrestre vedrà, infatti, la luce solo secoli più tardi e per lungo tempo i Comuni e le Signorie assicurarono, per i trasporti

²² Il rinvio è alle leggi genovesi della seconda metà del secolo XIV, sul punto più ampiamente cfr. V. PIERGIOVANNI, *Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere*, in *Annali della Fac., Di Giur. di Genova*, XVI, 1977, 855. Cfr., inoltre G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1034.

²³ Cfr. F. MELIS, *Sulla realtà dell'assicurazione nei trasporti marittimi (Secoli XIV-XV)*, in *Ass.*, 1974, I, 519; L. PIATTOLI, *Il contratto di assicurazione marittima a Venezia nel Medioevo*, in *Riv. stor. dir. it.*, 1935, 327 ss.; L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, Torino, 1913, 275; K. NEHLSSEN VON STRYK, *Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento*, in *Ass.*, 1981, I, 353. Sul tema della natura giuridica dell'assicurazione marittima molto si è discusso in dottrina che, fin dall'inizio, ne aveva affermato la sua natura di contratto di indennità basato non su limitazioni esterne di ordine pubblico ma sulla sua naturale funzione anche se "strumenti raffinati dell'attuazione integrale del principio indennitario, quali la regola proporzionale nel risarcimento del danno in caso di sottoassicurazione e di assicurazione cumulativa o la surruga dell'assicuratore verranno a delinearsi a poco a poco, il concetto che alla base dell'assicurazione deve essere sempre un interesse legittimo, anche se di natura diversa da quello di proprietà, si manifesta fin dall'inizio e viene anzi rinforzato dal divieto legislativo di assicurare le cose per l'intero valore" così A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit., 67.

terrestri, altri sistemi di sicurezza che contribuirono ad avvertire meno la necessità di ricorrere al fenomeno assicurativo²⁴.

I primi contratti di assicurazione ebbero, pertanto, ad oggetto le merci trasportate per mare, i primi assicuratori furono gli stessi noleggiatori, vettori e proprietari delle navi, i più idonei a valutare il rischio della merce da trasportare, ed il contratto di assicurazione apparve come sussidiario e collegato a quello di trasporto.

Più tardi, anche grazie all'intervento di un terzo, la stessa figura di assicuratore diventò autonoma e l'ambito degli assicuratori si ampliò permettendo l'accesso anche a soggetti non esercenti professionalmente l'assicurazione ma che "la univano ad altre attività, secondo un sistema assai diffuso nel Medio Evo tra i mercanti, persuasi così di suddividere e diminuire, mediante la varietà e molteplicità delle intraprese, i rischi generali del commercio"²⁵.

Chiunque avesse avuto la capacità giuridica e fosse stato interessato alle cose da assicurare avrebbe potuto rivestire, invece, la qualifica di assicurato.

Solo nel XVII secolo, pur senza perdere la sua originaria struttura, l'assicurazione subì gradualmente un processo di trasformazione che la porterà ad estendere la copertura a nuovi rischi, diversi da quelli marittimi. Incominciarono a sorgere spontaneamente rami distinti dal "tronco dell'assicurazione" e ciò grazie al fatto che l'assicurazione marittima "conteneva *in nuce* l'essenza stessa del fenomeno assicurativo e, quindi, tutte le potenzialità per il suo sviluppo"²⁶.

Nei secoli precedenti i principi fondamentali in tema di assicurazione furono elaborati lentamente ed il passaggio "dall'assicurazione" cioè dal "tronco"

²⁴ "Tale rischio, come accomuna in una unità di destino i partecipanti alla spedizione marittima, così impone norme ed istituti particolari per la disciplina dei rapporti giuridici che ne conseguono. Ciò risulta del tutto chiaro se si guarda alle origini del diritto marittimo nei suoi singoli istituti, a cominciare dal più antico e caratteristico: l'avaria comune e la contribuzione", così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 1. Sull'assicurazione che non può che essere marittima e che "nasce e s'impone quale strumento di protezione economica di una ricchezza che si sposta per le vie del mare" e sul passaggio dall'"assicurazione" alle "assicurazioni" cfr. più ampiamente A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, Milano, 2007, 117.

²⁵ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 5. Con l'intervento di un terzo la figura di assicuratore diviene autonoma e " chiunque potesse esercitare il commercio poteva essere assicuratore e di solito chi assicurava esercitava anche attività commerciale di altra natura" più ampiamente sul punto A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit., 68.

²⁶ Cfr. A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 117 secondo il quale è nell'assicurazione marittima che "i principi fondamentali in materia erano stati elaborati nei tre secoli precedenti; ed è in essa che era venuto in luce il concetto, tipico del trasporto per mare, della "universalità" dei rischi. In ognuno dei quali, se considerato singolarmente, si poteva già scorgere l'anticipazione di quello che - una volta emancipato dall'originaria matrice - sarebbe poi divenuto un ramo autonomo".

dell'assicurazione marittima alle "assicurazioni", quindi alla nascita dei vari "rami", marittimi o terrestri, fu lento e graduale nel tempo²⁷.

Vari furono i fattori che contribuirono alla evoluzione di tale trasformazione, tra i quali "i rischi del mare", elencati in maniera dettagliata anche se non tassativa, nelle polizze in uso in quegli anni nelle varie piazze. L'ampia formula conclusiva che li indicava, lasciava aperta la possibilità di inserire anche altre ipotesi non dettagliatamente elencate.

All'inizio, inoltre, mancando ancora, la volontà di unirsi specificamente per far fronte insieme ai rischi del trasporto marittimo, le prime polizze assicurative ebbero ad oggetto la suddivisione del rischio tra più assicuratori legati da un vincolo puramente "casuale".

Il fatto che i primi assicuratori fossero gli stessi noleggiatori, vettori e proprietari delle navi, dunque, gente che non trattava l'affare assicurativo come oggetto esclusivo della propria attività, contribuì a far sorgere, nel secolo XV, tra i mercanti, l'idea di unirsi al fine di esercitare l'assicurazione e suddividere e diminuire i rischi del commercio marittimo. Il progetto, nonostante l'ampio consenso riscosso tra gli assicuratori che si unirono per assumere lo stesso rischio, non ebbe, tuttavia, una lunga durata²⁸.

Le prime vere e proprie compagnie di assicurazioni si registrarono solo più tardi, nel XVII secolo ed in Italia nella seconda metà del XVIII. Fiorirono così, in Italia, le prime compagnie di assicurazioni: a Genova, tra il 1742 ed il 1778, formarono oggetto di monopolio concesso dalla Repubblica alla Compagnia delle assicurazioni marittime, e, a Napoli, nel 1751, con il monopolio concesso alla Reale Compagnia di assicurazioni marittime²⁹, mentre in Inghilterra e a seguito del

²⁷ La dipendenza di ogni forma di assicurazione dalla matrice marittima peserà ancora per molto tempo, tanto che, almeno sul piano legislativo, bisognerà aspettare le codificazioni del XIX secolo.

²⁸ Bisognerà aspettare ancora qualche secolo per arrivare al suo massimo esponente nell'organizzazione dei Lloyd di Londra. Con il sorgere delle grandi compagnie assicurative, nel secolo XVIII, si fece spazio anche al "privilegio dell'esercizio esclusivo dell'impresa di assicurazione", sul punto più ampiamente cfr. G. CASSANDRO, voce *Assicurazione (premesse storica)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 426.

²⁹ Tutte le legislazioni, fino al secolo scorso, si occupano delle sole assicurazioni marittime "dalle tre principali ordinanze di Barcellona alle successive ordinanze spagnole, portoghesi, delle Fiandre, a quella *Ordonnance de la Marine* (1681), che sulle orme del più antico *Guidon de la mer*, segna la traccia fondamentale, tramite il *code de commerce* napoleonico, per tutte le legislazioni moderne" così A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731. Cfr. inoltre F.M. DOMINEDÒ, *Introduzione al diritto della navigazione*, Roma, 1951; A. DONATI, *Il contratto di assicurazione nel codice civile*, Roma, 1943.

monopolio accordato a due compagnie di assicurazioni terrestri, l'assicurazione marittima si sviluppò presso gli assicuratori raggruppati nel mercato dei *Lloyd's*³⁰.

1.3 Le fonti. L'art. 1885 c.c.

Con i codici italiani del 1865, civile e commerciale, l'istituto dell'assicurazione in generale, percorrendo la stessa traccia lasciata dalla legislazione napoleonica, non trovò ancora una sua precisa collocazione e quella terrestre risultò fuori da ogni disciplina giuridica.

Nel codice civile, in tema di assicurazione, furono previsti solo due articoli: il 1102 ed il 1951, mentre nel codice del commercio fu disciplinata solo l'assicurazione marittima e ignorata completamente quella terrestre³¹.

La fine della sudditanza dell'assicurazione terrestre alla matrice marittima si registrerà, da un punto di vista legislativo, solo più tardi e grazie alle prime codificazioni nella seconda metà del XIX secolo.

La dicotomia tra assicurazioni terrestri e assicurazioni marittime, trovò, infatti, la sua collocazione nell'ambito del codice del commercio del 1882, che nel sostituire quello del 1865 condusse al pieno riconoscimento della categoria generale delle assicurazioni private, nella quale furono compresi “anche” i rischi legati al mare che assunsero la veste di *species* di un più ampio *genus*.

Si assiste così, pur senza perdere l'assicurazione marittima la propria autonoma sistemazione, al tramonto della sudditanza delle assicurazioni terrestri a quelle marittime.

³⁰ Contemporaneamente si diede impulso alla creazione, in quasi tutti i Paesi, di speciali registri riguardante la classificazione delle navi, in base alla categoria, alla solidità, ecc..

³¹ “E di questo atteggiamento agnostico i lavori preparatori di quel codice non mancano di fornire due ragioni: a) lo svolgimento delle istituzioni assicurative, specie in Italia, non è ancora completo né definitivo nelle consuetudini, per cui –così si diceva –“stringere codesto movimento entro formule legislative, forse premature, potrebbe ritardarlo o falsarlo”; b) non è d'altra parte consigliabile – si soggiungeva – dettar legge in una materia che deve essere “regolata principalmente dalle convenzioni”. Di modo che, rispetto all'assicurazione marittima, ogni altro ramo veniva considerato una semplice “appendice”, così A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 120.

La situazione resta immutata nei codici vigenti e la regolamentazione delle assicurazioni trae origine sia da fonti legali che convenzionali.

In merito alle prime, con il codice civile del 1942, non è più giustificabile la disciplina separata dell'assicurazione marittima³² ed il rapporto di sudditanza sembra essere, addirittura, capovolto.

Con riferimento a tale codice, considerato “un complesso normativo di eccellente fattura” e che rispecchia il lavoro di autorevoli studiosi di diritto commerciale e di altri facenti parte della dottrina germanica, il legislatore prevede, agli artt. 1882-1932, con la formula “per quanto non è regolato dal codice della navigazione” (art. 1885 c.c.), l'applicazione della disciplina ordinaria delle assicurazioni, anche alle assicurazioni contro i rischi della navigazione³³.

Le assicurazioni marittime, sono disciplinate espressamente dalle disposizioni contenute nel titolo V del libro III, della parte prima, ex artt. 514 e ss. del codice della navigazione e in, base al combinato disposto degli artt. 1885 c.c. e 1 c. nav., e sempre in maniera subordinata alle norme del codice della navigazione, dalle disposizioni ex artt. 1882 e seguenti del codice civile, nel capo XX del titolo III del libro delle obbligazioni, ove è disciplinata l'assicurazione in generale, e ove il legislatore si è limitato a stabilire le norme generali del contratto e le norme riguardanti due tipi fondamentali di assicurazione: contro i danni e sulla vita.

Nel codice della navigazione, il legislatore ha dettato norme particolari e caratteristiche delle assicurazioni contro i rischi della navigazione, mentre ex art. 1885 c.c. ha espressamente previsto che le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme contenute nel codice civile per tutto quanto non regolato dal codice della navigazione.

Le norme del codice civile ex art. 1885 c.c., risultano espressamente applicabili alle assicurazioni contro i rischi della navigazione, e sono considerate norme del diritto

³²Cfr. N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 1000; E. PICARD, *Studio introduttivo alla Legislazione francese*, in *Ass.*, 1936, 423; A. DONATI, *Assicurazioni terrestri, assicurazioni marittime e la loro unificazione legislativa*, in *Ass.*, 1934, I, 472. Sui rapporti con il codice civile del 1942 si rinvia al successivo paragrafo 3.

³³ Cfr. G. FANELLI, *Le assicurazioni in Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da A. CICU e F. MESSINEO, I, Milano, 1973, 14 ss.; A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 118.; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, 213; G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del Codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 317. Per quanto riguarda la sintesi critica delle previsioni del codice civile e del codice della navigazione cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1159, al quale si rinvia anche per quanto riguarda i riferimenti agli studiosi del diritto commerciale e della dottrina tedesca, in tema del lavoro occorso al fine della stesura del codice civile del 1942.

della navigazione con precedenza sull'applicazione analogica di altre norme del codice della navigazione³⁴.

Nell'ambito della gerarchia delle fonti, prevista dall'art. 1 c. nav., e in quanto non espressamente derogate dalle norme del codice della navigazione, le stesse, considerate norme di diritto della navigazione sono classificate, secondo parte della dottrina, "al primo rango come fonti di diritto speciale". Precisazione questa di grande importanza soprattutto per la determinazione del campo, ritenuto molto limitato, in cui si possono formare gli usi³⁵.

L'assicurazione marittima, che ha sempre goduto di una propria autonomia sul piano normativo, giustificata "dal collegamento funzionale dell'assicurazione con gli istituti del diritto della navigazione e dallo spiccato carattere di internazionalità del diritto marittimo" è dunque, regolata, seppure in maniera frammentaria, dagli artt. 514-547 c. nav. ed in mancanza dalle norme del codice civile sul contratto di assicurazione e sulle assicurazioni contro i danni³⁶.

La non completezza del codice della navigazione, si deduce dal fatto che il legislatore abbia disciplinato solo due ipotesi rientranti nell'alveo

³⁴ Cfr. A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, Milano, 2016, 203. In tema di fonti del diritto della navigazione si rinvia, tra i tanti, a G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Torino, 1988, 91 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, cit., 1030 ss.; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., 181 ss.; F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 88 ss.

³⁵ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 9 secondo il quale "E' noto che l'art. 1 cod. nav., nello stabilire la gerarchia delle fonti, pone gli usi relativi alla navigazione subito dopo le norme della legge speciale (contenute sia nel codice della navigazione, sia in altre leggi e in regolamenti) e prima dell'analogia del diritto speciale e della legge civile o generale. La prevalente dottrina ritiene che l'art. 1 cod. nav. contenga un richiamo all'uso, con la conseguenza che gli usi di diritto della navigazione, mentre non possono essere *contra legem specialem*, cioè contrari a norme legali (anche dispositive) di diritto della navigazione, possono essere *contra legem generalem*, cioè possono derogare alle norme di "diritto civile" (così indicate dal codice per contrapporre a quelle di diritto speciale) salvo che si tratti di norme generali inderogabili o di ordine pubblico". Per la tesi che ritiene che le norme di diritto comune, utilizzabili in difetto di regolamentazione del diritto speciale o per quanto non derogato dallo stesso diritto speciale, rimangono tali e non possono tramutarsi, nel caso della loro utilizzazione, in norme di diritto speciale cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1165.

³⁶ Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 203. Il codice della navigazione si limita a dettare norme frammentarie che regolano solo alcuni tratti particolari dell'assicurazione marittima e ciò in virtù di una precisa scelta di politica legislativa. Infatti nella stessa Relazione al codice della navigazione (319) è chiarito che: "Le assicurazioni contro i rischi della navigazione (marittima e interna) sono regolate nei loro aspetti particolari, solo in quanto cioè la speciale natura loro richiede di precisare, sviluppare o derogare alla disciplina comune a tutti i rami di assicurazione. Sono quindi applicabili alle assicurazioni qui considerate, per quanto non è previsto dal codice, le norme dettate per la disciplina generale del contratto e per l'esercizio dell'industria assicurativa contenute nel codice civile e nelle leggi speciali" così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, 431.

dell'assicurazione di responsabilità, e riconducibili alle assicurazioni dovute per le indennità per contributi di avaria comune *ex art. 537 c. nav.*, e a quelle per indennità dovute dall'armatore per danni da urto *ex art. 538 c. nav.*

Ed è proprio in ragione della non completezza della normativa di tale codice, che le previsioni del codice civile concorrono a determinare la disciplina legale applicabile alle assicurazioni marittime, sempre che non espressamente derogate dalle disposizioni del codice della navigazione³⁷.

Seguendo tale impostazione, si ritiene, inoltre, che anche per l'assicurazione marittima valga il c.d. regime "semigogente" previsto dall'art. 1932 c.c. che indica le disposizioni che "non possono essere derogate se non in senso più favorevole all'assicurato" contrattualmente dalle parti, con la conseguenza che "tutte le volte in cui il rapporto sia assoggettato alla legge italiana, tali norme – qualora non espressamente modificate e/o derogate dalle corrispondenti disposizioni del codice della navigazione – prevalgono sulle pattuizioni eventualmente difformi contenute nelle polizze assicurative marittime"³⁸.

Preso atto che il codice civile non ha disciplinato i singoli rami di assicurazione, ma si è limitato a prevedere le disposizioni sul contratto di assicurazione (art. 1882 c.c. e ss.) e a disciplinare solo l'assicurazione contro i danni (art. 1904 c.c. e ss.) e l'assicurazione sulla vita (art. 1919 c.c. e s.s.), e avvertita la necessità di regolare la navigazione in tutte le sue forme in un codice separato, è stato naturale prevedere la disciplina delle assicurazioni contro i rischi della navigazione in maniera coordinata con le disposizioni del codice civile.

Le assicurazioni contro i vari rischi della navigazione trovano, dunque, la loro disciplina nel codice della navigazione. Alle stesse si applicano le disposizioni in tema di assicurazione previste dal codice civile, sia in tema di disposizioni generali *ex artt. 1882-1903 c.c.*, sia in tema di assicurazione contro i danni *ex artt. 1904-1918 c.c.*, a condizione che non siano derogate dagli artt. 514-547 c.c. e 1001-1021 c.c. e ciò alla luce del fatto che la disciplina del codice della navigazione è complementare rispetto a quella del codice civile³⁹.

³⁷Cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, 71.

³⁸ Cfr. S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 432.

³⁹ Sul dibattito, ampiamente controverso in dottrina, relativo al rapporto tra le norme del codice civile e quelle del codice della navigazione, che esprime "una proiezione settoriale della più generale controversia dottrinale sull'autonomia e specialità del diritto della navigazione e sul problema dei rapporti di questo con il diritto civile", cfr. S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il*

Il legislatore con il richiamo espresso nell'art. 1885 c.c., secondo il quale “le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione”, ha inteso chiarire l'applicazione preferenziale delle norme contenute nel codice civile nei confronti delle altre norme contenute in fonti anche speciali, subordinate, quali i regolamenti o gli usi in materia di navigazione⁴⁰.

L'assicurazione marittima si è affermata come un'assicurazione speciale nonostante l'inquadramento nell'ambito del sistema generale delle assicurazioni private. Specialità che è legata a ragioni di carattere storico, al collegamento funzionale tra le assicurazioni marittime e i tipici istituti del diritto marittimo, e alla spiccata internazionalità che caratterizza questo settore⁴¹.

In tema di disciplina di diritto internazionale privato merita un cenno, seppure brevemente, il Regolamento CE/593/2008 dell'Unione Europea del 17 giugno 2008, entrato in vigore il 17 dicembre 2009, che disciplina l'individuazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali civili e commerciali. In base all'art. 7.2 di detto Regolamento, i contratti di assicurazione relativi ai grandi rischi, quali definiti all'articolo 5, lettera d), della prima direttiva 73/239/CEE e successive

diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali, cit., 431 e in giurisprudenza tra le altre cfr. Cass. 25 ottobre 1984, n. 5438, in *Dir. mar.*, 1985, 783. Cass. 21 luglio 1962, n. 1989, in *Foro it.*, 1962, I, 1900. Particolarmente significativa, sul punto, la ricostruzione in via restrittiva del concetto di autonomia e specialità del diritto della navigazione da parte della Suprema Corte secondo la quale “L'assicurazione marittima, così come quella degli aeromobili, è solo un settore dell'assicurazione contro i danni, la quale, a sua volta, si presenta quale specie rispetto all'assicurazione in genere. Di qui la conseguenza che l'assicurazione marittima trova i suoi presupposti e le necessarie premesse nella normativa dettata, in tema di assicurazioni, dal codice civile, le cui disposizioni generali nella soggetta materia si presentano, in deroga alla gerarchia delle fonti di cui all'art. 1 cod. nav., con carattere primario anche in tema di assicurazioni marittime, così come, del resto, è affermato esplicitamente dall'art. 1885 cod. civ.” così Cass. 18 settembre 1961, n. 2033, in *Foro it.*, 1962, I, 321. Più recentemente la Suprema Corte ha affermato che si può derogare alle norme che sono dettate per l'assicurazione in generale nel codice civile solo in presenza di norme espresse che sono contenute nel capo dedicato alle assicurazioni marittime del codice della navigazione e che non si possono disapplicare le norme generali in base ad una pretesa applicazione analogica delle disposizioni speciali. Cfr. Cass. 25 ottobre 1984 n. 5438, in *Dir. mar.*, 1985, 783. Cfr. inoltre G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 2.

⁴⁰ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 666 ss., secondo il quale è opinione prevalente che la disciplina dettata dal codice della navigazione debba ritenersi applicabile anche alle assicurazioni della navigazione interna. Cfr. inoltre S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit.. In giurisprudenza cfr. Cass. 21 luglio 1962 n. 1989, in *Riv. Dir. nav.*, 1963, II, 86.

⁴¹ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 8. In alcuni casi, per coprire determinati rischi della navigazione, l'assicurazione è obbligatoria per tutelare non solo il patrimonio del soggetto responsabile del danno, come accade nell'assicurazione facoltativa, quanto quello del soggetto che ha subito il danno, in base al principio dell'affidamento sull'esistenza di un soggetto terzo, quale è l'assicuratore che garantisce la solvibilità. Cfr. inoltre S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 439.

modifiche, sono disciplinati dalla legge scelta dalle parti conformemente all'art.3 dello stesso Regolamento. Nella misura in cui la legge applicabile non è stata scelta dalle parti, il contratto di assicurazione è disciplinato dalla legge del paese in cui l'assicuratore ha la residenza abituale. Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il contratto presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso, si applica la legge di tale diverso paese. Tale disciplina si applica ex art.7.1 a tutti i contratti di assicurazione marittima, indipendentemente dalla circostanza che il rischio sia localizzato in un Paese membro⁴².

Per quanto riguarda, invece, le fonti convenzionali, in considerazione della pratica del traffico marittimo, particolare attenzione va alla disciplina degli “aspetti minuti” delle varie forme di assicurazione marittima, al diffuso ricorso dell'utilizzo di polizze tipo per le merci e per i corpi, alla tendenza verso una regolamentazione convenzionale che risulti uniforme a livello internazionale e all'influenza della prassi inglese, dovuta soprattutto alle esigenze di riassicurazione⁴³.

Le assicurazioni marittime, rispondendo ad esigenze di conformità ed uniformità normativa internazionale, disciplinano, con il passare del tempo, anche situazioni di natura contrattuale che rimandano ad un assetto di clausole pre-confezionate in formulari stranieri.

Negli ultimi anni, per rispondere ad una esigenza di omogeneità, sia nella raccolta dei rischi che nella standardizzazione dei contratti, la disciplina delle assicurazioni marittime, affidata alla regolamentazione pattizia, ha avuto, una larga diffusione.

Si è così avvertita l'esigenza di adottare polizze assicurative contenenti stesse condizioni generali di polizza o clausole aggiuntive standardizzate.

⁴² Si osserva inoltre che “anche in assenza di clausole di scelta espressa della legge, quest'ultima si può ricavare dal riferimento fatto nel contesto del contratto a singole disposizioni di una legge nazionale (per ribadire l'applicazione o modificarne la portata) ovvero da clausole che siano indicative della volontà delle parti di riferirsi ad un determinato ambiente socio-economico”, più ampiamente sul punto e con riferimento a fattispecie concrete cfr. S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 433.

⁴³ La polizza più diffusa è sicuramente quella nota come S.G. Form, adottata dal Lloyd's nel 1779. Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 203. Sull'esame, sull'interpretazione e sull'importanza delle polizze italiane interessante appare il pensiero di chi ritiene che “Accanto alle polizze tipo esiste tutta una serie di clausole relative a particolari aspetti dell'assicurazione, quali, ad esempio, la delimitazione o l'ampliamento del rischio coperto, i limiti spaziali dell'assicurazione, ecc. Di tali clausole esistono testi ufficiali, raccolte nelle “Tariffe” emanate da appositi “Accordi” tra assicuratori” così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit..

Tali polizze, nell'ambito delle condizioni generali, contengono tutti gli elementi che identificano le parti e disciplinano i loro rapporti e nelle clausole allegate delimitano il rischio coperto dall'assicurazione.

Spesso accade che, al fine della determinazione del rischio assicurato, nell'ambito dei trasporti internazionali che coinvolgono interessi di contraenti che appartengono a Stati diversi, si alleghino, alla polizza tipo, appositi clausolari stranieri, detti anche formulari, di solito inglesi, come per esempio le *Institute Cargo Clauses*. Tale prassi fornisce ai contraenti stranieri, modelli di coperture assicurative conosciuti e la garanzia della prevalenza di tali clausolari sulle disposizioni del formulario italiano⁴⁴.

Nonostante l'adozione di un proprio formulario di riferimento da parte dei principali mercati assicurativi nazionali, in Italia, per esempio, si fa riferimento al formulario riguardante la copertura corpi, la cd. Polizza Camogli. Nella pratica, le compagnie assicurative stipulano contratti con clausolari stranieri, per la maggior parte inglesi, che integrano o derogano il formulario nazionale. A livello internazionale si fa riferimento ai clausolari predisposti dall'*International Underwriting Association of London* (IUA) e che sono noti con il termine di *Institute Clauses*⁴⁵.

Le ragioni di questa pratica sono abbastanza evidenti se si riflette sul fatto che, la riassicurazione marittima, che permette agli assicuratori la possibilità di cedere, in tutto o in parte, i rischi assunti ad altre imprese assicuratrici, trova la sua collocazione sul mercato inglese⁴⁶.

Per quanto riguarda l'apertura alle convenzioni internazionali e dunque alle fonti convenzionali internazionali, è importante il richiamo alla Direttiva del 23 aprile

⁴⁴ Sul punto cfr. A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, 105 al quale si rinvia anche per la questione riguardante la scelta della legge da applicare per regolare il contratto di assicurazione, nel quale ci sia stata l'adozione di clausolari stranieri, ad integrazione delle polizze italiane. Per l'autore "la questione è stata risolta dall'attuale polizza merci trasportate edizione 2006, che all'art.10 delle condizioni generali, rubricato "Legge applicabile e giurisdizione", stabilisce che "il presente contratto è regolato dalla legge italiana. Qualora la garanzia venga prestata in base a formulari stranieri la legge applicabile a questi ultimi sarà quella in vigore nel paese straniero al quale detti formulari si riferiscono, al tempo si stipulazione del contratto, fatte salve le norme imperative del diritto italiano. Tutte le controversie relative al presente contratto sono soggette alla giurisdizione italiana".

⁴⁵ Cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 73; E. PIOMBINO, *L'impiego dei clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima. La soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell'ANIA*, 1989, 1216.

⁴⁶ Sul punto cfr. S. FERRARINI, *Polizze tipo italiane e clausolari inglesi di assicurazioni marittime*, in *Ass.*, 1981, I, 125 al quale si rinvia anche l'esposizione sulla "problematica che propone all'interprete l'innesto su polizze tipo italiane di clausolari inglesi".

2009/20/CE, in tema di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi e posta a tutela di coloro che subiscono danni e perdite in conseguenza di incidenti causati da navi.

La Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi è stata attuata in Italia in virtù del decreto legislativo 28 giugno 2012 n. 111 "Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi".

Lo scopo della Direttiva, nel disciplinare alcuni obblighi cui sono soggetti gli armatori riguardo all'assicurazione per i crediti marittimi, è quello di aumentare il livello di tutela della sicurezza del mare e dei traffici marittimi e di proteggere coloro che subiscono danni in conseguenza di incidenti causati da navi.

1.4 Cenno alle imprese di assicurazioni: i *Lloyds* ed i *P.& I.*

Le assicurazioni contro i rischi della navigazione rappresentano una specie del più ampio *genus* delle assicurazioni contro i danni, aventi la finalità di tenere indenne l'assicurato dai danni e dalle perdite che lo stesso può subire a seguito di determinati sinistri.

Il meccanismo assicurativo è diretto a rivalere il soggetto assicurato per i danni da sinistro, da imputarsi a maldestra attività umana o ad eventi naturali, al fine di compensare le perdite subite.

Si tratta, dunque, di assicurazioni caratterizzate dal requisito della specialità dei rischi legati alla navigazione, ai quali, beni come le navi, la merce ecc., o le persone, o tutto il personale navigante, o la stessa responsabilità, sono sottoposti.

Il legislatore, all'art. 1882 c.c., definisce il contratto di assicurazione, come il contratto con il quale l'assicuratore, verso il pagamento di un premio, si obbliga a rivalere l'assicurato, entro i limiti convenuti, del danno ad esso prodotto da un sinistro, ovvero a pagare un capitale o una rendita al verificarsi di un evento

attinente alla vita umana. E' un contratto a titolo oneroso, aleatorio, a prestazioni corrispettive⁴⁷ e deve essere provato per iscritto⁴⁸.

Gli elementi del contratto di assicurazione possono essere contenuti nei formulari, cd. polizze di assicurazione, e con riferimento a particolari aspetti possono essere integrati dai clausolari standard, come per esempio quelli predisposti dall'*Institute of London Underwriters*⁴⁹.

Occorre precisare che le parti del contratto sono il contraente-assicurato, che si obbliga a pagare il premio e l'impresa di assicurazione-assicuratore. Quest'ultima, legalmente autorizzata a stipulare, esercita professionalmente l'attività assicurativa in maniera continua, organizzata, effettiva, ripetuta nel tempo e indirizzata alla conclusione di contratti di assicurazione dietro il pagamento di un premio, e con l'obbligo di versare l'indennizzo nel caso in cui uno dei rischi previsti dalla polizza colpisca il bene assicurato.

Il soggetto assicurato è colui che è esposto al rischio nelle cose o nella persona e ha diritto al pagamento di un indennizzo⁵⁰.

⁴⁷ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 666; S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 71 ss.; J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, cit.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-III, cit.; E. FANARA, *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di Tullio L.-Deiana M.), cit.; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit.; C. PERSICO, *Le assicurazioni marittime*, cit.. Sul punto è interessante anche la trattazione in tema di assicurazioni marittime a A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit.. Sull'esame della natura aleatoria del contratto di assicurazione marittima, vivace è stato il dibattito in dottrina e in giurisprudenza, sul punto si rinvia a A. SCHIRONE, *I contratti di assicurazione – La protezione della persona*, Torino, 2004, 2.; G. DI GIANDOMENICO, *Il contratto e l'alea*, Padova, 1987, 183; G. FANELLI, *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da G. CICU e F. MESSINEO, Milano, 1973, 345 ss.; A. GAMBINO, *L'assicurazione nella teoria dei contratti aleatori*, Milano, 1964, 57 ss.; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit., 41. Per la Corte di Appello di Milano “il rischio è l'elemento necessario del contratto di assicurazione per sua natura aleatorio” cfr. sul punto App. Milano 14 aprile 1995 n. 95 in *Dir. econ. ass.*, 1997, 3673 con nota di D. CHINDEMI, *Sulla necessità dell'esistenza del rischio al momento della stipula del contratto assicurativo*.

⁴⁸ In giurisprudenza si è molto discusso sul tema dell'approvazione specifica delle clausole onerose nell'ambito del contratto di assicurazione marittima e di quelle che ne delimitano il rischio. Sul punto cfr. Cass. 27 novembre 1979 n. 6202, in *Giust. civ. mass.*, 1979, II, 2744; Cass. 26 ottobre 1967 n. 2648, in *Riv. dir. nav.*, 1868, II, 49; Cass. 8 novembre 1967 n. 2702, in *Riv. dir. mar.*, 1968, II, 42; Cass. 15 febbraio 1960 n. 236, in *Dir. mar.*, 1961, 562.

⁴⁹ Cfr. F. SICCARDI, *Le nuove assicurazioni marittime merci*, in *Ass.*, 2009, 363; F. SICCARDI, *L'edizione 2003 delle nuove clausole corpi inglesi*, in *Dir. mar.*, 2004, 674; F. SICCARDI, *Le nuove clausole corpi inglesi*, in *Dir. mar.*, 2003, 1082; M. ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. traspr.*, 1992, 821; E. PIOMBINO, *L'impiego dei clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima. La soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell'ANIA*, cit., 1216.

⁵⁰ Secondo la giurisprudenza nell'ipotesi in cui il contratto di assicurazione trasferisca sul conduttore il rischio del perimento della cosa, l'interesse ad assicurare la nave spetta allo stesso conduttore anche se non risulta essere il proprietario della nave, cfr. Cass. 6 novembre 2002, n. 15552, in *Dir. mar.*, 2004, 116 con nota di A. BOGLIONE, *Rischio e interesse (assicurabile e assicurato) nelle assicurazioni (marittime e non) c.d. di guerra: una problematica sempre di attualità*.

Solitamente, la persona del contraente e quella del soggetto assicurato coincidono, quindi chi contrae l'assicurazione stipula il contratto per conto proprio ed è anche titolare dell'interesse assicurato. Tuttavia, ci sono casi in cui, il contraente che stipula il contratto e si obbliga a pagare il premio è un soggetto diverso dall'assicurato che gode, invece dei diritti derivanti dal contratto. Si assicura cioè un interesse altrui.

In questa seconda ipotesi, l'assicurazione può essere stipulata in nome altrui o per conto di chi spetta.

Nel caso dell'assicurazione in nome altrui, il contraente stipula il contratto assicurativo nella qualità di rappresentante dell'assicurato e trova così applicazione la disciplina in tema di rappresentanza per cui, *ex art. 1388 c.c.*, il contratto concluso dal rappresentante dell'assicurato, nei limiti delle facoltà conferitegli, produce direttamente effetti nei confronti del rappresentato.

Nell'ipotesi in cui, invece, il contraente stipula un contratto di assicurazione in nome altrui ma senza averne i poteri, il rappresentato *ex art. 1890 c.c.*, potrà ratificare il contratto anche dopo la scadenza o il verificarsi del sinistro. Fino al momento in cui l'assicuratore ha avuto la notizia della ratifica o del rifiuto di questa, il contraente è tenuto personalmente ad osservare gli obblighi derivanti dal contratto e deve il pagamento del premio all'assicuratore, del periodo in corso, nel momento in cui quest'ultimo ha avuto notizia del rifiuto della ratifica.

Se invece il contraente stipula un contratto di assicurazione in nome proprio ma per conto altrui o per conto di chi spetta *ex art. 1891 c.c.*, il contraente non si identifica con l'assicurato ed assume l'obbligo del pagamento del premio e degli altri obblighi derivanti dal contratto, tranne quelli che per loro natura devono essere adempiuti dall'assicurato, il quale sarà destinatario dell'eventuale indennizzo.

Le due tipologie di contratto previste dall'*art. 1891 c.c.*, sono caratterizzate dalla scissione tra la persona del contraente e quella del soggetto assicurato: il contraente adempie l'obbligo del pagamento del premio e gli altri obblighi contrattuali, e l'assicurato gode invece dei diritti che derivano dal contratto, quali il diritto all'indennizzo. Si distinguono per il fatto che nell'ipotesi di assicurazione per conto altrui si conosce e si dichiara il nome dell'assicurato che è diverso dal contraente ma è individuato al momento della stipula del contratto e potrà essere titolare dell'interesse assicurato al momento del sinistro; nell'ipotesi di assicurazione per conto di chi spetta, invece, l'assicurato non è individuabile al momento della stipula

del contratto ma lo è solo al momento del sinistro. Il soggetto assicurato è indeterminato ma determinabile solo al momento del sinistro, “si pensi al caso di assicurazione stipulata dal vettore per merce trasportata, per la quale sia stata emessa polizza di carico in circolazione”⁵¹.

La dottrina tradizionale, nonostante le critiche, inquadra le due figure dell’assicurazione per conto, per conto altrui e per conto di chi spetta, nell’ambito del contratto a favore del terzo *ex art. 1411 c.c.*: il soggetto terzo risulta determinato nell’assicurazione per conto altrui e determinabile nell’assicurazione per conto di chi spetta. Le critiche sono legate all’impossibilità “di applicare il terzo comma dell’art. 1411 c.c., in base al quale lo stipulante (il vettore) beneficerebbe dell’assicurazione qualora il terzo (l’assicurato) rifiutasse di profittarne; se così fosse, la copertura si trasformerebbe in un’assicurazione della responsabilità del vettore”⁵².

Per quanto riguarda la controparte dell’assicuratore, dunque, è necessario distinguere tra il soggetto che stipula il contratto, detto stipulante, ed il soggetto, detto assicurato, che invece risulta titolare dell’interesse assicurato e che è pronto a sopportare il pregiudizio conseguente al verificarsi dei rischi dedotti nella polizza. Il soggetto assicurato, il cui interesse è coperto dall’assicurazione è, dunque, il soggetto che ha il diritto a ricevere il pagamento dell’indennità nell’ipotesi in cui si verifichi l’evento dannoso previsto nella polizza stipulata, a meno che, si tratti di ipotesi di “assicurazione a favore di terzo (beneficiario) prevista, però, espressamente solo per l’assicurazione sulla vita (art. 1920 c.c.)”⁵³.

⁵¹ Così A. LEFEBVRE D’OVIDIO– G. PESCATORE– L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 669. In Giurisprudenza cfr. Cass. 2 aprile 2007 n. 8095, in *Dir. mar.*, 2008, 946, con nota di E. PIOMBINO, *Un caso di mero beneficiario dell’assicurazione della nave ?*; Cass. 9 luglio 2003 n. 10770, in *Dir. Trasp.*, 2004, 845 con nota di B. FIORE, *Vendita cif di cose da trasportare (con assicurazione per conto di chi spetta), pagamento contro documenti e diritto del venditore all’indennizzo*; Cass. 28 novembre 1981 n. 6334, in *Foro it. Rep.*, 1981, voce *Assicurazione (contratto)*, n. 149; Cass. 24 marzo 1977 n. 1150, in *Foro it.*, 1977, I, 2504; Cass. 9 dicembre 1976 n. 4579, in *Assicurazioni*, 1977, II, 65; Cass. 15 giugno 1964 n. 1523, in *Riv. dir. nav.*, 1964, II, 171.

⁵² Così A. LEFEBVRE D’OVIDIO– G. PESCATORE– L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 670. In Giurisprudenza cfr. Cass. Sez. un., 18 aprile 2002 n. 5556, in *Dir. mar.*, 2002, 1316; Cass. 20 giugno 1983 n. 4227, in *Dir. mar.*, 1984, 576 con nota di C. ROSSELLO, *Assicurazione contro i danni stipulata dal vettore per conto di chi spetta e assicurazione della responsabilità civile*; Cass. 15 giugno 1964 n. 1523, in *Riv. dir. nav.*, 1964, II, 171.

⁵³ Sul punto più ampiamente A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, 108. La Suprema Corte, più volte è intervenuta sul concetto di “interesse” nell’assicurazione, precisando che è necessario tener presente sia la posizione dell’assicurato che quella dello stipulante, tra le altre cfr. Cass. 5 giugno 2007, n. 13058, in *Dir. mar.*, 2008, 468 secondo la quale “l’interesse assicurato sottende, nella sostanza, una relazione economica tra un soggetto e un bene esposto a rischio in rapporto ad un evento futuro potenzialmente dannoso (dovendo, per l’effetto, risultrarne una posizione soggettiva giuridicamente qualificata e non un interesse di mero

Con riferimento all'interesse nell'assicurazione, secondo l'orientamento della giurisprudenza, occorre accertare, caso per caso, quale sia l'effettiva relazione economica che il contratto di assicurazione intende salvaguardare.

Nell'ipotesi di contratto di locazione di una nave, l'interesse ad assicurarla può essere sia del proprietario sia del conduttore-non proprietario, qualora nel contratto le parti abbiano stabilito che il rischio, in caso di perimento della cosa, gravi su quest'ultimo. Tra gli obblighi del conduttore rientra infatti anche quello di prendere in consegna il bene oggetto della locazione e di impiegarlo secondo l'uso pattuito, usando la diligenza del buon padre di famiglia. In caso di perdita e deterioramento della nave nel corso della locazione, il conduttore è responsabile, qualora non provi che gli eventi non siano a lui imputabili⁵⁴.

Per quanto riguarda l'ipotesi dell'assicurazione delle merci, il codice civile all'art. 517 cod. nav. prevede che, in caso di cambiamento della persona dell'assicurato, l'assicurazione delle merci continui a favore del nuovo assicurato, senza che alcun avviso del mutamento debba essere dato all'assicuratore; e tanto quest'ultimo, quanto il nuovo assicurato non possono, a cagione del mutamento disdire il contratto. Sul punto, è stato evidenziato come tale disposizione trasformi la consuetudine di stipulare il contratto di assicurazione merci, trasportate via mare, attraverso l'utilizzo della cd. clausola per conto di chi spetta, in disposizione legislativa⁵⁵.

Di fronte al crescente numero di trasporti marittimi e ai relativi valori che si affidano ai rischi del mare, è facile comprendere il fenomeno dell'emarginazione delle piccole compagnie assicurative a beneficio delle grandi compagnie internazionali,

fatto) mentre sotto il secondo aspetto, ferma l'operatività del principio generale dell'art. 1411 cod. civ., l'interesse in discorso non deve giocoforza assumere i caratteri della giuridicità, potendo, per converso, risolversi in una situazione soggettiva di mero fatto, morale o di immagine”.

⁵⁴ Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 91. Nell'ipotesi in cui la nave venga data in locazione a scafo nudo la prassi comporta a carico del locatario il rischio per il deterioramento e per la perdita del bene, la Suprema Corte ha infatti deciso che “l'interesse dell'assicurato costituisce un elemento della causa del contratto di assicurazione, vale a dire della funzione economica tutelata dal legislatore attraverso quel determinato schema negoziale. Nell'assicurazione di cui agli artt. 1904 e ss. cod. civ., perché sussista l'interesse dell'assicurato è necessario che l'eventuale danno incida sul suo patrimonio, e non su quello di altra persona, giacché in questo secondo caso l'assicurazione si trasformerebbe in una scommessa.....Pertanto il rapporto economico che in relazione a tale rischio viene a crearsi tra il locatario e la nave determina in capo a questi un interesse assicurabile diretto, avente ad oggetto la nave” cfr. Corte di Cassazione 6 novembre 2002, n. 15552, in *Dir. mar.*, 2004, 116.

⁵⁵ Cfr. Trib. Genova 4 febbraio 1992, in *Ass.*, 1993, II, 2, 77. Sull'assicurazione per conto di chi spetta è intervenuta la Suprema Corte chiarendo che la qualità del soggetto assicurato si trasferisce dal mittente-venditore all'acquirente-destinatario con la consegna della merce al vettore, cfr. B. FIORE, *Vendita cif di cose da trasportare (con assicurazione per conto di chi spetta), pagamento contro documenti e diritto del venditore all'indennizzo*, in *Dir. Trasp.*, 2004, 845.

in grado di fronteggiare più facilmente, in tema di assicurazione dei trasporti marittimi, sia la concorrenza, sia le avversità del mare, pur sempre sotto la vigilanza predisposta dalla pubblica autorità, al fine di tutelare gli interessi della collettività degli assicurati⁵⁶.

A seguito del prodigioso sviluppo delle assicurazioni che, proprio nel XX secolo, ha trovato la sua massima espansione con l'incremento di rami già esistenti e con la creazione di altri, e che rispecchia il progresso scientifico e tecnologico che, durante tutto il periodo in esame, ha fortemente inciso sulle strutture socio-economiche, si avverte la necessità di potenziare azioni volte a garantire maggiormente la funzione stessa dell'assicurazione.

Per far fronte ad una connotazione fortemente aleatoria, legata a tutte le attività del trasporto marittimo e al fine di attenuare l'alea, spesso, si ricorre al frazionamento del rischio inteso in senso orizzontale, noto anche con il termine di "coassicurazione", ogni qualvolta l'assunzione del rischio risulti particolarmente gravosa o il rischio è nuovo o il valore dell'interesse da assicurare è elevatissimo.

Un esempio di coassicurazione di rilevanza mondiale è rappresentato dalla *Lloyd's Corporation* di Londra, una sorta di consorzio al quale fanno capo gli assicuratori, i cd. *Underwriters*, i quali sulla base delle segnalazioni che ricavano dai *brokers*, aderenti allo stesso *Lloyd's*, "partecipano *pro quota* in contratti di assicurazione in cui decidono liberamente di intervenire per la frazione di rischio (assunto) e di premio (incassato) di rispettiva pertinenza"⁵⁷.

Si tratta, dunque, non di un solo assicuratore ma di un'associazione di assicuratori i cui membri assicuratori prestano a favore del *Lloyd's* un importante deposito cauzionale, a titolo di garanzia di tutte le assicurazioni che gli stessi

⁵⁶ Sul punto, ampiamente cfr. N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 998. Sull'esercizio in comune dell'attività assicurativa e dalle prime forme societarie alle grandi compagnie di assicurazione cfr. A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 118; A. LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee. La risposta giuridica al bisogno di sicurezza economica: ieri e oggi*, Milano, 2000, 243; S. RIPAMONTI, *Breve storia delle assicurazioni in Italia*, Milano, 1992, 21 ss.

⁵⁷ Così A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 118. Il ricorrere al sistema della coassicurazione così come avviato dai mercanti medioevali, non ha perso con il passare del tempo e con l'avvento di nuove tecniche, la sua forza. In passato, infatti, ricorrere alla coassicurazione era un fenomeno abbastanza abituale non potendo un assicuratore sopportare da solo l'alea di una singola operazione assicurativa. Con riferimento alla coassicurazione praticata dai *Lloyd's* si ritiene, infatti, che si tratti di "un *modus operandi*, insomma, non molto diverso da quello praticato dai mercanti del passato: quando costoro intervenivano, ognuno per la sua parte (di rischio e di premio) nell'affare assicurativo preparato o predisposto dai sensali" cfr. A. LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee. La risposta giuridica al bisogno di sicurezza economica: ieri e oggi*, cit., 243.

sottoscriveranno, e tutti i premi ricevuti sono depositati in *un trust* presso il *Lloyd's*. Al fine della stipulazione dell'assicurazione al *Lloyd's* risulta necessario il ricorso ad un *broker*, “il quale presenta il fissato di assicurazione (*slip*) ai rappresentanti dei membri assicuratori (*underwriter's agents*, detti brevemente *underwriters*), i quali parafano in proprio nome lo *slip* per accettazione di una quota del rischio per conto dei membri (detti *names*) da ciascuno rappresentati, ma più spesso del *syndacate* che questi riunisce”⁵⁸.

Di solito i contratti di assicurazione sono stipulati non da un solo assicuratore ma da una pluralità di assicuratori in coassicurazione e, in tale situazione, la gestione della polizza è affidata ad uno solo degli stessi, la cd. Compagnia delegataria.

Trova applicazione, in questa ipotesi, anche per le assicurazioni marittime, l'art. 1911 c.c., secondo il quale nel caso in cui la medesima assicurazione o l'assicurazione di rischi relativi alle stesse cose, sia ripartita tra più assicuratori per quote determinate, ciascun assicuratore è tenuto al pagamento dell'indennità assicurata soltanto in proporzione della rispettiva quota, senza alcun vincolo solidale con gli altri coassicuratori, anche se unico è il contratto sottoscritto da tutti gli assicuratori⁵⁹.

Nella clausola di delega, si stabilisce, inoltre, “che tutte le comunicazioni contrattuali tra i coassicuratori e l'assicurato debbano essere tenute con la sola Delegataria, ovvero con un rappresentante indicato nella stessa polizza (di solito, il *broker* o agente tramite il quale è stata stipulata la copertura)”⁶⁰.

In Italia, l'esercizio delle assicurazioni marittime è soggetto alla disciplina delle norme generali che regolano l'esercizio delle assicurazioni; il riferimento è agli artt. 1883 e 1884 c.c. e a quelle del T.U. approvato con D.P.R. 13 febbraio 1959, n. 449 e dalla legge 10 giugno 1978 n. 295.

⁵⁸ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 42. Sull'importanza dei *Lloyd's* cfr. inoltre R. FLOWER – M.W. JONES, *Lloyd's of London: an illustrated history*, London, 1974; D.E.W. GIBB, *Lloyd's of London*, London, 1957; M. DOMAS, *L'assurance maritime au Lloyd's. Histoire, Organisation, Commentaire de la Police Etude Theorique et pratique*, Paris, 1937.

⁵⁹ La Suprema Corte sul punto è stata molto chiara “nel contratto di coassicurazione si attua la ripartizione del rischio tra i coassicuratori, ciascuno dei quali è tenuto al pagamento dell'indennizzo in proporzione della quota di rischio che si è assunta e l'assicurato non può pretendere da lui il pagamento di una somma maggiore. Anche quando è formalmente unico, il contratto genera separati rapporti assicurativi, in relazione ai quali ciascun assicuratore è titolare di autonome posizioni sostanziali e processuali, rimanendo escluso il vincolo della solidarietà” così Cass. 28 gennaio 2005 n. 1754, in *Dir. mar.*, 2006, 831. Cfr. inoltre Cass. 12 dicembre 1997, n. 12610 in *Giust. civ. mass.*, 1997, 2369; Cass. 26 gennaio 1988, n. 661 in *Giust. civ. mass.*, 1988, I.

⁶⁰ Così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 439. Cfr. inoltre Cass. 19 maggio 2004, n. 9469, in *Dir. trasp.*, 2005, 736; Cass. 5 agosto 1993, n. 855 in

Le assicurazioni marittime possono essere esercitate dalle società per azioni, previa un'autorizzazione del Ministero dell'Industria e del Commercio, autorizzazione necessaria non per la costituzione della società ma per l'esercizio dell'attività di assicurazione, di uno o più rami di assicurazione, che si intende svolgere, ed è tesa ad accertare che gli interessi in oggetto siano effettivamente tutelati.

In Italia, dunque, anche a seguito della trasformazione delle poche mutue assicuratrici superstiti in società per azioni, l'attività dell'assicurazione marittima è svolta soltanto da queste ultime.

Nel nostro ordinamento, a testimonianza dell'elevato grado di specializzazione delle compagnie di assicurazione, vi sono, infatti, esempi di compagnie che hanno ad oggetto il solo esercizio del ramo delle assicurazioni dei trasporti⁶¹.

Vale la pena ricordare, seppure brevemente, l'importanza dello sviluppo e del successo che le mutue assicuratrici delle navi ebbero nel secolo scorso. A mero titolo di esempio, se ne ricordano solo alcune tra le più importanti: la Mutua di Meta a Napoli, la Sorrentina, la Procidana, le Mutue riunite di Genova, la Mutua Marittima Nazionale fondata nel 1907 dalla Navigazione Generale Italiana e trasformata in società per azioni nel 1924, oggi nota con il nome di Mutuamar, la Mutua di copertura per l'assicurazione danni fondata nel 1919 a Trieste e successivamente trasformata in S.p.A.

L'attività svolta da tali mutue assicuratrici riguardò, per molto tempo, l'attività delle navi a vela, fino a quando nel 1880, a seguito dello sviluppo delle navi a vapore, dell'aumento di tonnellaggio e del valore delle navi, si incominciò a registrare il loro declino e contemporaneamente, lo sviluppo dell'attività armatoriale su base industriale. Gli armatori avvertirono la necessità di avvalersi dell'opera di compagnie organizzate su basi societarie più solide: le società per azioni.

⁶¹ Sul punto, cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 30 ss. al quale si rinvia anche per l'esame della problematica riguardante l'esercizio delle assicurazioni marittime da parte delle compagnie straniere che intendono esercitare in Italia le assicurazioni. Sulla piena consapevolezza del passaggio dall'unione occasionale di più assicuratori per la copertura "pro quota" di un singolo rischio, alla formazione di società nate per esercitare in comune l'attività assicurativa, parte della dottrina ritiene che "grazie infatti allo strumento societario, che trasforma i coassicuratori (occasionalmente) in soci (stabili), il rischio viene ad essere frazionato non soltanto fra una pluralità di "soggetti" in rapporto alla singola operazione (che, in caso di sinistro, si risolve per tutti in una perdita), ma anche fra una pluralità di "contratti" assicurativi, quanti sono quelli stipulati dalla società in un dato periodo: donde la maggiore probabilità di chiudere in attivo il conto complessivo della gestione per la prevalenza dei rischi andati a buon fine rispetto agli eventi sfortunati", cfr. A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, Milano, 2007, 126.

Un ritorno delle mutue assicuratrici si è poi registrato, nuovamente, in Inghilterra, nell'ambito del settore della *Protection and Indemnity Insurance* la cui affermazione risale solo nel periodo successivo alla seconda guerra mondiale⁶².

Nel campo delle imprese di assicurazione, appare rilevante, inoltre, la necessità di stipulare "intese" tra gli assicuratori, aventi ad oggetto la disciplina delle attività delle imprese ad esse partecipanti, mediante una organizzazione comune e secondo la disciplina dettata per i consorzi *ex art. 2602 c.c.* e seguenti.

Il riferimento è, a titolo di esempio e in tema di assicurazioni merci, all'Accordo Assicurazioni Trasporti, avente la funzione di stabilire le tariffe sui premi e di controllo sulla liquidazione di alcuni sinistri, anche se la situazione più complessa riguarda l'organizzazione di mercato per l'assicurazione delle navi.

Di particolare interesse risulta "l'Intesa di mercato 1978" che "prevede una tregua alla concorrenza nella copertura corpi bandiera o gestione italiana, imponendo alla compagnia, che assume un rischio in atto coperto da altre compagnie, di interpellare la delegataria della polizza precedente per averne le informazioni necessarie per l'esatta valutazione del rischio"⁶³.

Al fine di garantire una maggiore efficienza nella ripartizione del rischio si è sviluppato, a sostegno della cd. coassicurazione, un altro fenomeno conosciuto come il c.d. frazionamento del rischio in senso verticale. Il riferimento è alla cd. riassicurazione, nota anche come "assicurazione del patrimonio".

Nel caso specifico, l'impresa di assicurazione marittima, allo scopo di ridurre a livelli accettabili le fluttuazioni dei rischi assunti, e per alcuni affari di un certo rilievo, ricorre al mercato assicurativo attraverso questa nuova copertura assicurativa, acquistando così sicurezza e trasferendo ad altri assicuratori una parte del proprio rischio.

Si tratta di un contratto in base al quale uno dei due contraenti, il riassicuratore, si obbliga verso il pagamento di una somma di danaro e a determinate condizioni, a indennizzare l'altro contraente, il riassicurato, di una parte determinata di danaro che quest'ultimo dovesse eventualmente pagare ad un avente diritto, in esecuzione

⁶² L'argomento dei P.& I. sarà trattato nel successivo capitolo 3. Qualcosa di simile a quello che accadeva in Inghilterra, si è cercato di organizzarlo anche in Italia. Infatti "nel 1907 venne creato in Genova il Sindacato Internazionale fra gli Armatori, che era una società di mutua assicurazione per la copertura di un certo numero di casi di responsabilità armatoriale, ora in liquidazione", così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 37.

⁶³ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 39.

di un contratto di assicurazione. Lo scopo della riassicurazione è, dunque, quello di offrire protezione nell'eventualità di sinistri di notevole entità.

L'istituto dà luogo ad un nuovo rapporto stipulato tra l'assicuratore e l'assicurato, separato dal rapporto originario di assicurazione e in relazione al quale viene stipulato e, dunque, non autonomo dal momento che trova la sua origine nel rapporto precedente.

Oggetto della riassicurazione è il debito dell'impresa assicuratrice, che risulta così a sua volta riassicurata nei confronti del suo assicurato per la copertura dei rischi coperti con il contratto di assicurazione⁶⁴.

Nell'ambito della riassicurazione, una funzione determinante è svolta dai cd. "Trattati di riassicurazione".

Ciascuna compagnia di assicurazione marittima può stipulare, infatti, con altri assicuratori, i cd. "Trattati", obbligatori o facoltativi, che hanno il compito di fornire, in abbonamento, una copertura assicurativa per tutti i rischi che il soggetto assicuratore assumerà⁶⁵.

Può capitare che in alcuni casi, come per esempio nell'ipotesi di assicurazione di navi, la riassicurazione a mezzo dei Trattati possa risultare non sufficiente e sia necessario far ricorso alla cd. riassicurazione per conto comune "con la quale è predisposta la riassicurazione di una certa percentuale dell'intero rischio assunto, sicchè ogni compagnia coassicuratrice ne beneficia per riassicurare la corrispondente percentuale della quota sottoscritta"⁶⁶.

Il riassicuratore non assume il rischio negli stessi termini in cui lo ha assunto l'assicuratore con il proprio assicurato, non ha alcun rapporto con l'assicurato, ma stabilisce le condizioni ed il premio nella fase precontrattuale così come accade per le compagnie italiane che, per il piazzamento dei rischi riguardanti le proprie navi,

⁶⁴ Se dunque il frazionamento del rischio in senso orizzontale porta all'attuazione della coassicurazione, il frazionamento dello stesso in senso verticale conduce alla riassicurazione e riversare in tutto o in parte il rischio assunto da un assicuratore ad un altro rispecchia, anche in questo caso, la prassi dei mercanti del Medioevo. Sul punto più ampiamente cfr. R. CAPOTOSTI, *Assicurazione: VI) Riassicurazione* in *Enc. giur.*, III, Roma, 1988; B. DINI, *Introduzione a Melis, Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, *Le fonti*, Roma, 1975; F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, *Le fonti*, Roma, 1975; G.S. PENE VIDARI, *Il contratto di assicurazione nell'età moderna*, in AA.VV., *L'assicurazione in Italia fino all'Unità*, Milano, 1975; L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, cit.; E. BENZA, *Il contratto di assicurazione nel Medioevo*, Genova, 1884.

⁶⁵ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 37; R. CAPOTOSTI, *La riassicurazione*, Padova, 1970. Con il Trattato obbligatorio la copertura assicurativa sorge nel momento in cui l'assicuratore assume il rischio, indipendentemente dalla comunicazione che è tenuto a fare al riassicuratore, in quello facoltativo, invece, la comunicazione è necessaria.

⁶⁶ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 50.

si rivolgono al mercato delle assicurazioni Londinesi. In altri termini, il riassicuratore è il vero *dominus* dell'affare assicurativo, soprattutto quando è riassicurata la quasi totalità del rischio assicurato.

1.5 Il ruolo del *Broker*

L'attività propulsiva e mediatrice del *broker*, in epoca passata opera dei sensali⁶⁷, con il trascorrere del tempo e soprattutto nel campo delle assicurazioni marittime, è stata oggetto di svariate problematiche interpretative e applicative.

In passato, l'elemento che caratterizzava l'attività del mediatore di assicurazione era l'agire come vero e proprio mandatario dell'assicurato, funzione che qualifica ancora oggi "le corrispondenti figure del *broker* in Inghilterra, del *courtier* in Francia e in Belgio, del *Makler* in Germania"⁶⁸.

L'esercizio dell'attività di intermediazione assicurativa del mediatore, noto anche con il termine di *broker*, ha subito, dopo un periodo di stasi, una lenta ripresa, grazie alla costituzione dell'Associazione Italiana *Brokers* di Assicurazione (A.I.B.A.)⁶⁹ e al Codice delle assicurazioni private approvato con il decreto

⁶⁷ Si legge nell'opera fondamentale del Vivante che in passato, accanto al fiorire delle assicurazioni esercitate da assicuratori isolati, fioriva anche il fenomeno della mediazione progressivamente poi, col tempo, scomparsa. In particolare per l'Autorevole studioso "i mediatori, incaricati dal commerciante di assicurare una spedizione marittima, si rivolgevano agli assicuratori della loro piazza, cominciando da colui che col proprio esempio poteva trascinare gli altri, e siccome i tocchi che ciascuno assumeva erano limitati, spesso bisognava ricorrere a un gran numero di firme, e talora anche agli assicuratori di altre piazze. Ma poiché, nella pratica attuale le compagnie sogliono tenere agenzie e rappresentanze stabilite nei centri del proprio commercio, ed accettano l'intero rischio, comunque elevato, salvo riversarne una parte sulle compagnie riassicuratrici, così l'ufficio del mediatore va lentamente scemando" così' C. VIVANTE, *Il contratto di assicurazione*, II, Milano, 1885-1890.

⁶⁸ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 51 ss. al quale si rinvia per l'evoluzione storica della figura del *broker* nel tempo. Secondo l'autore, in merito alla figura del mediatore come mandatario "esisteva una consuetudine, rilevata dagli scrittori di tutti i Paesi e confermata dalla Raccolta degli usi commerciali; consuetudine rispondente alla necessità pratica di ritenere concluso il contratto al momento in cui l'assicuratore manifestava il suo consenso, apponendo la propria firma sul documento sottopostogli dal mediatore (la c.d. polizetta usata sulla piazza di Genova, corrispondente allo *slip* della prassi inglese). Cfr. inoltre A. BOGLIONE, *Il broker di assicurazione e di riassicurazione in Italia e in Inghilterra. Funzioni e responsabilità in Ass.*, 2000, 23.

⁶⁹ Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit.; 95; A. LA TORRE, *I mediatori di assicurazione in Cinquantanni col diritto*, II, Milano, 2008, 419; G. TELLARINI, *La disciplina della mediazione nel codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2008, 731; A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 118; F. MANCINI, *Il mediatore marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo (a cura di A. Antonini)*, I,

legislativo 7 settembre 2005 n. 209 in attuazione della Direttiva n. 2002/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 dicembre 2002, in sostituzione della precedente legge 28 novembre 1984 n. 792.

Il nuovo codice, tra l'altro, al fine di favorirne lo sviluppo, ha inteso regolamentare l'attività dei *brokers* attraverso un'attenta disciplina. Il rinvio è agli artt. 106-121. L'art. 106 del Codice delle assicurazioni prevede, infatti, che l'attività di intermediazione assicurativa e riassicurativa consiste nel presentare o proporre prodotti assicurativi e riassicurativi o nel prestare assistenza e consulenza finalizzate a tale attività e, se previsto dall'incarico intermediativo, nella conclusione dei contratti ovvero nella collaborazione alla gestione o all'esecuzione, segnatamente in caso di sinistri, dei contratti stipulati. Determinante è anche il rinvio all'art. 108 che regola l'accesso all'attività di intermediazione e che, oltre ad essere riservata agli iscritti nel registro *ex art.* 109, è vietata agli enti pubblici, agli enti o società, da essi controllati ed ai pubblici dipendenti con rapporto lavorativo a tempo pieno ovvero a tempo parziale, quando supera la metà dell'orario lavorativo a tempo pieno.

Nel registro sono iscritti, in sezioni distinte, tra gli altri, i mediatori di assicurazione o di riassicurazione, altresì denominati *brokers* in qualità di intermediari che agiscono su incarico del cliente e senza potere di rappresentanza di imprese di assicurazioni o di riassicurazione.

Il mediatore marittimo, *cd. shipbroker*, svolge il proprio ruolo di mediatore tra le compagnie di navigazione, nell'ambito dei trasporti marittimi, occupandosi di tutta l'attività relativa alla stipula dei contratti di utilizzazione e di compravendita delle navi e del mercato dei noli⁷⁰.

Tra i compiti più rilevanti del *broker* assicurativo, rientrano, infatti, l'attività preliminare di analisi del rischio da assicurare, di gestione delle polizze assicurative

Milano, 2007, 183; A. LA TORRE, *Il broker di assicurazione in una indagine ricostruttiva*, in *Ass.*, cit., 339; E. GIACOBBE, *Brokeraggio e tipo contrattuale*, Milano, 1999, 321; M. CAMPAILLA, *La mediazione marittima*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Milano, 1996, 177; G. VOLPE PUTZOLU, *Le assicurazioni. Produzione e distribuzione*, cit., 221; M. MARESCA, *Contratto di noleggio firmato dal mediatore*, in *Studi per G. Berlingieri*, Genova, 1964, 272.

⁷⁰ In merito alla fonte normativa, un riferimento va al Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, agli artt. 754-765 del codice civile, libro IV, titolo III, capo XI (Della mediazione), alla legge 12 marzo 1968 n. 478 in materia di Ordinamento della professione di mediatore marittimo, corredata dal regolamento di esecuzione approvato con il d.p.r. 4 gennaio 1973 n. 66; al decreto legislativo 8 luglio 2005, n. 171, articolo 51 in materia di "Codice della nautica da diporto, al Decreto legislativo 11 settembre 2007, n. 206, in materia di "Attuazione della direttiva 2005/36/CE relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali".

già stipulate, la ricerca delle condizioni più favorevoli per il cliente e, negoziando con le compagnie assicuratrici, tutta l'attività necessaria per rispondere alle loro esigenze.

Il *broker* è dunque “un consigliere di fiducia” dell'assicurando nell'assistenza e nella scelta delle migliori condizioni nel mercato dei rischi, svolge, professionalmente, un'attività diretta alla formazione e alla conclusione dei contratti di noleggio, un'attività di mediazione in relazione alla stipula di contratti di utilizzazione, di costruzione e di compravendita delle navi e nel mettere in contatto società di assicurazioni ed assicurandi, svolge un'attività diretta alla stipula di contratti di assicurazioni.

Nell'adempimento dei suoi obblighi e doveri professionali, il *broker* è chiamato ad agire con diligenza e con “adeguata perizia” e ad assolvere adeguatamente al suo dovere di informazione nei confronti del cliente.

Deve, infatti, valutare attentamente l'entità e la natura del rischio per offrire adeguate soluzioni che tengano conto sia delle esigenze dell'assicurando che della situazione del mercato del momento⁷¹, e deve porre l'assicurando in condizione di scegliere e sottoscrivere la polizza pienamente edotto di tutte le problematiche di natura economica-assicurativa-giuridica, legate alla stipula della stessa.

Compito primario è, dunque, quello di favorire la relazione tra due o più parti per la conclusione di un affare, senza essere legato ad alcuna di esse da rapporti di collaborazione di dipendenza o di rappresentanza e, normalmente, provvedere anche alla materiale documentazione del contratto e alla stesura dei formulari necessari⁷², differenziandosi così dall'agente di assicurazione che è invece legato all'assicuratore da un contratto di collaborazione, il cd. contratto di agenzia, in base al quale è onerato nel sottoscrivere polizze per conto della compagnia.

⁷¹ Sul tema, cfr. in giurisprudenza Trib. Milano 12 febbraio 1987 in *Foro pad.*, 1987, I, 249. Sul tema della responsabilità del *broker* per violazione degli obblighi e dei doveri professionali cfr. Cass. 6 maggio 2003 n. 6874 in *Giust. civ. Mass.*, 2003, 5. Con riferimento al dovere di informazione cfr. Appello Bologna 18 luglio 1992 in *Dir. mar.*, 1993, 1044. Cfr. inoltre Cass., *Sez. Un.*, 12 novembre 1983, 6730 in *Foro it.*, 1984, I, 92.

⁷² Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 429, secondo il quale “spesso si sottoscrive anche il contratto con la dicitura *as broker only*. E' dubbia la funzione di tale sottoscrizione, quando le parti non gli abbiano attribuito mandato a farlo”. In giurisprudenza cfr. Cass. 27 maggio 2010 n. 12973 in *Giust. civ. Mass.*, 2010, 5, 822; App. Torino 5 novembre 1998, in *Giur. it.*, 1999, 1455 con nota di A. SCOZIA, *Brevi note in tema di brokeraggio nei contratti di assicurazione della pubblica Amministrazione*; Trib. Milano, 17 luglio 1989, in *Resp. Civ. e prev.*, 1990, 183.

Le prestazioni fondamentali sono, dunque, la consulenza e l'assistenza dell'assicurando "nel collocamento dei rischi e nella stipulazione dei relativi contratti di assicurazione, e l'attività di intermediazione tra assicurando e assicuratore. Di regola, però, il *broker* presta la propria opera anche in sede di esecuzione del contratto, sia a favore dell'assicurato che a favore dell'assicuratore"⁷³.

Mentre l'attività di collaborazione con l'assicurato è considerata rientrante nei compiti del *broker*, quella con l'assicuratore, invece, appare più delicata. Il legislatore, infatti, al fine di contrastare un potenziale conflitto di interessi con quest'ultimo, ex art. 109, co 2, lett. b, codice delle assicurazioni, ha escluso ogni potere di rappresentanza di imprese di assicurazioni o di riassicurazione. Nessun rapporto giuridico vincola il *broker* con l'assicuratore che, tramite la sua attività, ha stipulato un contratto con l'assicurando.

Discussa in dottrina e in giurisprudenza è la natura giuridica del *broker* e di conseguenza la disciplina applicabile.

Tra le tesi che si contrappongono tra loro, le prevalenti inquadrano il brokeraggio in un contratto di mediazione, in un contratto di prestazione d'opera intellettuale, in un contratto variabile a seconda che predomini il carattere di mediazione o di prestazione di opera intellettuale, o in un contratto innominato misto, quale risultato dell'insieme del contratto di mediazione del contratto d'opera.

La dottrina prevalente ritiene che il contratto di brokeraggio non possa essere ricondotto al semplice contratto di mediazione, anche se, tuttavia, non si può negare la presenza di elementi di colleganza con tale contratto.

Si osserva, infatti, che in base al rapporto che lega il *broker* al soggetto assicurando, da cui deriva un obbligo di assistenza e consulenza, il *broker* stesso non possa essere considerato un semplice mediatore.

La teoria prevalente ritiene che il brokeraggio sia un contratto misto caratterizzato da elementi appartenenti a più contratti tipici, di mediazione e di prestazione di opera intellettuale⁷⁴.

⁷³ Sul punto più ampiamente cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 97, al quale si rinvia anche per l'esame degli altri intermediari.

⁷⁴ In tal senso cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 97; A. LA TORRE, *Il broker di assicurazione in una indagine ricostruttiva*, in *Ass.*, 67, 2000, 339; M. ROSSETTI, *Il broker, la mediazione, il nuovo codice delle assicurazioni*, in *Ass.*, 2005, II, 2, 203. Si rinvia invece a S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 53 che sottolinea "tuttavia che la disciplina dettata dal codice civile per il mediatore non si adatta al broker di assicurazione, collocato nei paesi anglosassoni, dove tale professione è particolarmente sviluppata, nel ben più ampio quadro

Accogliere l'una o l'altra tesi comporta conseguenze differenti sul piano della disciplina applicabile al contratto e, dunque, in termini di assunzione di obblighi e di responsabilità.

dell'agency". In giurisprudenza cfr. Cass. 29 maggio 1980 n. 3521 e Cass. 12 novembre 1979 n. 5860 entrambe in *Foro it.*, I, 1981, 753 con nota di G. CARRIERO, *Sulla figura giuridica del broker*, in *Foro it.*, 1981, I, 750.

CAPITOLO 2

LA DISCIPLINA NORMATIVA DELLE ASSICURAZIONI MARITTIME

Sommario: 2.1 Il mercato assicurativo marittimo 2.2 L'oggetto dell'assicurazione 2.3 L'assicurazione della responsabilità. 2.4 Le polizze corpo e macchina 2.5 L'assicurazione delle merci 2.6 L'assicurazione del nolo 2.7 Il rischio della navigazione 2.7 a) Rischi coperti e rischi scoperti 2.7 b) Il rischio putativo 2.7 c) La copertura *Kidnap & Ransom* 2.8 Il sinistro 2.9 Il premio 2.10 Gli oneri dell'assicurato e la surroga dell'assicuratore 2.11 La liquidazione del danno 2.12 L'abbandono della nave

2.1 Il mercato assicurativo marittimo

Come già evidenziato in precedenza, l'assicurazione in generale è un'assicurazione speciale, sia per l'aspetto tecnico che per il forte elemento internazionale caratterizzante il settore marittimo. La medesima copre, infatti, i rischi che corrono le cose e le persone assicurate per essere trasportate da un luogo ad un altro per la via del mare.

Quale strumento di protezione economica di una forma di ricchezza che si sposta per la via del mare, è considerata una specie delle assicurazioni contro i danni *ex art. 1882 c.c.*, la cui finalità è quella di tenere indenne l'assicurato dalle perdite o dai danni causati da specifici sinistri riguardanti la navigazione. Rientra, quindi, nell'ambito delle assicurazioni di interessi patrimoniali relativi a tutti i rischi della navigazione e si basa sul principio indennitario, in virtù del quale la compagnia assicuratrice è tenuta al pagamento dell'indennizzo solo al verificarsi dell'evento dedotto in condizione sospensiva, riguardante l'accadimento del sinistro e nei modi e nei limiti stabiliti dal contratto *ex art. 1905 c.c.*

Si tratta, dunque, di un pregiudizio che, nel colpire la *res* o la persona, influisce negativamente nella sfera patrimoniale del soggetto assicurato⁷⁵.

La funzione indennitaria è assolta nel momento in cui la compagnia assicuratrice fornisce al soggetto assicurato la sicurezza e la garanzia di poter contare su un futuro ed eventuale indennizzo.

L'obbligo principale della compagnia assicuratrice non è il pagamento dell'indennizzo al soggetto assicurato, bensì quello di tutelare il suo interesse alla conservazione del bene oggetto dell'assicurazione, o meglio il suo interesse al non verificarsi del sinistro.

Il soggetto assicurato, infatti, nel concludere il contratto di assicurazione non mira al pagamento dell'indennizzo in caso di sinistro, ma ad ottenere la garanzia o la sicurezza di non dover affrontare l'eventuale danno e le sue conseguenze. Egli si obbliga, quindi, al pagamento del premio in cambio di tale garanzia⁷⁶.

L'interesse assicurato è da intendersi, dunque, come la possibilità di subire un danno di un interesse valutabile economicamente, nell'ottica di un rapporto intercorrente tra il bene ed il soggetto⁷⁷.

⁷⁵ Cfr. A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, 107; E. GILI, *Principi generali del contratto di assicurazione, in Seminario corpi marittimi ANIA*, Milano, 26 maggio 2003, in www.ania.it; S. CARBONE, *Il diritto marittimo attraverso i casi ed i modelli contrattuali*, Torino, 2002, 274; G. VOLPE PUTZOLU, *Le assicurazioni. Produzione e distribuzione*, Bologna, 1992, 221; F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, 608; G. DI GIANDOMENICO, *Il contratto e l'alea*, cit., 183; N. GASPERONI, *Assicurazioni private*, Padova, 1972, 26; L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, Milano, III, 1958, 466; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I- III, cit..

⁷⁶ “In questo senso si può ben dire che in seguito alla conclusione del contratto di assicurazione si viene a creare una comunione di interessi fra assicurato ed assicuratore, in quanto entrambe le parti hanno interesse rispettivamente a non ricevere e a non pagare l'indennità, ma cionondimeno il pagamento del premio non è privo di causa” così L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 467, al quale si rinvia anche per una chiara esposizione delle teorie che identificano l'oggetto dell'obbligazione principale dell'assicuratore nella sopportazione del rischio o nella tutela dell'interesse dell'assicurato. In tema di interesse cfr. inoltre G. FANELLI, *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da G. CICU e F. MESSINEO, cit., 345 ss.; L. BUTTARO, *L'interesse nell'assicurazione*, Milano, 1954; G. FERRI, *L'interesse nell'assicurazione danni* in *Assicurazioni*, 1941, I, 205; S. FERRARINI, *L'interesse nell'assicurazione*, cit..

⁷⁷ In merito alla determinazione dell'interesse assicurato si rinvia a L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 466 secondo il quale “mentre alcuni studiosi ritengono che è assicurato l'interesse oggettivo (del proprietario, dell'usufruttuario, e così via), e cioè indipendentemente dalla persona del suo titolare, altri sostengono che non si possa prescindere dalla persona del titolare e cioè che è tutelato quell'interesse solo in quanto appartiene a quella determinata persona, e parlano perciò di interesse soggettivo.” Sulla nozione di interesse, inteso come rapporto tra una persona ed una cosa, autorevoli studiosi precisano che “il rischio si qualifica attraverso la precisazione dell'interesse che vi è esposto, l'interesse si individua, a sua volta, attraverso l'indicazione del rapporto del soggetto con una cosa, ed il valore rappresenta la misura in termini economici dell'interesse e quindi del rischio assicurato. Va sottolineato che il rapporto tra la persona e la cosa, nel quale consiste l'interesse, è un rapporto meramente economico e non è perciò necessario che si concreti in un rapporto giuridico.” Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*,

L'art. 1904 c.c. dispone, infatti, che il contratto di assicurazione contro i danni è nullo se, nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio, non esiste un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno e alla conservazione del bene coperto dall'assicurazione. Interesse che deve essere presente non solo al momento della conclusione del contratto ma anche per tutta la sua durata, pertanto, il venir meno dello stesso, durante la sua esecuzione, estingue il contratto.

La funzione indennitaria e l'interesse assicurato conducono ad un'ulteriore riflessione in tema di natura giuridica del contratto di assicurazione.

Si è, in precedenza, esposta l'opinione, prevalente in dottrina e in giurisprudenza, che lo qualifica come contratto consensuale, a titolo oneroso, sinallagmatico, obbligatorio, di durata e aleatorio. Un'attenta dottrina ne sostiene invece la commutatività proprio in base alla natura della prestazione dell'assicuratore, essendo la copertura assicurativa certa e determinata e non aleatoria⁷⁸.

La caratteristica principale dell'assicurazione marittima è dunque collegata sia ad un "fatto tecnico ambientale" riguardante tutta l'attività della navigazione, che alla qualità dei rischi alla quale sono sottoposti le persone e le cose per l'inerenza alla navigazione⁷⁹.

In via generale, così come si dirà, dettagliatamente, più avanti, le assicurazioni marittime coprono "un'universalità di rischi" il che implica che, salvo patto

III, cit., 63 al quale si rinvia anche per la descrizione delle possibili situazioni dalle quali può nascere un interesse assicurativo.

⁷⁸ Sui vari orientamenti in tema di natura giuridica cfr. *ex multis* G. CAPALDO, *Contratto aleatorio e alea.*, Roma, 2004, 250; A. SCHIRONE, *I contratti di assicurazione – La protezione della persona*, cit., 2; E. GILI, *Principi generali del contratto di assicurazione*, in *Seminario corpi marittimi ANIA*, cit.; G. DI GIANDOMENICO, *Il contratto e l'alea*, cit., 183; G. VOLPE PUTZOLU, *L'assicurazione*, in *Trattato di diritto privato diretto da P. Rescigno*, XIII, Torino, 1985, 55; G. FANELLI, *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da G. CICU e F. MESSINEO, cit., 345 ss.; A. GAMBINO, *L'assicurazione nella teoria dei contratti aleatori*, cit., 57 ss.. In Giurisprudenza cfr. App. Milano, 14 aprile 1995 in *Dir. econ. ass.*, 1997, 3673.

⁷⁹ Sul fatto che "non vi sono differenze di struttura rispetto all'assicurazione di interessi patrimoniali terrestri" cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg. Roma, 2007, 1 ss.. Sul concetto di assicurazione quale operazione giuridico-economica cfr. M. GNES, *La disciplina delle assicurazioni*, in AA.VV., *Tratt. dir. amm.*, a cura di S. Cassese V, Milano, 2003, 2145 secondo il quale "da un lato, consente di ripartire le conseguenze dannose di un determinato rischio patrimoniale su di una pluralità di soggetti esposti allo stesso rischio, operando una compensazione o comunione dei rischi, e, dall'altro lato, rappresenta una delle forme più diffuse del risparmio, inteso in senso ampio (ossia come sottrazione di risorse al normale processo produttivo). Tale attività, inoltre, è caratterizzata dalla cd. inversione del ciclo produttivo, per cui il corrispettivo per la prestazione (premio) viene incassato dall'impresa prima dell'eventuale verificarsi del sinistro". Interessante è anche la definizione di chi considera l'assicurazione come "l'operazione economica con la quale, mediante contributi di più soggetti esposti ad eventi economicamente sfavorevoli, si raccolgono le ricchezze da mettersi a disposizione di quei soggetti per i quali i bisogni eventuali si verificheranno" così U. GOBBI, *L'assicurazione in generale*, Roma, 1974, 61.

contrario che ne restringa la copertura, le stesse coprono tutti i rischi che riguardano le cose assicurate. Da ciò, la previsione di varie forme di assicurazioni che possono qualificarsi secondo criteri diversi che dipendono dall'ambiente naturale nel quale il trasporto viene svolto, dall'interesse che è esposto ai rischi del trasporto, nel qual caso si hanno le assicurazioni corpi o dei mezzi di trasporto, dal criterio per stabilire la durata del rapporto per le ipotesi di assicurazioni a viaggio e a tempo nonché dalla presenza dei soggetti come nel caso di assicurazione per conto proprio e per conto di terzi⁸⁰.

La necessità di rispettare un criterio di standardizzazione dei contratti, al fine di una efficiente gestione dell'impresa assicurativa, ha fatto sì che l'intera disciplina delle assicurazioni marittime venisse affidata alla regolamentazione pattizia delle parti interessate, assumendo così, con il tempo, un carattere uniforme “soprattutto riguardo all'adozione, da parte degli assicuratori, di polizze assicurative contenenti medesime condizioni generali di polizza o clausole aggiuntive standardizzate”⁸¹.

Si è già visto, infatti, nel precedente capitolo, come le principali compagnie assicurative, pur adottando un proprio formulario, nella pratica stipulino contratti che richiamano frequentemente clausolari stranieri, al fine di integrare o derogare al proprio formulario, diffondendo così, a livello internazionale, i clausolari predisposti dall'*International Underwriting Association of London*, anche conosciuti con il termine di *Institute Clauses*⁸².

⁸⁰ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO– G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 665; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I- III, cit..

⁸¹ Così A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 73.

⁸² Più ampiamente sul punto cfr. A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 73; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-III, cit.; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit.; E. PIOMBINO, *L'impiego dei clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima. La soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell'ANIA*, cit., 1216; S. FERRARINI, *Polizze tipo italiane e clausolari inglesi di assicurazioni marittime*, in *Ass.*, 1981, I, 125.

2.2 L'oggetto dell'assicurazione

Per quanto concerne l'oggetto delle assicurazioni marittime contro i rischi del trasporto via mare, gli interessi assicurabili riguardano, come già affermato, le cose, le persone e la responsabilità che, per loro natura, sono esposte ai rischi del mare.

Secondo il codice della navigazione e fermo restando che qualunque altro interesse in rischio può essere assicurabile, oggetto dell'assicurazione di cose sono la nave o l'aeromobile *ex art. 515 cod. nav.*, la merce *ex art. 516 cod. nav.*, i profitti sperati sulla merce *ex art. 518 cod. nav.*, il nolo *ex artt. 519 e 520 cod. nav.*; oggetto dell'assicurazione di persone sono il personale navigante della navigazione aerea, contro i rischi di volo; oggetto dell'assicurazione di responsabilità sono le somme dovute per contribuzione in avaria comune, le somme dovute per ricorso di terzi danneggiati da urto, il risarcimento per danni a terzi sulla superficie.

Risulta, dunque, che il legislatore non abbia fornito una definizione di assicurazione marittima ma si sia limitato ad individuare i beni oggetto della stessa in maniera puramente indicativa: la nave e le sue pertinenze *ex art. 515 cod. nav.*, le merci *ex art. 516 cod. nav.*, i profitti sperati sulle merci *ex art. 518*, il nolo *ex art. 519-520 cod. nav.*.

Tuttavia, la previsione legislativa non appare in linea con l'evoluzione della prassi assicurativa che ha portato alla previsione di altre fattispecie assicurative e che, collegate al fenomeno della navigazione, pur non essendo espressamente disciplinate dal codice della navigazione, sono di fatto equiparate dagli operatori del settore alle figure tipiche di assicurazioni marittime tradizionali. Si parla dell'assicurazione *protection & indemnity*, dell'assicurazione della *charterers' liability*, dell'assicurazione dei *containers*, della responsabilità per danni da prodotti petroliferi ecc..⁸³.

Nonostante l'inadeguatezza della previsione normativa rispetto a tali elaborazioni, si ritiene che per le stesse “sembrano sussistere gli stessi presupposti (quali il

⁸³ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 673; 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, 766; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 439; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit.; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit.; M. GRICOLI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1982, 389; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698. Nella prassi, si ritiene che anche la nave in costruzione possa essere oggetto di assicurazione, cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 80.

riferimento alla nave e il collegamento con il fatto tecnico della navigazione) che giustificano la previsione della disciplina speciale per i tipi classici di assicurazione marittima”⁸⁴.

Con riferimento all’assicurazione delle cose, quali la nave, la merce, il nolo o il profitto sperato, e delle persone, cioè di tutto il personale navigante, il soggetto assicurato ha l’interesse a vedersi riconosciuta la riparazione di un danno che abbia subito a seguito, o della perdita o del danneggiamento della cosa che è stata assicurata, o del mancato profitto che il soggetto assicurato intenda conseguire dal bene o dall’incidente che ha patito la persona assicurata.

In considerazione del fatto che i principali oggetti dell’assicurazione marittima sono la nave e le cose da trasportare via mare, nella pratica, due sono le categorie di assicurazioni marittime più conosciute: l’assicurazione corpi e l’assicurazione merci. Pur tuttavia, il codice della navigazione prevede anche altre forme di assicurazioni marittime, quali l’assicurazione del nolo *ex artt.* 519 e 529 cod. nav., l’assicurazione di profitti sperati sulle merci *ex art.* 518 e l’assicurazione delle costruzioni navali.

Ogni bene può essere oggetto di assicurazione contro i rischi della navigazione, alla cui conservazione o al cui conseguimento i soggetti che partecipano alla navigazione manifestano un interesse lecito⁸⁵.

Invero, gli interessi possono essere anche “ulteriori”, purché legati ai rischi incombenti sul trasporto marittimo e “connessi” con le vicende della navigazione, “in modo da garantirli mediante coperture “accessorie” ai rischi di mare o su questi modellate”⁸⁶.

In merito al rapporto tra interesse e rischio, di grande attenzione da parte della dottrina tradizionale⁸⁷, si è precisato che “il rischio si qualifica attraverso la precisazione dell’interesse che vi è esposto, l’interesse si individua, a sua volta, attraverso l’indicazione del rapporto del soggetto con una cosa, ed il valore

⁸⁴ Così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 437.

⁸⁵ Sul punto, più ampiamente cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., 3; A. GAMBINO, voce *Assicurazione (contratto di assicurazione: profili generali)*, in *Enc. Giur.*, III, cit., 3.

⁸⁶ Cfr. A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I, cit., 117.

⁸⁷ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 61; G. FANELLI, *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da G. CICU e F. MESSINEO, cit., 345 ss.; J. GARRIGUES, *Algunas ideas sobre el interes en el seguro contra danos en Studi in onore di A. Donati*, Roma, 1970, I, 173; L. BUTTARO, *L’interesse nell’assicurazione*, cit.; S. FERRARINI, *L’interesse nell’assicurazione*, cit..

rappresenta la misura in termini economici dell'interesse e quindi del rischio assicurati. Va sottolineato, che il rapporto tra la persona e la cosa, nel quale consiste l'interesse, è un rapporto meramente economico e non è perciò necessario che si concreti in un rapporto giuridico”⁸⁸.

In alcuni casi, a seguito di un incrocio degli interessi in gioco, come per esempio nell'ipotesi di trasporto di cose, può capitare che si verifichi anche una duplicazione di coperture assicurative per lo stesso danno: il danno attribuibile al vettore è coperto sia dall'assicurazione del vettore stesso, sia da quella dell'interessato al carico che, di solito, è portato ad assicurare il trasporto delle cose per qualunque tipo di rischio.

La compagnia assicuratrice potrebbe procedere con l'indennizzo, a favore del proprio assicurato, anche senza aver accertato la responsabilità del vettore.

Nel caso in cui lo ritenga responsabile potrà agire in via surrogatoria nei diritti del proprio assicurato nell'esercizio dell'azione contro il vettore, responsabile del sinistro che abbia causato il danno, “il quale, a sua volta, chiamerà in garanzia l'assicuratore della propria responsabilità. In definitiva, dunque, i rapporti si determinano non fra le parti del contratto di trasporto, ma fra i loro assicuratori”⁸⁹.

2. 3 L'assicurazione della responsabilità

Circa l'assicurazione di responsabilità, che copre la responsabilità di una persona in rapporto ad una cosa, l'interesse del soggetto assicurato consiste nell'eliminare, parzialmente o totalmente, un danno derivante dalla pretesa di terzi danneggiati,

⁸⁸ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 63, al quale si rinvia anche per la chiara esposizione delle possibili situazioni dalle quali può avere origine un interesse assicurativo. In tema di rischi e interesse, una problematica sempre di grande attualità riguarda i rischi di guerra, si rinvia a Cass. 6 novembre 2002, n. 15552 con nota di A. BOGLIONE, *Rischio e interesse (assicurabile e assicurato) nelle assicurazioni (marittime e non) c.d. di guerra: una problematica sempre di attualità* in *Dir. mar.*, 2004, 116.

⁸⁹ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO– G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 673 al quale si rinvia anche per l'analisi dell'aumento dei costi del trasporto di tale operazione. Sull'esercizio del diritto di surroga cfr. altresì Trib. Bergamo 4 dicembre 2002, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2003, 986.

causato da un atto illecito, quale l'urto di una nave, o da un atto lecito quale un soccorso o una contribuzione in avaria comune.

L'atto scaturente la responsabilità può, dunque, essere lecito, come nell'ipotesi di assistenza e contribuzione in avaria, o illecito come nell'ipotesi di urto di navi o di aeromobili.

Rientrano tra le assicurazioni di responsabilità, quelle riguardanti il debito di contribuzione in avaria comune, di ricorso terzi danneggiati da urto, così come la responsabilità da cantiere e del riparatore navale⁹⁰.

L'assicurazione di responsabilità può riguardare anche le spese di assistenza e salvataggio, per danni a terzi sulla superficie, per contribuzione alle avarie comuni, per ricorso dei terzi che hanno subito un danno a seguito di urto della nave ecc..

Lo scopo dell'assicurazione di responsabilità che trae origine, dunque, da una responsabilità derivante dal rapporto con il bene assicurato, (la responsabilità dello spedizioniere per la merce che gli è stata affidata) o da una particolare situazione giuridica, (responsabilità dell'armatore per l'inadempimento di alcuni suoi obblighi), è garantire il patrimonio del soggetto assicurato, nel suo complesso, dagli esiti della pretesa risarcitoria dei terzi danneggiati.

In alcune ipotesi di "responsabilità (responsabilità per urto, per debiti di contribuzione in avaria comune o di compenso di salvataggio) sussiste uno stretto collegamento con la cosa, tanto da incorporare nell'assicurazione di questa, la copertura della responsabilità"⁹¹.

Ovviamente, l'elenco dei rischi è meramente indicativo dal momento che "qualsiasi interesse in rischio" può formare oggetto di assicurazione⁹².

⁹⁰ Ovviamente, tutti gli esempi sono considerati tipi di assicurazioni marittime per il loro collegamento con la nave.

⁹¹ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 64. In tema di responsabilità e di evoluzione della pratica nel settore delle assicurazioni marittime, appare interessante l'esame di fattispecie collegate al fenomeno della navigazione e del trasporto che, pur non essendo espressamente menzionate nel codice, sono equiparate dagli operatori alle figure tipiche delle assicurazioni marittime. Sul punto più ampiamente cfr. 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.*, cit., 766; G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg. Roma, 2007. In tema di responsabilità armatoriale cfr. F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, 1983, 130.

⁹² Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO—G. PESCATORE—L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 673 per il quale "Per esempio, le polizze corpi e merce coprono anche le indennità e i compensi di soccorso; i rami *protection e indemnity* forniscono, come si è visto, numerose coperture di responsabilità; leggi speciali disciplinano coperture particolari, come quella della responsabilità complessiva della responsabilità dell'armatore per crediti marittimi o della responsabilità per danni da inquinamento di prodotti petroliferi o quelle della responsabilità del vettore marittimo e del vettore aereo o quella della responsabilità per danni a terzi sulla superficie prodotti da apparecchi

In merito alle varie forme di assicurazione, cui deve far ricorso l'armatore, occorre richiamare, quella della responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di persone. A tal proposito, è opportuno il rinvio, fra le tante, ad alcune forme di assicurazioni ed in particolare a quella prevista dalla Convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, quella predisposta dalla Convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e pericolose, nonché quella prevista dalla Convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento generato dal carburante delle navi.

Ebbene, tra tali modelli assicurativi, che saranno oggetto di trattazione nel capitolo seguente, relativo alla copertura assicurativa dei *P.&I. Clubs*, vi rientra anche la previsione della Convenzione internazionale del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1 novembre 2002, ossia, la Convenzione di Atene, laddove è previsto l'obbligo per il vettore di assicurare la propria responsabilità⁹³.

A tal riguardo, si osserva che il Regolamento UE n. 392/2009, attualmente in vigore, ha recepito le disposizioni previste nella predetta Convenzione e nel citato

per il volo da diporto o sportivo.” Cfr. inoltre S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 62 al quale si rinvia per la chiara esposizione sulla nozione di interesse assicurativo che, nel corso degli anni, è stata oggetto di numerosi studi da parte della dottrina. Secondo l'autore, infatti, “La nozione di interesse, come rapporto tra una persona e una cosa (bene singolo o situazione patrimoniale) esposto a un rischio determinato, si è venuta così precisando nel senso che il rischio si qualifica attraverso la precisazione dell'interesse che vi è esposto, l'interesse si individua, a sua volta, attraverso l'indicazione del rapporto del soggetto con una cosa, ed il valore rappresenta la misura in termini economici dell'interesse e quindi del rischio assicurato. Va sottolineato che il rapporto tra la persona e la cosa, nel quale consiste l'interesse, è un rapporto meramente economico e non è perciò necessario che si concreti in un rapporto giuridico”. Sulla natura dell'interesse assicurato, che può essere sia “l'interesse sulla sostanza della cosa (proprietà), sia un interesse concorrente di godimento o di garanzia, sia un interesse di responsabilità” cfr. A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731.

⁹³ Cfr. F. BERLINGIERI, *The Athens convention on the carriage of passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation*, in *Dir. mar.*, 2011, 1125 e ss.; M. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale *Dir. mar.*, 2010, pag. 385 e ss.; E. RØSAEG, *The Athens Convention on Passenger Liability and the EU*, in *Basedow, Magnus, Wolfrum* (Eds). *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*, Berlin-Heidelberg, 2010, 56 e ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; F. PERSANO, *Problematiche concernenti l'incorporazione della convenzione di Atene del 2002 in materia di responsabilità dei vettori marittimi di persone nel diritto comunitario*, in *Dir. comm. internaz.*, 2007, 206 e ss.; M. CASANOVA, *La tutela del passeggero nella convenzione di Atene*, in *Dir. mar.*, 2006, 1089 e ss.; F. BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in *Dir. mar.*, 2002, 1498 e ss.; L. TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. traspr.*, 2003, 337 ss..

protocollo. L'assicurazione è, dunque, obbligatoria per il trasporto marittimo di persone, oggi disciplinato, dall'art. 3 del menzionato Regolamento e dagli articoli 1 ed 1 *bis*, 2, par. 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene nonché dalle disposizioni degli orientamenti vincolanti dell'*IMO*⁹⁴.

Ebbene, si evidenzia, che il suddetto Regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale, ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, nei casi in cui: a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro; b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; o c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

In merito alla definizione di vettore, ossia, del soggetto tenuto a stipulare tale forma di copertura assicurativa, l'art. 1, par. 1 dell'Allegato I del Regolamento, distingue tale figura, tra: a) «vettore», come la persona per la quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto; b) «vettore di fatto», la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto; e c) «vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto», il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua realmente il trasporto.

Può, quindi, accadere che, nel caso in cui le porzioni del trasporto siano effettuate da più vettori, la copertura assicurativa obbligatoria riguarderà soltanto la responsabilità di ciascun vettore effettivo con riferimento agli eventi verificatisi durante la tratta svolta effettivamente dal medesimo.

Quanto, invece, alla copertura assicurativa, la stessa attiene alla responsabilità dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250.000,00 unità di conto per ogni singolo evento. Il vettore, ai sensi dell'art. 3 del predetto Allegato, può comunque dimostrare che l'incidente sia stato causato da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da

⁹⁴ Cfr. 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, 768.

un'insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile, o ancora, che lo stesso sia stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.

Ebbene, mentre nell'ipotesi di morte o lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo, l'onere della prova grava sul vettore, che dovrà, dunque, dimostrare che il sinistro non sia riconducibile all'attività da lui posta in essere, diversamente, nel caso di incidente derivante da cause diverse da un incidente marittimo, l'onere di provare la colpa o la negligenza, spetta a chi promuove l'azione risarcitoria, quindi, presumibilmente al passeggero.

E' palese, dunque, la differenza di trattamento nelle due citate ipotesi: l'onere probatorio graverà sul vettore, nell'ipotesi in cui il sinistro derivi da un incidente marittimo, o sul passeggero, qualora la causa del sinistro sia riconducibile a cause diverse⁹⁵.

2.4 Le polizze corpo e macchina

In assenza di una precisa elencazione da parte del codice della navigazione e del codice civile di quali beni possano formare oggetto dell'assicurazione marittima, non resta che identificarli attraverso la lettura delle singole norme predisposte in maniera disorganica. Risulta così evidente che l'art. 515 cod. nav. si occupa dell'assicurazione della nave, gli articoli 516 e 517 dell'assicurazione delle merci, gli articoli 518 e 528 dell'assicurazione dei profitti sperati sulle merci, gli articoli 519 e seguenti dell'assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento.

Per polizza corpo e macchina o solo polizza corpi (*hull and machinery*) si intende l'assicurazione che *ex art. 515 cod. nav.* copre la nave o l'aeromobile, le sue pertinenze, quali le imbarcazioni accessorie, gli attrezzi e gli strumenti di bordo, gli

⁹⁵ Si fa notare, in ogni caso, che il massimale della copertura assicurativa per la responsabilità del vettore marittimo in caso di morte o lesioni personali di un passeggero non può essere inferiore a 250.000,00 diritti speciali di prelievo. Contestualmente, è previsto, in favore del vettore marittimo, un limite risarcitorio di 400.000,00 diritti speciali di prelievo per passeggero, per ogni singolo evento.

Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE e L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 686.

arredi e tutto quanto sia destinato in maniera durevole al servizio e all'ornamento della nave stessa e le parti separabili⁹⁶.

Per nave, quale oggetto dell'assicurazione marittima, si intende *ex art. 136 cod. nav.* qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo. Sono equiparati alla nave, *ex art. 136, ultimo comma, cod. nav.*, i galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne ai quali si applicano, salvo che non sia previsto diversamente, le disposizioni che riguardano le navi⁹⁷.

La nave, nel suo complesso, è, dunque, considerata, ai fini assicurativi, “nave in esercizio” ed oggetto di assicurazione marittima solo dopo il varo, ovvero nella sua fase di utilizzazione dinamica⁹⁸.

L'assicurazione della nave in esercizio comprende *ex art. 515 cod. nav.* la copertura del corpo, cioè lo scafo e le installazioni dell'apparato motori ed *ex art. 246 cod. nav.*, tutte le sue pertinenze quali le imbarcazioni, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi ed in genere tutte le cose che sono destinate in maniera durevole al servizio e all'ornamento della nave.

Normalmente, la polizza corpo e macchina comprende anche la cd. colonna, cioè le spese di armamento sostenute per mettere la nave in condizioni di navigare, quali il carburante, le tasse, i diritti e le spese per l'equipaggiamento della nave.

Con il tempo, è scomparsa l'assicurazione autonoma della “colonna”, cioè di tutte le spese necessarie per organizzare il viaggio e che, nel secolo scorso, si rendeva necessaria per sostituire il divieto di assicurare il nolo. La stessa non è neanche inquadrabile nell'assicurazione degli interessi e degli sborsi, considerata, oggi, come si vedrà a breve, un'integrazione dell'assicurazione corpo.

⁹⁶ Per quanto riguarda le provviste di bordo che sono normalmente di proprietà del provveditore di bordo, al fine di stabilire chi dovrà sopportare il rischio della loro perdita o avaria, occorrerà far riferimento al contratto di fornitura, cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit..

⁹⁷ Sull'uso, nella pratica, dell'utilizzo della polizza assicurativa della nave anche per oggetti che non appartengono alla categoria della nave intesa in senso stretto, come nel caso di bacini galleggianti stabilmente nel porto cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 74, secondo il quale, in queste ipotesi “è necessario riporre particolare attenzione alla copertura della responsabilità verso i terzi, in particolare per danni da urto, atteso che per queste tipologie di “oggetti galleggianti”, i quali non si possono qualificare né come navi, né come galleggianti, non si potrà invocare il regime di limitazione del debito previsto per l'armatore”. Sulla copertura assicurativa delle piattaforme galleggianti per le ricerche e per lo sfruttamento delle risorse petrolifere sottomarine si rinvia a S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 64, nota 7 ed in particolare a S. FERRARINI, *Italian National Reports to the Xth Int. Congress of Comparative Law Budapest 1978*, Milano, 1978, 375, ivi citato.

⁹⁸ Nell'ipotesi in cui la nave fosse costretta ad un uso limitato, la copertura assicurativa ordinaria sarebbe sospesa a beneficio di quella eseguita secondo speciali clausolari.

Si tratta di una copertura assicurativa “specificata”, che riguarda “una universalità di rischi” del trasporto via mare per la nave ed i relativi interessi assicurabili, prestata da compagnie assicurative tradizionali, sul valore complessivo della nave stessa⁹⁹.

Nelle polizze corpi, è necessario che accanto all’indicazione della somma assicurata vi sia anche quella relativa alla valutazione della nave, cd. stima, così che, nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima accettata dall’assicuratore, ex art. 515 cod. nav., 2° comma¹⁰⁰.

Appare, tuttavia, utile sottolineare che, perché tale effetto si verifichi, è necessario che la dichiarazione di valore sia contenuta nella polizza assicurativa e non “contenuta in altri documenti”, situazione che condurrebbe all’ipotesi disciplinata dall’art. 1908 c.c., 3° comma¹⁰¹.

⁹⁹ Nella prassi, tale copertura assicurativa riguarda anche la nave in costruzione e per nave “si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua per qualunque scopo. Sono equiparati alla nave i galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne” così A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 204. Le più importanti assicurazioni marittime sono “per assicurazioni “corpi”: a) polizza italiana di assicurazione marittima su corpi e macchine di piroscafi in ferro (1912); b) polizza italiana di navi a scafo metallico (1972); c) polizza italiana di assicurazione per natanti, imbarcazioni e navi da diporto (1978); d) polizza italiana per l’assicurazione delle costruzioni navali (1950)”, sul punto più ampiamente cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 2. Cfr. inoltre S. BAGNARIOL, *L’assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit.. C. PERRELLA – L. FLORENZANO, *Le coperture assicurative corpi della nautica da diporto nel mercato italiano ed inglese nella prassi e nella giurisprudenza*, in *Dir. mar.*, 2008, 365; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 1001.

¹⁰⁰ Secondo parte della dottrina, “questo principio costituisce una decisa innovazione rispetto alle previgenti disposizioni del codice del commercio ed una espressa deroga alle attuali previsioni di cui all’art. 1908 c.c. (che vale invece per l’assicurazione dell’aeromobile), il quale stabilisce che la dichiarazione di valore delle cose assicurate contenuta nella polizza o in altri documenti non equivale ad una stima. In quest’ultimo caso, il valore delle cose assicurate sarà quello accertato al momento del sinistro” così S. BAGNARIOL, *L’assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 76. Cfr. inoltre S. FERRARINI, *La stima del valore di assicurazione con particolare riguardo alle assicurazioni marittime*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 3; A. FIORENTINO, *Le assicurazioni contro i rischi della navigazione* in *Riv. dir. nav.*, I, cit., 230; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 3, cit.; F.M. DOMINÈDÒ, *Introduzione al diritto della navigazione*, cit.; S. PUGLIATTI, *Diritto civile, Saggi*, Milano, 1951, 147. In giurisprudenza cfr. App. Napoli, 13 novembre 1971, in *Dir. mar.*, 1972, 592; Trib. Genova, 16 maggio 1953, in *Foro it.*, 1954, I, 142.

¹⁰¹ In tal modo, per quanto riguarda l’assicurazione dell’aeromobile, secondo parte della dottrina, si deroga al principio stabilito dal codice civile all’art. 1908, 3° comma, secondo il quale non equivale a stima la dichiarazione di valore delle cose assicurate, contenuta nella polizza o in altri documenti Cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit.. In giurisprudenza cfr. Trib. Genova, 16 maggio 1953, in *Foro it.*, 1954, I, 142; App. Napoli, 13 novembre 1971, in *Dir. mar.*, 1972, 592. L’ipotesi disciplinata dall’art. 515 cod. nav., 2° comma, non è una ipotesi posta in contraddizione con quella disciplinata dall’art. 1908 c.c., in entrambe le ipotesi, infatti, l’aspetto fondamentale riguarda l’interpretazione della volontà delle parti. Secondo autorevole dottrina “per l’art. 1908 c.c. la semplice dichiarazione di valore non equivale a stima, ed è necessario un espresso patto scritto perché stima vi sia; per l’art. 515, 2° comma, cod. nav. la dichiarazione di valore scritta sulla polizza corpi equivale, nel silenzio delle parti, a stima, sicché è necessario un espresso patto scritto (non necessariamente sulla polizza,

In assenza di una espressa regolamentazione normativa, a lungo, l'inquadramento giuridico della "nave in costruzione", quale oggetto di assicurazione marittima e rientrante nell'ambito delle assicurazioni delle costruzioni navali, è stato al centro di un interessante dibattito dottrinale, secondo il quale i rischi del mare che la caratterizzano, sono rischi a cui la nave può andare incontro solo dopo il suo varo, restando invece rischi "terrestri" quelli legati al periodo della sua costruzione¹⁰².

Alla luce di tale orientamento, per assicurare una nave in costruzione, si potrebbe ritenere necessaria la stipula di due tipi di polizze assicurative: una polizza terrestre per assicurare la nave prima del varo ed una marittima per i momenti successivi allo stesso, anche se poi bisognerebbe stabilire se il varo appartiene alla prima o alla seconda polizza.

Tuttavia, la prassi ha suggerito una particolare assicurazione "unitaria" della costruzione della nave "che copre il bene dall'inizio delle operazioni di costruzioni sino alla consegna della nave stessa al committente e che comprende, tra l'altro, le varie prove di navigazione"¹⁰³.

L'oggetto dell'assicurazione della nave in costruzione è dunque un oggetto a formazione progressiva, caratterizzato dalle diverse fasi della sua realizzazione. Si passa dal momento iniziale dell'impostazione della chiglia a quello del varo e del collaudo della nave che viene consegnata al committente o al compratore. Durante questo *iter*, l'assicurazione copre, non solo, tutti i materiali che vengono utilizzati

anche se di fatto sarà così) perché stima non vi sia", cfr. FERRARINI S., *Le assicurazioni marittime*, III, Milano, 1991. Cfr. inoltre, più di recente sul tema G. PARTESOTTI, *La polizza stimata*, 2017, Napoli.

¹⁰² Cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 76; F. BERLINGIERI, *La nozione di nave e la sua applicazione alle convenzioni internazionali*, in *Dir. mar.*, 2000, 967; D. GAETA, voce *Nave*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, 603; G. PESCATORE, *Nave*, in *Enc. for.*, V, 1959, 2; A. FIORENTINO, *Le assicurazioni contro i rischi della navigazione* in *Riv. dir. nav.*, I, cit., 230; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, III, Torino, 1938.

¹⁰³ Cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 76, nota 14 secondo il quale "la copertura assicurativa della nave in costruzione (c.d. *builder's risks*) che rientra secondo la prassi consolidata nell'ambito del settore corpi, coprirà progressivamente, con riferimento agli stati di avanzamento dei lavori, il valore contrattuale della nave (al quale potrà aggiungersi una maggiorazione per interessi ed esborsi), ivi comprese le forniture del committente anche prima che le medesime vengano poste sullo scafo (ad. es. durante il trasporto verso il cantiere). Sono inclusi nella copertura in questione anche le prove in mare sino a una distanza massima di 250 miglia marine dal cantiere di costruzione, mentre i rischi marittimi veri e propri hanno inizio solo con il varo della nave". Sull'assicurazione della nave in costruzione che copre prima di tutto i rischi del cantiere e poi i rischi marittimi cfr. A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; A. FIORENTINO, *Le assicurazioni contro i rischi della navigazione* in *Riv. dir. nav.*, I, cit., 230; A. BRUNETTI, *Assicurazione di interesse non attuale in assicurazioni*, 1938, 180.

per realizzare la struttura che darà poi vita alla nave, ma anche i materiali depositati in attesa di essere utilizzati.

Al termine della costruzione, il prezzo complessivo della nave rappresenta il valore massimo di assicurazione da tener presente al fine del calcolo del risarcimento del danno per l'ipotesi di una eventuale perdita totale. Nell'ipotesi in cui questa dovesse verificarsi durante la sua costruzione, il valore da tener presente sarà calcolato, invece, in relazione al valore che la nave aveva al momento della perdita totale.

Altro punto di particolare rilievo per l'ipotesi della nave in costruzione, è l'individuazione del soggetto titolare dell'interesse in rischio, cioè del soggetto che risulta assicurato. Sulla questione, assumono rilevanza determinante le pattuizioni contrattuali in fase di costruzione che prevedono il progressivo trasferimento del diritto di proprietà della nave in costruzione al committente, in corrispondenza dello stato di avanzamento dei lavori e del corrispondente versamento del prezzo pattuito. In caso di perdita totale potranno così risultare interessati all'indennità, per l'ipotesi di perdita totale, tanto il costruttore quanto il committente.

La copertura assicurativa cessa, invece, con la consegna della nave al demolitore per la relativa demolizione, per il quale sorge, invece, contemporaneamente, la necessità di assicurare sia la nave stessa da demolire, sia le relative responsabilità. Nonostante la polizza assicurativa della nave sia un'assicurazione contro i danni alle cose, la stessa comprende anche ipotesi particolari di responsabilità armatoriale, quali la responsabilità per la contribuzione in avaria *ex art. 526 cod. nav.*, secondo il quale l'assicuratore risponde, nei limiti del contratto, delle somme dovute dall'assicurato per contribuzione in avaria comune¹⁰⁴.

Oltre al "corpo" della nave stessa, la polizza copre, infatti, determinate forme di responsabilità armatoriale che, con riferimento all'ipotesi delle avarie comuni comportano *ex art. 526 cod. nav.*, l'obbligo a carico dell'assicuratore, nei limiti del contratto, di pagare una somma dovuta dall'assicurato, quale contribuzione di un danno ammesso per avaria comune, oltre le somme dovute dall'armatore per i danni da urto per ricorso di terzi danneggiati dall'urto della nave assicurata con

¹⁰⁴ L'articolo 526 cod. nav. va messo in relazione con l'art. 536 cod. nav. per quanto riguarda i danni di avaria comune e con l'art. 537 cod. nav. per l'indennità per contributi in avaria comune. Sul riferimento alla dottrina italiana che ha "provveduto a costruire una teoria generale dell'innesto di alcuni rami della rispondenza assicurativa per responsabilità civile sui tronchi della basilare sicurtà marittima contro i danni" cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 607.

un'altra nave o contro le opere portuali o contro corpi galleggianti o fissi e dunque anche tutte le spese per resistere alle pretese del terzo ¹⁰⁵.

L'ipotesi in esame, oltre che per ragioni storiche e politiche, "si spiega con il fatto che, normalmente, gli atti che danno origine ad un debito per contribuzione in avaria comune, costituiscono eventi che hanno comportato l'eliminazione e/o diminuzione di un potenziale danno alle cose assicurate che, se verificatosi, sarebbe stato oggetto di indennizzo assicurativo. Sembra, quindi, coerente con la logica del sistema che gli oneri conseguenti a questi peculiari istituti gravino sul soggetto (assicuratore del bene) che – sotto un profilo economico – ha beneficiato della mancata verifica del danno al bene"¹⁰⁶.

I motivi che giustificano il privilegio di una limitazione della responsabilità limitata dell'armatore sono stati per lungo tempo al centro di un interessante dibattito dottrinale. In passato, si riteneva, infatti, che i traffici marittimi rappresentassero un settore economico altamente produttivo ma anche fortemente rischioso per la nave che, per lunghi periodi, navigava in mari lontani e con grandi difficoltà di comunicazione con l'armatore. Giustificazioni, che oggi hanno perso gran parte del loro peso grazie alla maggiore sicurezza delle navi, ai nuovi mezzi di comunicazione e al fatto che il rischio dell'attività dell'armatore non sembra avere caratteristiche tali da differenziarlo nettamente dai rischi che riguardano altri settori produttivi. Tuttavia, la limitazione della responsabilità armatoriale può trovare ancora oggi la sua giustificazione per l'enorme rischio della responsabilità verso i terzi cui può andare incontro l'armatore, nonostante la copertura assicurativa dei *P.&I.* a costi ragionevoli¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Sul punto più ampiamente cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 681. Cfr. inoltre S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 439; S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 76 ss.. Sulla responsabilità armatoriale e sulla contribuzione alle avarie comuni, si richiamano anche "gli artt. 6 ("3/4ths collision liability") e 8 ("General average and salvage") delle "International Hull Clauses" del 1° novembre 2003 che regolano in concreto le suesposte fattispecie" così A. ANTONINI, (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 77. Con riferimento alle fonti della responsabilità dell'armatore, alla limitazione del debito di questo, ai modi e momenti di determinazione della somma dovuta ai creditori cfr. F. GALGANO, *La responsabilità dell'armatore*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, 11.

¹⁰⁶ Così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 445.

¹⁰⁷ Sulle esigenze di un equilibrato sistema di limitazione di responsabilità dell'armatore, e la Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 cfr. F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, cit., 134 ss.. Cfr. inoltre M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, 18 e da ultimo il decreto legislativo 28 giugno 2012, n. 111 in attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

Circa l'estensione della copertura della polizza assicurativa della nave ad ipotesi di responsabilità, occorre riflettere anche sullo stretto collegamento esistente tra l'evento che colpisce la nave ed il sorgere della responsabilità ma soprattutto sul privilegio marittimo sulla nave, quale diritto di garanzia che assiste i crediti per contribuzione in avaria comune, per compenso di salvataggio, per il risarcimento del danno da urto.

Nonostante il proprietario sia il debitore che deve rispondere dell'adempimento di tali debiti con tutto il suo patrimonio, "il collegamento con il bene assicurato, dato dalla possibilità di agire esecutivamente sulla specifica *res* gravata dal privilegio, fa sì che sia giustificato includere nella copertura assicurativa della cosa stessa tale ipotesi"¹⁰⁸.

Al fine di integrare l'assicurazione della nave, può essere stipulata, inoltre, in sede separata, anche l'assicurazione degli interessi e sborsi, cd. *disbursements*, che non avendo un oggetto ben definito, riguarda tutti gli interessi che l'armatore può avere alla conservazione della nave e che non risultano coperti dall'assicurazione corpo e macchina o dall'assicurazione del nolo. Tale assicurazione, stipulata solo per l'ipotesi della perdita totale, costituisce un'integrazione dell'assicurazione corpi e attribuisce all'armatore il diritto a ricevere un'indennizzo senza dover dare la prova del danno subito e della sua entità. E' un'assicurazione destinata a far fronte al periodo di crisi che lo stesso armatore è costretto ad affrontare per l'ipotesi di perdita totale della nave, o anche al fine dell'integrazione della valutazione della nave per l'ipotesi in cui, la stessa, è stata volutamente indicata bassa nella polizza corpi per ridurre il premio da pagare. In questo caso, "l'assicurazione degli interessi e sborsi ha la funzione di integrare l'indennità per perdita totale quando il massimale è inferiore al valore reale della nave oppure di coprire gli eventuali scoperti di sicurezza"¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Il riferimento è ancora a S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 446, secondo il quale, "nella pratica, è poi del tutto usuale che gli assicuratori, in modo da prevenire o eliminare il sequestro del bene assicurato ad opera del creditore privilegiato, forniscano a quest'ultimo una garanzia diretta emessa proprio in base al fatto che tale pagamento rientra nella copertura assicurativa".

¹⁰⁹ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 674. Cfr. inoltre S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit.; C. PERRELLA – L. FLORENZANO, *Le coperture assicurative corpi della nautica da diporto nel mercato italiano ed inglese nella prassi e nella giurisprudenza*, in *Dir. mar.*, cit., 365. In giurisprudenza cfr. Cass. 17 maggio 1927, in *Dir. mar.*, 1927, 469.

Nel caso in cui la nave sia andata interamente perduta, per il proprietario-armatore si tratta di affrontare una perdita di gran lunga superiore alla valutazione stimata della nave stessa. Identico discorso vale per l'armatore, se persona diversa dal proprietario che "soffre una perdita personale che non rientra nel *quantum* dell'indennità per *total loss* di spettanza del mero proprietario"¹¹⁰.

Aumentare il valore di stima della nave oltre il valore effettivo, potrebbe limitare un pregiudizio così pesante ma comporterebbe anche un aumento del premio della copertura assicurativa. Di qui, dunque, il ricorso alla copertura facoltativa ed integrativa degli interessi e degli esborsi, purtroppo facilmente oggetto di abusi ed eccessi di copertura rispetto all'effettivo valore della nave e, conseguentemente, di interventi da parte della giurisprudenza¹¹¹.

Si ritiene, inoltre, che il valore della nave da indicare nella polizza sia quello dello scafo e delle spese di armamento ed equipaggiamento se sono comprese nell'assicurazione, cioè il prezzo della costruzione. Nel calcolo dell'indennizzo per danni materiali sofferti dalla nave, *ex art.* 535 cod. nav., si computa il beneficio derivante all'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio, tra il valore delle parti nuove che sostituiscono quelle danneggiate ed il valore delle parti vecchie e danneggiate della nave.

Questa disposizione, spesso è derogata "da apposite clausole, che escludono la differenza tra il nuovo e vecchio, applicando il principio indennitario non già al singolo bene, bensì al rapporto tra detto bene e il patrimonio del proprietario nel suo complesso"¹¹².

¹¹⁰ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

¹¹¹ La reazione da parte degli assicuratori per le ipotesi di abusi ed esagerazioni ha portato "all'attuale assestamento in via di compromesso per cui nella polizza base si stabilisce, mediante una apposita *warranty*, che il valore comprensivo aggiuntivo (stimato) dei *Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery* (notisi la svariata gamma dei riferimenti), nonché dei *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, Insured for time*, non può superare il 25% del valore di stima del corpo. L'indennità supplementare, per quanto concerne i *Disbursements, Increased value* etc. è dovuta, nel solo caso, beninteso, di perdita totale, senza che l'assicurato debba provare di aver subito uno specifico danno oltrepassante l'ammontare dell'indennità corrispostagli sul corpo", così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

¹¹² Cfr. S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 445. Per quanto riguarda, poi, il formulario della polizza corpi, in Italia, si ricorda che il riferimento è alla polizza Camogli cfr. sul punto più ampiamente S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 73; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit.; E. PIOMBINO, *L'impiego dei clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima. La soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell'ANIA*, cit., 1216; S. FERRARINI, *Polizze tipo italiane e clausolari inglesi di assicurazioni marittime*, in *Ass.*, I, cit., 125.

La polizza assicurativa marittima oltre ad indennizzare tutti i danni alla nave derivanti da qualsiasi evento, può riguardare anche i rischi della guerra e coprire l'armatore dal rischio specifico del conflitto e da quello dell'insorgere improvviso di sommosse che riguardano la nave stessa¹¹³.

2. 5 L'assicurazione delle merci

La polizza sulle merci o *goods*, o *cargo*, o *merchandise*, *facultés*, *Waren*, insieme alla polizza corpo e macchina, sono la copertura assicurativa più importante e varia a seconda della natura, della qualità delle merci, delle modalità di trasporto e anche della stagione in cui il trasporto si realizza. Si colloca nell'ambito del *genus* delle assicurazioni contro i danni. La prova di tale contratto è contenuta nel "certificato di assicurazione", che è rappresentato dal documento sottoscritto dal solo assicuratore e che risulta distinto dalla polizza di assicurazione¹¹⁴.

La regolamentazione dell'assicurazione delle merci trasportate su nave trova la sua disciplina in fonti legali, quali le disposizioni contenute nel libro III titolo V del codice della navigazione e quelle del codice civile sul contratto di assicurazioni, e in fonti convenzionali, quali le polizze standard.

Con riferimento a queste ultime, in ordine cronologico, il rinvio è alla Polizza di assicurazione marittima merci del 1933 a cui è seguita, nel 1983, la Polizza italiana di assicurazione delle merci trasportate, successivamente modificata nel 1998 e nel 2006.

¹¹³ Cfr. 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*, nota a Cass. 6 novembre 2002, n. 15552, in *Dir. mar.*, 2004, 116.

¹¹⁴A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit.; A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit.; A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit.. Sull'autonomia e autosufficienza del certificato di assicurazione cfr. App. Genova 13 dicembre 2005, in *Dir. mar.*, 2007, 198 che esclude la "radicale autonomia e autosufficienza del certificato di assicurazione, il quale esige invece di essere fatto oggetto di interpretazione coordinata e complessiva con il contenuto delle condizioni di polizza". Sull'esclusione degli esplosivi dall'assicurazione o di merci che in altri casi devono essere espressamente dichiarate si rinvia a A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 735.

La nuova Polizza di assicurazione delle merci trasportate 2006, mantenendo inalterata l'impostazione dell'edizione del 1998, fermo restando il contenuto, ha subito una variazione da un punto di vista sistematico, sia per esigenze operative, sia per una disciplina più completa delle Condizioni Generali e delle Clausole di delimitazione della garanzia¹¹⁵.

Si è già visto come, al fine della determinazione del rischio da assicurare nell'ambito dei trasporti internazionali, che coinvolgono interessi di soggetti appartenenti a Stati diversi, alla Polizza tipo si possono allegare determinati formulari, spesso in lingua inglese, aventi la funzione di garantire ai clienti stranieri, modelli di coperture assicurative da loro comprensibili. Tali clausolari prevalgono sulle disposizioni del formulario italiano. A tal riguardo, il riferimento è alle *Institute Cargo Clauses (ICC)*¹¹⁶.

Per l'assicurazione delle merci in genere, la prassi conosce, oltre alle polizze ed ai clausolari standard, "tutta una serie di coperture già predisposte per l'assicurazione, in particolari tipi di merce, nelle quali si procede già a distinguere i rischi coperti in base ad una valutazione generica degli stessi, cui fa seguito, specie per la determinazione dei tassi di premio e la fissazione delle franchigie nonché nella specificazione dei rischi coperti e di quelli esclusi, il particolare apprezzamento delle parti in sede di ogni singola applicazione"¹¹⁷.

L'adozione dei formulari stranieri, allegati alle polizze italiane, ed in particolare, la scelta della legge regolatrice del contratto di assicurazione sono state al centro di un acceso dibattito dottrinale per molti anni, fino a quando, con l'art. 10 della Polizza merci trasportate - Edizione 2006, si è stabilito che "il presente contratto è regolato dalla legge italiana. Qualora la garanzia venga prestata in base a formulari stranieri, la legge applicabile a questi ultimi sarà quella in vigore nel paese straniero al quale detti formulari si riferiscono al tempo di stipulazione del contratto, fatte

¹¹⁵ In merito alle principali variazioni della Polizza di assicurazioni delle merci trasportate 2006 cfr. E. MONZANI, *La nuova polizza di assicurazione delle merci trasportate 2006*, in *Dir. mar.*, 2007, 341.

¹¹⁶ Sull'evoluzione storica delle assicurazioni marittime merci ed in particolare sulla Polizza Assicurazione delle merci trasportate 2006 (PM06) e sulle ICC 2009, il rinvio è a F. SICCARDI, *Le nuove assicurazioni marittime merci*, in *Ass.*, cit., 363. La consuetudine di ricorrere ai clausolari, oltre che garantire ai clienti stranieri modelli di coperture assicurative da loro conosciuti, è rilevante anche perché "nel caso di coassicurazione, cioè di ripartizione del rischio in senso orizzontale *pro quota* fra più imprese di assicurazione, gli assicuratori stranieri potranno conoscere in modo specifico il rischio garantito, quindi, perché il mercato riassicurativo, operativo in caso di ripartizione verticale del rischio, trova il suo modello di riferimento in quello inglese" così A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 105.

¹¹⁷ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

salve le norme imperative di diritto italiano. Tutte le controversie relative al presente contratto sono soggette alla giurisdizione italiana”¹¹⁸.

Il legislatore, in deroga a quanto stabilito nell’art. 1908 c.c. secondo il quale nell’accertare il danno non si può attribuire alle cose perite o danneggiate un valore superiore a quello che avevano al tempo del sinistro, prevede all’art. 516 cod. nav. che l’assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione. Nel caso in cui il valore non possa essere accertato, lo stesso sarà dato dal prezzo delle merci nel luogo ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato nonché delle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione¹¹⁹.

La copertura assicurativa non si limita, dunque, al solo costo delle merci ma incorpora anche una sorta di utile sperato che ammonta al dieci per cento del prezzo di acquisto, oltre alle spese di trasporto e al premio assicurativo dovuto.

Il legislatore ha previsto, ex art. 518 cod. nav., che l’assicurazione del profitto sperato sulle merci copra il maggior valore commerciale, che al momento della conclusione dell’assicurazione, può prevedersi, avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione, dedotte le spese di trasporto e quelle di assicurazione.

L’assicuratore dei profitti sperati sulle merci, ex art. 528 cod. nav., risponde dunque del felice arrivo della merce a destinazione.

¹¹⁸ In argomento cfr. più ampiamente A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit.; M. CARRETTA, *Trattati di riassicurazione nel settore dei trasporti marittimi ed aerei*, in *Dir. trasp.*, cit., 43; E. FOGLIANI, *Assicurazioni marittime*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, Torino, 2004, 361; P. CELLE, *L’assicurazione marittima merci nel nuovo regime di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1995, 630; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1165; S. M. CARBONE, *Legge regolatrice del contratto di assicurazione e rinvio a formulari inglesi*, in *Dir. mar.*, 1984, 700.

¹¹⁹ Al fine della determinazione del valore delle merci non può essere considerato come parametro il prezzo che è praticato dal venditore all’acquirente assicurato, più ampiamente, sul punto cfr. App. Firenze 29 aprile 1959, in *Dir. mar.*, 1961, 313. “La qualità e la natura delle merci, il modo del loro imballaggio, il tipo della nave che effettua il trasporto, il modo di caricazione, il tipo di imballaggio, il luogo di provenienza o di destino, il tipo e la durata del viaggio e le modalità di compimento di questo (con o senza trasbordo, viaggio diretto o meno, ecc.) la stagione nella quale il viaggio si compie ecc., non sono circostanze che influiscono sull’assicurabilità delle merci sebbene semplici elementi di valutazione del rischio, e quindi di determinazione delle condizioni della copertura assicurativa sia per quanto riguarda le franchigie da applicare, sia soprattutto per quanto riguarda il tasso del premio” così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 67. In ordine alla possibilità di prevedere, per la liquidazione del danno alle merci che sono state trasportate, il ricorso al metodo analitico che fa capo al valore delle merci al luogo e al tempo della caricazione aumentato delle spese di trasporto, deposito e imbarco ecc., si rinvia a G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

Detta tipologia di assicurazione, in aggiunta al valore delle merci, non comprende tutte le spese per la caricazione, per il trasporto e per l'assicurazione, a differenza dell'assicurazione delle merci ove l'oggetto è rappresentato dal valore delle merci in sé considerate, *ex art. 516 cod. nav.*¹²⁰.

La durata dell'assicurazione delle merci ha effetto, *ex art. 532 cod. nav.*, dal momento in cui le merci lasciano la terra per essere caricate sulla nave autorizzata ad eseguire il trasporto, a quello dello sbarco delle merci stesse nel porto di destinazione. Nella prassi, con riferimento alla durata dell'assicurazione, ha trovato diffusione la clausola "da magazzino a magazzino" in virtù della quale l'inizio della copertura assicurativa coincide con il momento in cui la merce assicurata lascia il magazzino portuale mentre la cessazione coincide con il deposito della stessa merce nel magazzino portuale di destinazione¹²¹.

Tale pattuizione, che ha trovato ora la sua collocazione nella clausola *transit clause*, ha ad oggetto in maniera molto articolata, la disciplina del momento della cessazione della copertura assicurativa delle merci trasportate e che si verifica solo quando, le stesse, sono depositate nel magazzino di destinazione, o anche in un diverso magazzino, scelto successivamente dal soggetto assicurato, oppure con il decorso di 60 giorni dal momento in cui si è completata la scaricazione della merce dalla nave¹²².

Nell'ambito delle assicurazioni di merci, si inserisce anche l'assicurazione delle merci trasportate in un *container*, ove l'oggetto della copertura assicurativa è rappresentato dalle merci e non dal *container* per il quale sono previste ipotesi separate di assicurazioni.

L'assicurazione delle merci trasportate da una nave, infatti, può avere ad oggetto oltre alla merce trasportata alla rinfusa anche quella in *container* e si distingue, dunque, per la struttura del bene assicurato e per il rapporto tra i soggetti assicurati¹²³.

¹²⁰ Sull'assicurazione dei profitti sperati sulle merci trasportate si rinvia a S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 69; S. FERRARINI, *L'interesse nell'assicurazione*, cit..

¹²¹ Cfr. Trib. Genova 28 marzo 2006, in *Dir. mar.*, 2007, 263; Trib. Genova 27 giugno 1994, in *Dir. ec. Ass.*, 1995, 594; Cass. 20 marzo 1964 n. 638 in *Giust. civ.*, 1964, I, 1612.

¹²² Sul punto, la giurisprudenza è intervenuta chiarendo che "si tratta di clausola che disciplina nel tempo e nello spazio l'ambito di operatività dell'assicurazione, permettendo di includere i rischi terrestri collegati ad un trasporto terrestre, purchè contenuti nel suddetto limite temporale" cfr. App. Genova 6 giugno 2001, in *Dir. mar.*, 2003, 869.

¹²³ Sul punto cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 675; A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo containers*, in *Dir. mar.*, 1997, 22; N. BALESTRA, *L'assicurazione dei containers*

Negli ultimi anni, il trasporto delle merci a mezzo *container*, che permette di unire più blocchi di merce diversi tra loro per imballaggio, per natura e dimensione, agevolando così tutte le fasi del trasporto, è stato uno dei motivi principali dell'enorme sviluppo registrato dai cd. trasporti multimodali¹²⁴.

Le diverse modalità di trasporto dei mezzi utilizzati, ma anche dei diversi luoghi di trasbordo, hanno contribuito, rispetto ai trasporti tradizionali, all'aumento delle variabili che risultano determinanti al fine dell'individuazione del rischio da assicurare.

Nuove, infatti, sono le esigenze assicurative degli operatori del trasporto multimodale "che si sono trovati ad assumere una veste ibrida: quella di spedizionieri e contemporaneamente di vettori contrattuali, quindi con regimi di responsabilità non facilmente definibili e non regolamentati da alcuna convenzione internazionale propria del contratto di trasporto globale"¹²⁵.

Nella pratica dei traffici marittimi, il ricorso alla cd. containerizzazione è sempre più frequente, così che il trasporto marittimo coperto dalla polizza assicurativa comprende anche il trasporto stradale e ferroviario.

Si ritiene che la problematica assicurativa del trasporto merci a mezzo *container*, sia legata ad un fattore statistico dovuto spesso agli stimoli traumatici che può subire la merce, a seguito di un maneggio effettuato senza l'uso della necessaria e normale diligenza¹²⁶.

contro i danni, in *Dir. trasp.*, I, 1990, 137; G. RIGHETTI, *L'assicurazione sopra containers*, in *Trasp.*, 1982, 82; M. GRICOLI, *Riflessi assicurativi del trasporto marittimo mediante containers*, in *Assicurazioni*, 1975, I, 495. Sulla natura del *container*, quale bene avente una propria individualità, differente da quella del mezzo di trasporto e da quella del carico e avente autonoma rilevanza rispetto all'uno e all'altro e in quanto tale suscettibile di copertura assicurativa e di contribuzione attiva e passiva cfr. A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in *Dir. mar.*, 1997, 22.

¹²⁴ Esistono, infatti, "container destinati al trasporto di specifiche merci (ad esempio liquide o che devono viaggiare ad una determinata temperatura), oppure destinati ad un uso generico, come il *box* (interamente metallico e con un solo portellone), l'*open-top* (parzialmente metallico con tetto aperto e coperto da un telone impermeabile), il *flat-rack* (costituito da un pianale e montanti su cui sono agganciati teloni impermeabili che costituiscono le pareti ed il tetto). Questi ultimi due garantiscono alle merci trasportate una minore protezione rispetto al primo, soprattutto per il rischio bagnamento" così A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 103, nota 2. Sul punto cfr., inoltre, N. BALESTRA, *L'assicurazione dei containers contro i danni*, in *Dir. trasp.*, I, cit., 137; G. RIGHETTI, *L'assicurazione sopra containers*, in *Trasp.*, 1982, 82.

¹²⁵ Così M. ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, cit., 823, al quale si rinvia per la chiara esposizione della difficoltà per gli assicuratori di stabilire valide condizioni di polizza a copertura della responsabilità dell'MTO. In Giurisprudenza e al fine della determinazione della prova della dipendenza dal danno cfr. Trib. Pisa, 31 marzo 1982, in *Dir. mar.*, 1983, 840.

¹²⁶ Parte della dottrina ritiene infatti che "questa circostanza ha fatto sì che, ai suoi primordi, l'assicurazione dei *containers* si rivelasse un vero e proprio disastro per gli assicuratori, giacché

Ciò nonostante, parte della dottrina ritiene che “nessuna regola derogatoria del regime proprio del trasporto merci o integrativa rispetto ad esso, è resa necessaria dall’impiego del *container*. Il ricorso ai principi generali e tradizionali, così come l’applicazione della normativa vigente (tanto nazionale, quanto internazionale uniforme), consente di ricavare armonicamente nell’ambito del sistema la soluzione di tutti i problemi a volta a volta suscitati”¹²⁷.

Spesso le assicurazioni delle merci possono assumere una particolare struttura che permette la copertura di interessi che, al momento della stipula del contratto, risultano parzialmente indeterminati ed il rischio meramente astratto. Si parla in tal caso di assicurazione in abbonamento o flottante, sviluppatasi a seguito dell’affermarsi della grande industria e dello sviluppo dei traffici e dei mezzi di comunicazione.

Il riferimento è all’assicurazione di merci in quantità indeterminata, da caricare su una nave indeterminata entro un determinato periodo di tempo e per determinati rischi che, al momento della stipula del contratto di assicurazione, sono meramente astratti.

In questa ipotesi, la merce da trasportare al momento della conclusione del contratto di assicurazione è incerta, determinandosi volta per volta, allorquando si porta a conoscenza dell’assicuratore, a mezzo della cd. dichiarazione di alimento, la caricazione sulla nave o l’esposizione al rischio della merce, rischio che può essere diverso a seconda della situazione. Fermo restando, infatti, che qualunque tipo di merce trasportata per la via del mare può avere una copertura assicurativa, per alcune di esse si richiede una particolare procedura di imballaggio, di caricazione, stivaggio ecc., per altre, una particolare attenzione per la loro conservazione, si pensi per esempio ai prodotti surgelati o congelati.

l’ammontare dei danni indennizzabili, sia pure con l’esclusione *dell’ordinary wear and tear*, superava di gran lunga e sempre i premi pagati” così N. BALESTRA, *L’assicurazione dei containers contro i danni*, in *Dir. trasp.*, I, cit., 137, al quale si rinvia per la limitazione dell’assicurazione dei *containers* con clausole che riducono la copertura ai sinistri gravi e ben determinati escludendo così i danni derivanti dal “rude maneggio”. Inoltre, autorevole dottrina ritiene che le conclusioni siano diverse a seconda della diligenza usata per il trasporto e che al fine di evitare contestazioni si rende necessaria l’aggiunta alle varie *Intitute Cargo Clauses*, dell’apposita *Institute Theft and Pilferage and Non-delivery Clause* (1982), affinché la copertura assicurativa operi anche per tutte quelle perdite o furti e sottrazioni spicciole della merce, cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

¹²⁷ Così A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in *Dir. mar.*, cit., 27.

Il contratto di assicurazione in abbonamento riguarda, dunque, una copertura assicurativa globale e preventivamente assunta, entro il periodo prefissato, e trova la sua realizzazione mano a mano che la merce caricata è esposta ai rischi indicati nel contratto stesso. Non occorre altra manifestazione di volontà, l'effetto della copertura assicurativa è il risultato dell'incontro delle manifestazioni di volontà delle parti al momento della conclusione del contratto, con la precisazione che “quando alla dichiarazione di alimento segue l'emissione di un certificato di assicurazione, la determinazione dell'ambito della copertura andrà effettuata dalla lettura congiunta e coordinata dei due documenti (polizza e certificato)”¹²⁸.

I contratti di assicurazione in abbonamento possono classificarsi in due figure contrattuali differenti, a seconda che si richieda o meno una nuova manifestazione di volontà di una delle parti contrattuali perché un interesse, rientrante nella copertura pattizia, venga coperto dalla copertura assicurativa a seguito della concreta esposizione del rischio. Si tratta dei cd. abbonamenti obbligatori e abbonamenti facoltativi.

Nell'ipotesi dell'abbonamento obbligatorio, al momento della conclusione del contratto di assicurazione, le parti stabiliscono l'automatica copertura assicurativa, al semplice verificarsi della concreta esposizione al rischio. Non occorre altra manifestazione di volontà: le parti sono vincolate a tutti gli obblighi che hanno assunto stipulando la polizza assicurativa e la dichiarazione di alimento. In questo caso, tale manifestazione ha mero valore di comunicazione di scienza, non ha cioè nessuna influenza sulla copertura assicurativa e serve solo a dichiarare l'inserimento del rischio.

¹²⁸ Così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011, 439. Cenni sulla polizza per “nave indeterminata”, nota anche con il nome di polizza *in quovis* se ne riscontrano fin dai tempi più antichi. Sulla particolare evoluzione dell'assicurazione in abbonamento è interessante il rinvio a A. DONATI, *Il contratto di assicurazione in abbonamento*, Roma, 1935, 30, secondo il quale “la usano soprattutto: l'industriale per la materia prima che importa e i prodotti lavorati che esporta; il commerciante per la merce che importa ed esporta oltre il mare; lo spedizioniere per tutte le spedizioni da lui curate; il banchiere per le rimesse di valore (preziosi, titoli di credito, moneta)”. Cfr. inoltre G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 4; S. FERRARINI, *In tema di assicurazione in abbonamento*, nota a App. Genova, 8 settembre 1953, in *Ass.*, 1953, II, 151; G. PESCATORE, *Assicurazione marittima in abbonamento e comunicazione dell'inizio del rischio*, nota a Trib. Genova, 14 marzo 1952, in *Riv. dir. nav.*, 1953, II, 187. Inoltre cfr. Cass. 25 novembre 1974, n. 3836, in *Foro it. Rep.*, voce *Assicurazione (contratto)* 1974, 210. Per quanto riguarda le regole di comportamento delle parti durante lo svolgimento delle trattative e nella formazione del contratto e dunque al principio della buona fede si rinvia, per una interessante esposizione dell'evoluzione della giurisprudenza inglese sul tema, a A. BOGLIONE, “Non disclosure” e “misrepresentation” in *Assicurazione e riassicurazione in Dir. mar.*, 2000, 33.

Nel caso, invece, dell'abbonamento facoltativo, le parti subordinano il verificarsi della copertura assicurativa ad una nuova manifestazione di volontà da parte dell'assicurato che finisce con l'avere una mera facoltà di assicurare la merce da trasportare ed indicata nella polizza. A differenza della precedente ipotesi, la dichiarazione di alimento dell'assicurato è, qui, una manifestazione di volontà unilaterale e ricettizia, determinante al fine della nascita del rapporto assicurativo, in ordine allo specifico interesse indicato con la dichiarazione e che, per il suo carattere ricettizio fa sorgere il rapporto assicurativo solo nel momento in cui giunge a conoscenza dell'assicuratore.

L'assicurazione in abbonamento obbligatorio è, dunque, un contratto unico e definitivo, in virtù del quale la copertura assicurativa che è stata assunta preventivamente e globalmente, trova la sua operatività senza alcuna altra manifestazione di volontà man mano che la merce si trova esposta concretamente ai rischi indicati nel contratto.

L'assicurazione in abbonamento facoltativo, è, invece, un contratto unico dal quale, sorge solo "un rapporto normativo" riguardante le regole per la realizzazione della copertura assicurativa e non la copertura immediata dei rischi. Il rapporto assicurativo nasce in un secondo momento, a seguito della dichiarazione di alimento effettuata dall'assicurato e solo dopo che la stessa sia portata a conoscenza dell'assicuratore. Di conseguenza, si avranno tanti rapporti assicurativi quante saranno le dichiarazioni di alimento pervenute all'assicuratore¹²⁹.

E' il caso di soffermare l'attenzione, seppure brevemente, anche sull'ipotesi di mutamento della persona dell'assicurato.

In deroga a quanto stabilito dall'art. 1918 c.c. che, pur non prevedendo l'alienazione delle cose assicurate come causa di scioglimento del contratto di assicurazione, prevede, invece, la facoltà di disdire da parte del soggetto assicurato e di recesso dell'assicuratore, diversamente accade nell'ipotesi di mutamento del soggetto nel contratto di assicurazione delle merci.

¹²⁹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 676; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 447; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698. Sul tema dell'abbonamento obbligatorio e facoltativo inoltre F. TROTTA, *Note in tema di assicurazione in abbonamento delle merci trasportate via mare*, nota a Cass. 3 luglio 1991, n. 7300, in *Dir. trasp.*, 1993, 407. In giurisprudenza cfr. inoltre Cass. 12 gennaio 1984 n. 237 in *Ass.*, 1984, II, 2; Cass. 25 novembre 1974, n. 3836, in *Foro it. Rep.*, voce *Assicurazione (contratto)* 1974, 210; Cass. 20 marzo 1964 n. 638 in *Giust. civ.*, 1964, I, 1612.

In caso di cambiamento della persona dell'assicurato, l'assicurazione delle merci continua a favore del nuovo assicurato, senza che alcun avviso del mutamento debba essere dato, *ex art. 517 cod. nav.*, all'assicuratore. L'assicuratore e l'assicurato non possono esercitare il diritto di recesso dal contratto a causa di tale mutamento¹³⁰.

2.6 L'assicurazione del nolo

Premesso che il tema dell'assicurazione del nolo appare come uno dei temi più difficili del diritto marittimo e che non può prescindere da un'indagine comparata e dall'esame della pratica, il codice della navigazione sotto l'aspetto ontologico, dispone una disciplina differenziata per l'assicurazione del nolo da guadagnare e per il nolo dovuto o anticipato ad ogni evento¹³¹.

Quando si parla di assicurazione del nolo, quale corrispettivo pattuito per un contratto di utilizzazione della nave per il trasporto di carico totale o parziale, per il trasporto di cose determinate, per il trasporto di persone, si suole distinguere, a seconda che il nolo sia in rischio per il soggetto-locatore-noleggiante che ne ha diritto, o per il soggetto-conduttore-noleggiatore.

Nella prima ipotesi, oggetto dell'assicurazione è "il nolo da guadagnare" ed il soggetto assicuratore risponde della perdita del diritto al nolo, da parte di colui a cui spetta (locatore-noleggiante), in seguito al verificarsi di un sinistro della navigazione *ex art. 529 cod.nav.*. Nella seconda ipotesi, oggetto della copertura

¹³⁰ L'articolo 517 cod. nav. è la testimonianza di una prassi oramai consolidata che vede la possibilità di stipulare un contratto di assicurazione delle merci trasportate, per la via del mare, con l'aggiunta della clausola "per conto di chi spetta". Infatti, secondo parte della giurisprudenza "anche in assenza di specifica dicitura, l'assicurazione marittima sopra merci stipulata dallo spedizioniere si configura sempre come assicurazione stipulata per conto di chi spetta" cfr. Trib. Genova 4 febbraio 1992, in *Ass.*, 1993, II, 2, 77.

¹³¹ Per la letteratura straniera, tra i tanti, si rinvia a W. MOHR, *Die Frachtversicherung*, Verlag, 1927; A. ARGYRIADIS, *Die Frachtversicherung*, Hamburg, 1962; N. G. HUDSON & J.C. ALLEN, *The institute clauses handbook hardcover*, London, 1986 e J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, cit.. Sulle considerazioni critiche nei confronti del codificatore italiano degli anni quaranta e per il rinvio alla storia passata, si rinvia a Righetti secondo il quale "secondo l'Ordonnance 1681 Tit. VI art. 15, il nolo futuro, da guadagnare (*fret a faire*) non era assicurabile (e fu reso tale con la Loi du 12 Aout 1885). Ma già il Codice di commercio abrogato, all'art. 606 n.3, prevedeva la possibilità dell'assicurazione del nolo delle cose caricate", cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

assicurativa è “il nolo anticipato o dovuto ad ogni evento” ed il soggetto debitore-conduttore-noleggiatore può aver pattuito, nel contratto di utilizzazione della nave, di dover in ogni caso corrispondere il nolo anche nell’ipotesi in cui sinistri della navigazione abbiano causato il mancato arrivo della merce o la perdita del servizio, del quale il nolo è il corrispettivo. In questa ipotesi, l’assicurazione del nolo anticipato ha il compito di coprire il rischio che gli deriva dall’obbligo di corrispondere il nolo in ogni caso.

Il codice della navigazione disciplina dunque due ipotesi: l’assicurazione del nolo da guadagnare all’art. 519 cod. nav. e l’assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento all’art. 520 cod. nav.. Si parla, inoltre, anche di nolo sperato per indicare l’ipotesi in cui il noleggiante assicura il nolo, del quale il noleggiatore non è ancora tenuto alla corresponsione, dovendosi verificare un presupposto al quale è collegata la sua erogazione, come nei casi in cui la corresponsione è prevista solo in presenza di determinate circostanze, per esempio nel caso del compimento di un viaggio futuro nei viaggi plurimi. In questo caso, l’assicuratore risponde *ex art.* 1905, 2° comma, c.c. solo se si è espressamente obbligato¹³².

Nell’ipotesi del nolo da guadagnare, il nolo assicurato è quello in rischio per il soggetto noleggiante dal momento che per legge o per contratto il nolo non è dovuto per l’ipotesi in cui la prestazione non è stata integralmente eseguita. L’assicurazione del nolo lordo da guadagnare *ex art.* 519 cod. nav. copre il nolo per l’intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave. L’assicurazione del nolo netto copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo e, salvo patto contrario, si presume assicurato il nolo lordo. A tale tipo di assicurazione trovano applicazione, in quanto compatibili, le norme sulla nave. L’assicuratore del nolo, inoltre, risponde, *ex art.* 529 cod. nav., della perdita totale o parziale del diritto del noleggiante al nolo, conseguente al verificarsi di un sinistro della navigazione.¹³³

¹³² Tra gli altri cfr. A. LEFEBVRE D’OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 677 per i quali può essere oggetto di assicurazione “anche “il nolo sperato”, ossia il nolo che non è ancora dovuto, non essendosi verificato il presupposto al quale la sua erogazione è connessa, nei casi in cui per la corresponsione sono richieste determinate circostanze (ad esempio, il compimento di un viaggio futuro nei contratti per viaggi plurimi)”.

¹³³ L’assicurazione del nolo da guadagnare si differenzia nelle sottospecie delle assicurazioni del nolo lordo e del nolo netto. La prima copre il nolo per l’intero ammontare dedotto in contratto; la seconda copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo. In mancanza di diverso patto, si presume assicurato il nolo lordo.” G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 5.

Nell'altra ipotesi, oggetto della copertura assicurativa è il nolo anticipato (se già pagato dal noleggiatore) o dovuto ad ogni evento (se ancora da corrispondere), cd. nolo incondizionato e riguarda il soggetto che utilizza il veicolo. Il debitore-conduttore copre il rischio che gli deriva dall'obbligo di dover corrispondere il nolo in ogni caso, anche se il sinistro che si è verificato ha provocato la perdita, totale o parziale, della merce da trasportare. Il nolo assicurato è in rischio per il debitore-noleggiatore, in quanto è nolo anticipato, stabilito per legge o per contratto, e non è ammessa la ripetizione se la prestazione non è eseguita.

Con l'assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento, il soggetto-conduttore-noleggiatore copre il rischio che possa derivare dall'obbligo di dover corrispondere il nolo anche senza aver potuto fruire della controprestazione. L'assicurazione copre tutti quegli eventi che, anche se non incidono "sulla consistenza delle merci trasportate, fanno perdere al proprietario di queste la prestazione per la quale ha corrisposto il nolo"¹³⁴.

A tale tipo di assicurazione *ex art. 520 cod. nav.* si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci, se trattasi di corrispettivo di un trasporto; quelle dettate per l'assicurazione della nave, se trattasi di un corrispettivo di un noleggio o di una locazione¹³⁵.

Parte della dottrina, nel ritenere fondamentale la distinzione tra assicurazione del nolo da guadagnare e assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento, ritiene che la stessa distinzione, generalizzata, possa portare alla ulteriore distinzione tra assicurazione del nolo in rischio per la nave e assicurazione del nolo in rischio per le merci e che "delle due assicurazioni, solo la prima dà luogo a forme tipiche di copertura assicurativa. La seconda viene marginalmente in evidenza quando è presa separatamente dall'assicurazione delle merci"¹³⁶.

¹³⁴ Così G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 5. Cfr. inoltre App. Catania 8 gennaio 1957, in *Riv. dir. nav.*, 1957, II, 326; App. Catania 8 gennaio 1957, in *Riv. dir. nav.*, 1957, II, 326 e A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, Milano, 2019.

¹³⁵ Sul punto più ampiamente cfr. A. DONATI – G. VOLPE Putzolu, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit.; Cfr. inoltre A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 736 e App. Catania 8 gennaio 1957, in *Riv. dir. nav.*, 1957, II, 326.

¹³⁶ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 71, al quale si rinvia per l'ampia e chiara descrizione della differenza tra il nolo in rischio per le merci che si ha "quando il nolo è stato pagato o è dovuto dall'interessato nelle merci stesse ad ogni evento" e l'assicurazione del nolo in rischio per la nave che si ha, invece "quando è assunta come integrazione dell'assicurazione corpi, riguarda tanto il nolo sperato ("*anticipated freight*") quanto il nolo corrispettivo di un contratto, sia a viaggio, sia a tempo".

Occorre, tuttavia, osservare che in tema di prassi internazionale, la concezione dell'assicurazione del nolo appare più ampia e che, superando la nozione tecnica del nolo, comprende anche gli eventuali ed ulteriori benefici che potrebbero derivare all'armatore dall'impiego della nave. La differenza risulta particolarmente importante, in quanto l'assicurazione del nolo non presupporrebbe, necessariamente, la stipula del contratto di utilizzazione della nave e comprenderebbe anche il nolo sperato¹³⁷. Nell'ordinamento britannico, infatti, “si dà all'accezione *freight* (in senso lato: cioè comprensivo dello *hire* espressione propriamente usata per distinguere il corrispettivo del *bare-boat charter* e del *time-charter*), un significato più vasto, abbracciante ogni sorta di profitto ritraibile dall'armatore, mediante l'impiego della nave nel trasporto di merci non solo di una *third party* ma anche nel trasporto di merci di sua proprietà”¹³⁸.

Il nostro legislatore, pur non trovando conforto in un atteggiamento concorde da parte della dottrina, non ha, dunque, disciplinato la copertura del nolo e di ogni altro profitto derivante dall'utilizzazione della nave ma si è limitato a prevedere la copertura del rischio di perdita del nolo, totale o parziale per un sinistro della navigazione, per la sola ipotesi in cui il soggetto impiega la nave in un noleggio a tempo. Nella prassi, può essere individuato nell'assicurazione del nolo una forma di copertura di incremento della polizza stimata sul corpo, per perdita totale, separata e integrativa e senza nessun onere probatorio a carico dell'assicurato sulla effettiva consistenza del nolo stesso¹³⁹.

¹³⁷ “La prassi internazionale prospetta invece una concezione più ampia, che va oltre la nozione tecnica di nolo, comprendendo il beneficio derivante all'armatore dall'impiego della nave. Il divario è importante perché, seguendo la seconda concezione, l'assicurazione del nolo non presuppone necessariamente la conclusione di un contratto di utilizzazione e comprende anche il nolo sperato, come pure il beneficio derivante da un trasporto (e più in generale da un servizio) effettuato dall'armatore per proprio conto”, così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 71.

¹³⁸ Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 605, al quale si rinvia per la ulteriore e precisa esposizione della esclusione della copertura della perdita di nolo, di qualsiasi genere, nel caso derivi da *loss of time*, cioè da *delay*. Cfr. inoltre S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 71; J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, cit..

¹³⁹ Atteggiamento piuttosto severo da parte di autorevole dottrina nei confronti della presa di posizione del legislatore italiano che “non è condivisibile né per la limitazione alla perdita “giuridica” (contrattuale) del nolo, né per il suo ancoramento alla figura del “noleggiante”. Cosiccome è formulata, la norma dovrebbe essere soppressa *de iure reficiendo*”, così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 606.

2.7 Il rischio della navigazione

Presupposto dell'assicurazione marittima, secondo parte della dottrina dominante, è la presenza del rischio inteso quale probabilità del verificarsi di un evento, potenzialmente ed astrattamente dannoso, futuro ed incerto, gravante sul mezzo di trasporto, sulle cose o sulle persone, durante il trasferimento da un luogo ad un altro per la via del mare o durante le attività che sono ricomprese nell'esercizio della navigazione.

Elemento costitutivo del rischio inteso, dunque, come “la possibilità di un evento dannoso che incombe su un *quid* con cui l'assicurato è in relazione”, è la possibilità di un evento, potenzialmente ed astrattamente dannoso. Infatti, da un lato vi è l'interesse costituito dal rapporto fra l'assicurato e la cosa, dall'altro, il fatto di trasferire gli effetti economici negativi di tale rischio sull'assicuratore, che rappresenta la causa del contratto di assicurazione marittima ¹⁴⁰.

Interessante è anche la visione più restrittiva della Polizza merci 2006, che definisce il rischio come “la probabilità che si verifichi il sinistro”, e dunque come di un evento potenzialmente dannoso ¹⁴¹.

L'eventuale danno prodotto alla merce trasportata consistente nella perdita totale o parziale, nella diminuzione di peso, di numero o di misura, o nel deterioramento della stessa, quale eventuale causa di una limitazione qualitativa della merce assicurabile, o anche nella spesa sostenuta per la conservazione o per evitare

¹⁴⁰ Così A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 112. Cfr. inoltre A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 205; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 687; C. TINCANI, *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, MILANO, 2004; L. FARENGA, *Diritto delle assicurazioni private*, TORINO, 2001, 97; A. GAMBINO, voce *Assicurazione (contratto di assicurazione: profili generali)*, in *Enc. Giur.*, III, cit., 12; G. FANELLI, *Saggi di diritto delle assicurazioni*, Milano, 1971, 171; L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 466; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, 2, cit., 105; Cass. 19 aprile 1994 n. 3728, in *Giust. civ.*, MASS., 1994, 528; Cass. 7 febbraio 1979 n. 816, in *Dir. prat. ass.*, 1979, 537; Cass. 8 gennaio 1987 n. 17, in *Dir. prat. ass.*, 1988, 111.

¹⁴¹ Così A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 113, al quale si rinvia, in particolare alla nota 29 della pagina 113, per il riferimento alle definizioni di autorevole dottrina. Interessante e chiarificatore l'intervento di Grechi sul rischio: “comunque si voglia definire la funzione del contratto di assicurazione, sia che essa si ravvisi nell'eliminazione di un danno eventuale che fa carico all'assicurato, o nell'eliminazione di un'alea economica mediante il suo trasferimento dall'assicurato all'assicuratore, mediante cioè l'assunzione di essa da parte di quest'ultimo, è certo che il rischio costituisce elemento essenziale del contratto stesso rappresentandone il presupposto causale”, così G. GRECHI, *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, 1962, 184.

ulteriori deterioramenti, fa sorgere nel soggetto assicurato l'interesse ad ottenere il pagamento dell'indennizzo assicurativo¹⁴².

L'assicurazione contro i danni mira, pertanto, alla reintegrazione patrimoniale che segue alla lesione della consistenza del bene.

Il rischio coperto dall'assicurazione merci è, dunque, assicurabile quando sono ben presenti la natura dell'evento dannoso contro il quale si chiede la copertura assicurativa, l'interesse del soggetto assicurato e la delimitazione degli effetti dell'assicurazione da un punto di vista causale, spaziale e temporale.

La puntuale determinazione del rischio nel contratto di assicurazione dipende dalle esatte dichiarazioni dell'assicurato e per le ipotesi di dichiarazioni inesatte e reticenze, con o senza dolo o colpa grave, l'assicuratore è tutelato dalle norme degli articoli 1892 e 1893 c.c.¹⁴³.

Caratteristiche principali dell'assicurazione sono, dunque, il rischio esistente al momento della stipula del contratto e la necessità di trasferire sull'assicuratore tutti gli effetti economici dello stesso.

Il livello del rischio esistente al momento della stipula del contratto deve essere presente per tutta la sua durata e, nel caso di una cessazione o diminuzione della possibilità che il rischio si verifichi, trovano applicazione gli articoli 1896 e 1897 c.c.¹⁴⁴.

Per l'ipotesi della trasformazione o dell'aggravamento del rischio si rinvia, invece, all'art. 522 cod. nav..

Nella Polizza merci 2006 sono previste due ipotesi di clausole delimitative della garanzia che il soggetto interessato alla stipula del contratto di assicurazione può scegliere, a seconda delle sue esigenze.

¹⁴² “I termini suddetti perdita, deterioramento e spesa, utilizzati nella pratica assicurativa per individuare in maniera chiara il sinistro comprendono nella sostanza, come appena evidenziato, anche il concetto di avaria, caro sia al legislatore del codice della navigazione, sia ai redattori della polizza merci 2006” così A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 114. Cfr. inoltre M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto stradale in Trattato di diritto privato diretto da Bessone*, XIV, Torino, 2000; A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Noviss. Dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 393.

¹⁴³ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit.; A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 113; G. GRECHI, *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, cit., 184. In giurisprudenza, cfr. tra le tante Cass. 24 marzo 1976 n. 1041, in *Dir. mar.*, 1977, 186.

¹⁴⁴ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 688; S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 77; G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 12.

Nella prima è prevista una copertura *all risks* che copre tutti i danni causati da tutti i rischi del viaggio, ad eccezione di quelli espressamente esclusi.

Nella seconda sono invece elencati, espressamente, sia i rischi esclusi, sia determinati rischi coperti dall'assicurazione¹⁴⁵.

Il legislatore ha previsto, a carico dell'assicuratore *ex art.* 521 cod. nav., tutti i danni e le perdite che possono colpire le cose che sono state assicurate a causa di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione.

L'elenco indicato nell'articolo 521 cod. nav., è meramente esemplificativo e l'espressione di chiusura "tutti gli accidenti della navigazione", ne è la conferma. Alle cause ivi indicate possono essere equiparate tutte quelle che, pur non essendo legate all'ambiente nel quale si esplica la navigazione, in qualche modo per "le peculiarità di tale ambiente producono un mutamento o un aggravamento del rischio"¹⁴⁶. L'elenco di tali rischi, previsti ed equiparati e, ovviamente, rischi qualificabili come accidenti della navigazione, permette, come già affermato, la definizione dell'assicurazione marittima come un'assicurazione contro un'universalità di rischi, in contrapposizione alle altre assicurazioni che riguardano invece rischi nominati.

Dalla lettura della norma si evince che accanto ai "rischi" elencati idonei a causare un danno, sono indicati anche i "sinistri" quali accadimenti dannosi che presuppongono il verificarsi di un rischio: la tempesta quale rischio, il naufragio quale sinistro. Ed è sul terreno della prova che la contrapposizione rischi-sinistri, diventa particolarmente rilevante¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Cfr. A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 115 al quale si rinvia per la chiara esposizione sul rischio assicurato. Cfr. inoltre A. BOGLIONE, *Assicurazione merci "all risks", insufficienza di imballaggio e dintorni*, in *Dir. mar.*, 2002, 1332; C. PERRELLA, *Le clausole di delimitazione della garanzia nelle assicurazioni a tempo e per pluralità di viaggi della polizza italiana di assicurazione delle Merci Trasportate*, in *Resp. civ. prev.*, 1999, 930.

¹⁴⁶ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 688. Cfr. inoltre A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 206; S. TURCI, *Naufragio: rischio coperto dall'assicurazione della nave?* in *Studi per Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 1237; G. GRECHI, *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, cit., 184; Cass. 24 marzo 1976 n. 1041, in *Dir. mar.*, 1977, 186. Chiara e netta la posizione di autorevole dottrina sull'orientamento critico circa il contenuto dell'art. 521 cod. nav. per il quale "è vero che il nostro legislatore voleva riferirsi all'universalità dei rischi e ai relativi pericoli incombenti sulla navigazione della nave, ma si è in concreto riferito agli accidenti, cioè ai danni e alle perdite causate da alcuni eventi tipicamente produttivi di pregiudizio ai beni impegnati in una spedizione marittima, già avveratisi, ossia, in una parola, ai sinistri", così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1290.

¹⁴⁷ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 96 ss. Sulla prova della dipendenza del danno da un rischio coperto cfr., tra le altre, Trib. Pisa, 31 marzo 1982, in *Dir. mar.*, 1983, 840;

Parte della dottrina definisce, dunque, l'assicurazione marittima come un'assicurazione contro una "universalità di rischi", qualificabili come "accidenti della navigazione" e come eventi legati all'ambiente nel quale si effettua la navigazione, che perdono la loro individualità e si presentano come un rischio complesso, contrapponendola così all'altra categoria di assicurazione contro i danni che si riferisce, invece, a rischi nominati¹⁴⁸.

Nonostante la prassi contrattuale abbia, con il passare del tempo, apportato forti limitazioni, così come anche interessanti ampliamenti al concetto di rischio della navigazione, la dottrina prevalente continua a definire l'assicurazione marittima come un'universalità di rischi e la conferma di tale orientamento è rinvenibile nel fatto che per procedere all'esclusione di un rischio rientrante negli "accidenti della navigazione", occorre una espressa disposizione di legge o di contratto.

Le assicurazioni marittime sono, dunque, impostate, secondo la dottrina prevalente, in base al principio dell'universalità dei rischi e la loro enumerazione, nella legge e nelle polizze, è meramente esemplificativa. L'orientamento è quello di estendere il concetto di rischio della navigazione anche a tutte quelle ipotesi riguardanti i beni destinati all'attività della navigazione che esulano dal concetto di rischio in senso stretto. Tassativa risulta, invece, l'elencazione della loro esclusione dalla copertura assicurativa¹⁴⁹.

Cass. 27 giugno 1978 n. 3158, in *Giust. civ.*, 1978, I, 1753; Cass. 6 febbraio 1953 n. 320 in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, 29, con nota di S. FERRARINI, *Vizio proprio della cosa assicurata e prova della risarcibilità del sinistro*. In particolare, "la clausola contenuta in una polizza di assicurazione, che subordina il risarcimento del danno all'esistenza di determinate condizioni non limita la responsabilità ma stabilisce limiti obiettivi entro i quali l'assicuratore è tenuto a risarcire i danni" così Cass. 17 dicembre 1981, n. 6680, in *Dir. mar.*, 1982, 641; Cfr. S. TURCI, *Naufragio: rischio coperto dall'assicurazione della nave?*, in *Studi per Lefebvre d'Ovidio*, cit., 1237. G. GRECHI, *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, cit., 184.

¹⁴⁸ Cfr. sul punto a A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 689. L'Autore ritiene che per escludere "dalla copertura assicurativa un rischio rientrante nella nozione di accidente della navigazione, è necessario un'espressa disposizione di legge o di contratto". Cfr. inoltre G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit.; G. RICCARDELLI, *Il vizio occulto nell'assicurazione della nave*, Padova, 1970. In giurisprudenza cfr. sulla problematica in esame Cass. 27 giugno 1978 n. 3158, in *Giust. civ.*, 1978, I, 1753; Cass. 6 febbraio 1953 n. 320 in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, 29 con nota di S. FERRARINI, *Vizio proprio della cosa assicurata e prova della risarcibilità del sinistro*.

¹⁴⁹ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 91 e ss. al quale si rinvia anche per alcune riflessioni sull'espressione "fortuito". Per l'Autore in rapporto al principio dell'universalità dei rischi, nel determinare se un danno dipende o meno da un accidente della navigazione assume rilievo il concorso di più elementi come "i danni sofferti da una nave, che abbia incontrato cattivi tempi di violenza moderata, vanno valutati, al fine di stabilire se siano o meno a carico dell'assicuratore, non solo in rapporto alla forza del mare o dei venti, ma anche alla condotta della nave da parte del capitano o dell'equipaggio, alla situazione di carico della nave ecc." Sul tema, utile il rinvio a A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 77 ss.; G. GRECHI, *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, 1962, 184.

Pur tuttavia, non si può non tener conto del risultato dell'evoluzione del concetto di assicurazione marittima che ha portato ad una vera e propria tipicizzazione del concetto di rischio della navigazione.

Nella prassi, il diffuso impiego dei formulari di origine inglese e, dunque, la conseguente necessità di uniformare i propri comportamenti agli standard presenti nell'ambito del mercato internazionale, hanno reso necessario l'adozione, da parte degli assicuratori italiani, di un approccio differente da quello previsto dall'art. 521 cod. nav..

Nell'ambito del sistema inglese, infatti, non sono assicurati genericamente tutti i rischi ma, secondo il principio dei c.d. *named perils*, solo i pericoli attinenti alla navigazione marittima o ad essi assimilabili, c.d. *perils of the seas*, che sicuramente costituiscono un ambito più ristretto rispetto ai pericoli del mare, cioè quei rischi che, pur verificandosi nel corso della navigazione, non dipendono dalla navigazione stessa¹⁵⁰.

Si abbandona, così, il concetto esteso di "accidente della navigazione" provocato dal mare o sul mare e si tende ad uniformarsi al diritto inglese (o della prassi dei formulari) per il quale l'assicurazione marittima copre soltanto singoli rischi nominati (i c.d. "named perils"). Nella prassi odierna, l'elenco dei rischi coperti dalla polizza assicurativa risulta ancora più marcato¹⁵¹.

¹⁵⁰ Cfr. art. 3 *Marine Insurance Act 1906* e S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 439 per i quali "Tale sistema viene ripreso dai formulari standard (ad esempio, art. 6 dell'I.T.C.H.95), che pertanto prevedono che spetti all'assicurato provare che la causa dell'evento dannoso è riconducibile ad uno dei rischi nominati indicati nella copertura, la cui esatta qualificazione potrà essere operata avvalendosi dei precedenti giurisprudenziali elaborati al riguardo". Per Ferrarini, "la giurisprudenza inglese sottolinea che deve trattarsi di pericoli del ("of") mare – e non di pericoli che accadono sul (on) mare – non previsti come necessariamente verificantisi durante la spedizione ("*accidents which may happen, not events which must happen*")", sicchè, in particolare, devono escludersi i danni prodotti dalla ordinaria azione delle onde e dei venti e quelli che rientrano sotto il concetto di usura normale (*wear and tear*)" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 91, al quale si rinvia per le ulteriori riflessioni in merito alla differenza tra la posizione italiana e quella inglese sul tema della nozione del rischio della navigazione.

¹⁵¹ Così S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave* in A. ANTONINI (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 79. Secondo l'Autore, infatti, il *Marine Insurance Act* del 1906 definisce i *maritime perils*, elencando i singoli rischi che sono coperti dalla polizza assicurativa come "*the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, roves, thieves, captures, seizures, restraint, and detainments of principles and people, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy*". Per quanto riguarda la nozione di "fortuna di mare" che può essere considerata rilevante ai fini assicurativi cfr. Cass. 16 maggio 1995, n. 5123, in *Dir. mar.*, 1996.

Di grande rilevanza appare, dunque, la differenza tra i due approcci, soprattutto in tema di onere probatorio, che risulta determinante proprio in quei casi in cui non è facile la determinazione della causa effettiva dell'evento dannoso.

Risultano così di grande interesse, sia la determinazione dell'indennizzabilità di un sinistro sulla base dell'esatta qualificazione del rischio assunto, soprattutto quando le parti abbiano fatto riferimento, per la copertura assicurativa, ad un formulario straniero, sia la delicata determinazione dell'onere probatorio che grava sulle parti, dovendo queste riferirsi a prove indirette o a presunzioni per stabilire la probabile causa dell'evento dannoso¹⁵².

Con riferimento, invece, alla cessazione del rischio dopo la conclusione del contratto e in costanza della copertura assicurativa, il legislatore disciplina i suoi effetti all'art. 1896 c.c.. Il contratto si risolve se il rischio cessa di esistere dopo la conclusione del contratto stesso, ma l'assicuratore ha diritto al pagamento dei premi finché la cessazione del rischio non gli sia comunicata o non venga altrimenti a sua conoscenza. I premi relativi al periodo di assicurazione in corso al momento della comunicazione o della conoscenza sono dovuti per intero. Qualora gli effetti dell'assicurazione debbano avere inizio in un momento posteriore alla conclusione del contratto e il rischio cessi nell'intervallo, l'assicuratore ha diritto al solo rimborso delle spese. La risoluzione del contratto avrà effetto *ex nunc*¹⁵³.

¹⁵² Molto chiari e dettagliati sulla questione sono S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 437, secondo i quali, “se si ipotizza l'affondamento di una nave in condizioni di tempo e mare tali da non giustificare l'evento stesso (ad esempio, mare calmo, vento assente, ecc.), secondo il sistema dell'universalità dei rischi ci si trova comunque di fronte ad un sinistro coperto, perché qualificabile come “naufragio” e/o comunque riconducibile alla nozione lata di “accidente della navigazione”, a meno che l'assicuratore non provi che la causa di tale affondamento è riconducibile ad un evento (ad esempio, dolo dell'assicurato, innavigabilità della nave alla partenza conosciuta dall'assicurato, ecc.) la cui sussistenza escluda la risarcibilità del sinistro a termini di legge o di polizza. Invece, nel sistema inglese spetta all'assicurato provare che la causa dell'affondamento è riconducibile ad uno dei *named perils*.” In tema di prova da parte dell'assicurato circa la comprensione del sinistro nell'ambito dei rischi coperti, per la giurisprudenza “secondo la clausola n.6.1.1. delle nuove ITCH, chi invoca un “*peril of the sea*” a fondamento della richiesta di indennizzo per una perdita o un danno deve dimostrare il nesso di causalità, - così come applicato nel mercato inglese e secondo le regole proprie del diritto inglese - fra il sinistro e tale rischio. Ne consegue che i danni e le perdite derivanti da causa ignota o non provata (“*unascertained cause*”) restano a carico dell'assicurato, così Trib. Genova 28 ottobre 1989, in *Dir. mar.*, 1990, 395.

¹⁵³ Interessante la critica a parte della dottrina su una pretesa conservazione del contratto e della sua intera efficacia cfr. sul punto G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1375.

2.7 a) Rischi coperti e rischi scoperti

Il legislatore prevede, all'art. 521 cod. nav., quali cause dei rischi della navigazione, quelle legate all'ambiente della navigazione stessa e nel quale le cose trasportate possono subire danni o perdite in una spedizione marittima, come: la tempesta, il naufragio, l'investimento, l'urto, il getto, l'esplosione, l'incendio, la pirateria, il saccheggio ed in genere tutti gli accidenti della navigazione.

Tra i rischi nominati, la tempesta è sicuramente quello più tipico anche se, perché si possa parlare di un pericolo in mare non è necessario che lo scatenarsi degli eventi avversi raggiunga l'intensità che caratterizza una tempesta. Diverse sono invece le cause che possono dar luogo ad un naufragio che implica la perdita della nave. La sua copertura assicurativa dipenderà dalla dimostrazione dell'assicuratore che lo stesso non rientri tra i rischi esclusi. Si può parlare di naufragio sia in caso di affondamento in alto mare e quindi di sommersione e scomparsa dello scafo tra i flutti, sia quando la nave, in ragione dei danni irreparabili subiti, cessa di essere tale da un punto di vista economico. Nonostante l'introduzione nel nostro ordinamento del principio per il quale l'assicurazione marittima è limitata soltanto ai *named perils*, il naufragio può essere considerato "un sinistro coperto anche in ipotesi in cui le avverse condizioni meteomarine e l'affondamento in acque profonde non permettono all'assicurato di offrire piena prova delle cause specifiche che hanno provocato l'entrata dell'acqua nello scafo della nave. L'entrata dell'acqua nello scafo, in caso di affondamento, è in *re ipsa* e non necessita di prova specifica"¹⁵⁴.

Per investimento si intende un tipo di incaglio per cui la nave va in secco in una costa o in un bassofondo. L'evento è considerato inusuale e "se la nave non resta presa per un certo tempo (*touch and stay*) non si ha incaglio, ma strisciamento (*touch and go*) o urto. La distinzione è importante quando l'assicurazione è stipulata franco avaria particolare salvo". L'ipotesi dell'urto disciplinato dall'art. 521 cod. nav., come causa di danno, è il contatto materiale della nave contro un'altra nave o natante o contro oggetti di qualsiasi genere, fissi e mobili, diversa dall'ipotesi prevista dall'art. 527 cod.nav., che disciplina, invece, l'urto come fonte di

¹⁵⁴ Cfr. S. TURCI, *Naufragio: rischio coperto dalla assicurazione della nave?* in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio In occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione* a cura di E. TURCO BULGHERINI, II, cit., 1252 al quale si rinvia anche per la conclusione che "l'indicazione generica dei pericoli del mare tra i rischi assicurati contenuta nella Cl. 6.1.1. delle I.T.C. Hulls 1983 in qualche modo suddivide tra Assicurato ed Assicuratore il rischio del naufragio da causa non determinabile, né provabile positivamente".

responsabilità¹⁵⁵. L'incendio, anche se non tutte le cause che lo producono sono coperte dall'assicurazione, di solito, è a carico dell'assicuratore, a meno che lo stesso non riesca a provare che è stato causato da un rischio escluso dalla legge o dalla polizza. Si consideri, ad esempio, il caso specifico dell'autocombustione di alcune merci, che può trovare la sua origine tanto in un vizio proprio delle merci stesse, quanto in una causa sopravvenuta durante il viaggio. Il danno è escluso dall'assicurazione nel primo caso, mentre è compreso nel secondo. Discorso simile vale per l'esplosione, che pur essendo un rischio che non proviene dal mare, può avere diverse cause e risultare a carico dell'assicuratore, a meno che non dipenda da un evento che è escluso dalla copertura assicurativa¹⁵⁶.

Recentemente, si è tornati a parlare anche della pirateria, quale rischio coperto dalla copertura assicurativa nella polizza merci. La stessa rappresenta, infatti, un residuo dei tempi passati, il cui termine, a volte, è impropriamente indicato per rappresentare il fenomeno di impossessamento della nave da parte dell'equipaggio ammutinato¹⁵⁷.

Nella prassi, l'assicurazione merci comprende solo i rischi espressamente indicati nella polizza e che durante la navigazione possono colpire le cose assicurate, sempre che non sia stata pattuita una copertura *all risks*.

¹⁵⁵ La *running down clause*, inserita nei contratti di assicurazione corpi di navi, ha l'effetto di prevedere una copertura assicurativa per le somme pagate dall'assicurato in seguito al ricorso di terzi danneggiati dall'urto della nave assicurata con un'altra nave. L'assicurazione prevede la copertura dei tre quarti delle somme che il soggetto assicurato abbia pagato a seguito dell'urto della propria nave con un'altra e sia ritenuto responsabile dei danni causati. L'indennità assicurativa è basata su un concetto *a posteriori* del rimborso invece che su quello preventivo del tenere indenne, adottato dal nostro ordinamento ex art. 1917 c.c.. Per un esame approfondito della clausola si rinvia a L. TULLIO, *Running down clause* in *Enc. dir.*, XLI, Milano, 1989, 173 ss. Per G.M. BOI, *La running down clause*, in *Dir. mar.*, 1994, 99, la copertura assicurativa in esame riguarda non solo la responsabilità per danni ad un'altra nave o alle cose a bordo di questa ma anche "la responsabilità per ritardo o perdita di uso dell'altra nave o di cose a bordo di queste e, infine la responsabilità per avaria comune o salvataggio dell'altra nave o cose a bordo di questa". In tema di urto di nave cfr. inoltre tra gli altri G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, voce *Urto di navi o aeromobili* in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906; E. VOLLI, *Urto di navi*, in *Dir. mar.*, 1987, 654; G. RIGHETTI, *Urto di nave e di aeromobile*, in *Nss.D.I.*, XX, 1975, 190; F. BERLINGIERI, *La Running Down Clause e gli effetti del richiamo della clausola nelle polizze italiane*, in *Dir. mar.*, 1960, 551.

¹⁵⁶ Sull'analitico commento dei rischi nominati cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 96 ss.

¹⁵⁷ Cfr. Trib. Trapani 11 agosto 1956, in *Dir. nav.* 1958, 542. Con riferimento alla prassi inglese autorevole dottrina ritiene che "con la clausola "*free capture and seizure*", che prevede l'esclusione dalla copertura standard dei rischi di guerra, esclude anche la pirateria, che pertanto è coperta solo quando viene assunta dall'assicuratore con apposita pattuizione (per regola insieme con i rischi di guerra)" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 98 ss. al quale si rinvia anche per le riflessioni in tema di inclusione all'interno dei rischi coperti dall'assicurazione del saccheggio e della baratteria.

Occorre tuttavia chiarire che la clausola *all risks* ha sì la funzione di ampliare la sfera dei rischi coperti, ma pur sempre nei limiti della copertura assicurativa, così come stabilito nella polizza, tale che “restano così ferme le esclusioni relative ai danni prodotti da colpa dell’assicurato (nei limiti in cui la esclusione è pattuita nella polizza), da vizio proprio delle merci o da vizio occulto della nave (accertabile dall’assicurato con la dovuta diligenza), da dolo del capitano o dell’equipaggio nell’assicurazione della nave ecc”¹⁵⁸.

Si tratta, dunque, di rischi assicurati a meno che l’assicuratore non riesca a dimostrare che il sinistro è riconducibile ad un evento espressamente escluso, per legge o per contratto, dalla copertura assicurativa.

La situazione del rischio che deve esistere al momento della conclusione del contratto, deve persistere anche per tutta la durata dello stesso ed in particolare non deve essere aggravata.

La disciplina dell’aggravamento del rischio è prevista al fine di tutelare l’interesse dell’assicuratore a sciogliersi dal vincolo contrattuale per l’ipotesi di aggravamento del rischio tale che, se il nuovo stato di cose fosse esistito e fosse stato conosciuto dall’assicuratore al momento della conclusione del contratto, l’assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non l’avrebbe dato alle medesime condizioni.

Una prima riflessione porta a ritenere che il legislatore con l’art. 522 cod. nav. abbia effettuato una deroga alla disciplina dell’art. 1898 c.c..

Si osserva, infatti che la norma, applicabile sia all’ipotesi di aggravamento, cioè l’aumento di intensità della situazione del rischio presupposta dall’assicuratore, che di trasformazione, cioè di un vero e proprio mutamento del rischio, distingue il caso in cui il cambiamento del rischio sia imputabile all’assicurato, da quello in cui, invece, lo stesso sia stato determinato da fatti che trascendano l’interesse dell’assicurato.

Nella prima ipotesi, infatti, l’assicuratore non risponde, salvo patto contrario, se l’aggravamento o la trasformazione del rischio sia tale che, se il nuovo stato di cose fosse stato conosciuto dall’assicuratore al momento della conclusione del contratto, l’assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non l’avrebbe dato alle medesime condizioni.

¹⁵⁸ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 122 al quale si rinvia per la trattazione sulle principali clausole *all risks*.

Nella seconda ipotesi, invece, l'assicuratore è responsabile se l'aggravamento o la trasformazione del rischio sia stato determinato da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore, o dipenda da un evento per il quale l'assicuratore medesimo risponda, ovvero non abbia influito sull'avvenimento del sinistro o sulla misura dell'indennità, in conseguenza di questo, dovuta dall'assicuratore¹⁵⁹.

Particolare attenzione è posta alla modificazione del rischio data dal cambiamento di via, di viaggio o di nave *ex art. 523 cod. nav.*, che può aversi tanto per l'assicurazione della nave a viaggio, quanto per l'assicurazione delle merci.

L'assicuratore della nave risponde, infatti, anche se il sinistro dipende da un cambiamento forzato di via, cioè nel mutamento della rotta di viaggio prevista, che riguarda il mutamento del programma di viaggio, del porto di partenza o di arrivo, o di nave. Le prime due ipotesi incidono sull'assicurazione della nave a viaggio e su quella della merce, il cambiamento della nave incide sull'assicurazione della merce.

L'assicurato ha, dunque, la possibilità di modificare il viaggio dopo il suo inizio e dandone tempestiva comunicazione all'assicuratore e accettando le nuove condizioni di copertura, potrà continuare a beneficiare della copertura assicurativa¹⁶⁰.

L'assicuratore, *ex art. 523 cod. nav.* risponde se il sinistro dipende da cambiamento forzato di via o di viaggio, considerando che è cambiamento forzato di via anche la deviazione che la nave fa per assistenza o salvataggio di nave o aeromobile o di persone in pericolo.

Se tale cambiamento proviene da fatto dell'assicurato, l'assicuratore risponde solo se il sinistro si verifica durante il percorso coperto dall'assicurazione, a meno che l'assicurato provi che il cambiamento abbia influito sull'avvenimento del sinistro medesimo.

¹⁵⁹ Cfr. Sul distacco della disciplina delle assicurazioni marittime da quella generale del codice civile cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 141, al quale si rinvia anche per la critica alla teoria che ritiene che nel fatto dell'assicurato sarebbe compreso anche l'agire dei dipendenti, e quindi nell'assicurazione corpi, anche l'agire del capitano e dell'equipaggio. Inoltre cfr. S. VERNIZZI, *Il rischio putativo*, Milano, 2010; G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit.; P. CORRIAS, *Sulle peculiarità della disciplina del rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. trasp.*, 1995, 33; N. BALESTRA, *La copertura assicurativa della responsabilità civile da urto per i relitti*, in *Dir. mar.*, 1989, 1206; E. PASANISI, *Aggravamento del rischio*, in *Dir. mar.*, 1958, 350.

¹⁶⁰ S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 82; F. BERLINGIERI, *I diritti di garanzia sulla nave*, Padova, 1965, 60.

Nel caso dell'assicurazione delle merci, l'assicuratore non risponde se le merci sono caricate su una nave diversa da quella indicata nella polizza, trovandosi di fronte un rischio diverso da quello assicurato. Tale cambiamento rende inutile ogni ricerca sulla imputabilità o meno del fatto all'assicurato e sull'influenza sul sinistro del mutamento della situazione di rischio: l'assicuratore, infatti, è in ogni caso liberato. Se l'assicurazione non contiene l'indicazione della nave, cd. assicurazione *in quovis*, l'assicurato appena ne viene a conoscenza, deve comunicare all'assicuratore il nome della nave sulla quale le merci sono caricate, a meno che non si tratti di spedizione su navi di linea. L'assicuratore è liberato se l'assicurato non adempie a tale obbligo (art. 523 cod. nav.)¹⁶¹.

Per quanto concerne il termine viaggio, pur essendo spesso ricorrente nel campo del diritto della navigazione, non risulta facile darne una definizione. La nozione di viaggio determinata sia dal codice della navigazione sia dalle polizze assicurative, richiama *ex art. 531 cod. nav.*, un ciclo operativo della nave intercorrente tra l'inizio delle fasi della caricazione e la fine delle operazioni di scaricazione, ovvero tra l'arrivo e la partenza della nave qualora quest'ultima viaggi in assenza di carico.

Nella pratica, tuttavia, l'applicazione di tale definizione spesso causa non poche perplessità interpretative su quale sia il porto di partenza e quello di destinazione, ed è solo il ricorso ai criteri fissati dai formulari delle polizze assicurative che aiuta a sciogliere l'incertezza che può, a volte, determinarsi.

Ai sensi dell'art. 1900 c.c., l'assicuratore non è obbligato per i sinistri cagionati da dolo o da colpa grave del contraente, dell'assicurato o del beneficiario, salvo patto contrario per i casi di colpa grave; è obbligato, invece, per il sinistro cagionato da dolo o da colpa grave delle persone, del fatto delle quali l'assicurato deve

¹⁶¹ Cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione - IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg. Roma, 2007; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 146; F. SICCARDI, *La colpa dell'assicurato e dei preposti nell'assicurazione marittima*, in *Dir. trasp.*, 2010, 277; F. D'ORSI, *Influenza del trasbordo al mutamento del rischio regolato dall'art. 522 cod. nav.*, nota a Cass. 20 febbraio 2006 n. 3654, in *Dir. trasp.*, 2008, 473; O. RAIMONDI, *Spunti in merito agli effetti del cambiamento di viaggio sulla copertura assicurativa delle Institute Cargo Clauses*, in *Dir. trasp.*, 1994, 475; Trib. Firenze 16 gennaio 1959, in *Dir. mar.*, 1959, 404; Trib. Napoli 27 febbraio 1959, in *Dir. giur.*, 1959, 481; Cass. 15 novembre 1954 n. 4231 in *Riv. dir. nav.*, 1955, II, 185. L'evoluzione dei traffici marittimi, rende, irrilevante la precisa identità della nave che trasporta la merce, specie in contenitori, "in considerazione della possibilità per il vettore, riconosciuta nei contratti di trasporto di linea, di trasbordare la merce su altre navi a propria scelta, senza il consenso e addirittura all'insaputa dell'assicurato stesso" così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 439. Sulla perdita del diritto all'indennizzo assicurativo in caso di caricazione della merce assicurata su nave diversa rispetto a quella indicata nella polizza cfr. F. D'ORSI, *Influenza del trasbordo sull'assicurazione delle merci*, in *Dir. trasp.*, 2008, 473

rispondere. Quest'ultimo principio è invece derogato dal codice della navigazione nella misura in cui si condiziona la responsabilità dell'assicuratore all'estraneità al sinistro dello stesso assicuratore.

Il fatto che le conseguenze delle colpe del comandante e dell'equipaggio siano indennizzabili anche senza il necessario concorso di un sinistro riguardante la navigazione, porta a ritenere il comportamento del comandante e dell'equipaggio come un rischio della navigazione.

In tema di comportamenti dei dipendenti del soggetto assicurato e distinguendosi tra assicurazione della nave e assicurazione delle merci, il riferimento è all'art. 524 cod. nav..

Tra i rischi coperti con l'assicurazione corpi, nell'assicurazione della nave ai sensi dell'art. 524, 1° comma, cod. nav., l'assicuratore risponde se il sinistro dipende in tutto o in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purchè vi sia rimasto estraneo l'assicurato. Pur considerando che, secondo parte della dottrina, si tratta di una deroga al principio dell'art. 1900, 2° comma, c.c. secondo il quale l'assicuratore è obbligato per il sinistro cagionato da dolo o da colpa grave delle persone, del fatto delle quali l'assicurato deve rispondere, si osserva che la colpa di cui all'art. 524 cod. nav. è da intendersi comprensiva anche della colpa grave.

Tuttavia, se l'assicurato è anche il comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo¹⁶².

Nell'assicurazione delle merci *ex art.* 524, 2° comma, cod. nav., l'assicuratore risponde, invece, anche del dolo del comandante e degli altri componenti

¹⁶² Per le ipotesi in cui si ritiene necessaria l'estraneità dell'assicurato nonché per quelle relative all'esclusione per le colpe non nautiche dell'assicurato-comandante, è dubbia la responsabilità dell'assicuratore per colpa lieve dell'assicurato, cfr. più ampiamente sul punto F. SICCARDI, *La colpa dell'assicurato e dei preposti nell'assicurazione marittima*, in *Dir. trasp.*, cit., 277. Si ritiene che le colpe nautiche del comandante siano quelle commesse nell'ambito dell'espletamento delle funzioni proprie al comando della nave. Cfr. G. RICCARDELLI, *La colpa nautica*, Padova, 1965; A. BRUNETTI, *Manuale di diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947; C. PERSICO, *Le assicurazioni marittime*, cit.. Sul tema dell'agire dell'assicurato ed in particolare sull'interpretazione dell'art. 524 cod. nav., che esclude la responsabilità dell'assicuratore per i sinistri dipendenti da colpa dell'assicurato e ciò in deroga all'art. 1900 c.c., che invece dichiara assicurati i sinistri cagionati da colpa lieve dell'assicurato, con la sola eccezione per il caso in cui l'assicurato è anche comandante della nave, nel quale l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo, si rinvia anche ai collegamenti alla legge francese a S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 106.

dell'equipaggio e ciò per il fatto che il comandante e l'equipaggio risultano come qualsiasi altro soggetto terzo responsabile e non come ausiliario dell'assicurato¹⁶³. La norma, in contrasto con il precedente orientamento che considerava la colpa e il dolo del capitano e dell'equipaggio coperti dall'assicurazione, solo se in concorso con i rischi da questa coperti, e, considerava il comportamento del comandante e dell'equipaggio come un rischio della navigazione, ritiene risarcibili le conseguenze del loro agire senza che sia necessario il concorso di un sinistro del mare¹⁶⁴. In ogni caso, si sottolinea il fatto che il soggetto assicurato deve risultare estraneo al comportamento del comandante e dell'equipaggio.

Per quanto riguarda l'assicurazione della nave, il legislatore all'art. 525 cod. nav., prevede che l'assicuratore della nave debba rispondere anche di tutti i danni e di tutte le perdite che sono dovute a vizio occulto della nave, a meno che provi che il vizio poteva essere scoperto dall'assicurato usando la normale diligenza.

Particolarmente significative, in tema di rischi assicurati, risultano inoltre le clausole di delimitazione degli stessi, in particolare la clausola franco avaria particolare, c.d. clausola f.a.p., e la clausola *all risks*.

Con la prima, l'assicurazione della nave o della merce non copre le avarie particolari; l'assicuratore risponde, infatti, per la sola ipotesi di perdita totale e per le avarie che integrano gli estremi per l'abbandono all'assicuratore. Con la seconda, si intende ampliare al massimo la copertura assicurativa per tutti i rischi che riguardano la navigazione, tranne, ovviamente, quelli esclusi¹⁶⁵.

Al momento della conclusione del contratto di assicurazione e al fine della determinazione della efficacia della copertura assicurativa, le parti sono tenute anche a delimitare l'ambito spaziale e temporale.

La polizza assicurativa corpi di una nave, infatti, può essere stipulata a tempo e a viaggio.

¹⁶³Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 692; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 101; G. M. BOI, "Seaworthiness" e "due diligence" nell'assicurazione corpi e nel trasporto marittimo di cose, nota a Cass. 2 marzo 1973, n. 572 in *Dir. mar.*, 1974, 306; G. RICCARDELLI, *La colpa nautica*, Padova, 1965, 120;

¹⁶⁴ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 103; S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 82. Nel caso in cui la nave venga concessa in locazione a scafo nudo, la prassi negoziale trasferisce in testa al locatario il rischio che riguarda il deterioramento e la perdita del bene, cfr. Cass. 6 novembre 2002, n. 15552, in *Dir. mar.*, 2004, 116. Cfr. inoltre Cass. 2 marzo 1973, n. 572 in *Dir. mar.*, 1974, 306.

¹⁶⁵ Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 694; F. D'ORSI, *In tema di clausola f.a.p.s.*, nota a Cass. 10 maggio 1995, n. 5123 in *Dir. trasp.*, 1996, 221; Cass. 15 luglio 1967, n. 1777, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 65.

L'assicurazione della nave a tempo, normalmente stipulata per un anno, ha effetto, *ex art. 530 cod. nav.*, dalle ore 24.00 del giorno in cui viene stipulato il contratto alle ore 24.00 del giorno stabilito nel contratto stesso come giorno di scadenza in cui la nave risulta ancora ormeggiata nel luogo dell'ultima destinazione. Solitamente, è stipulata per le ipotesi in cui si vuole assicurare un viaggio che comprende più spedizioni al fine di evitare di dover stipulare un contratto di assicurazione per ogni spedizione.

Tale tipo di assicurazione necessita anche della fissazione dei limiti spaziali che le parti, nel pieno rispetto dei limiti previsti in tema di abilitazione delle navi alla navigazione, provvedono a determinare con precisione.

La stessa, se scade in corso di viaggio, *ex art. 530, 2° comma, cod. nav.*, è prorogata di diritto sino alle ore ventiquattro del giorno in cui la nave è ancorata od ormeggiata nel luogo di ultima destinazione, con l'obbligo per l'assicurato di pagare un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

L'assicurazione delle merci è sempre stipulata a viaggio.

Per il caso in cui l'assicurazione della nave sia stipulata a viaggio, comprensivo cioè anche delle fasi di carica e scarica della merce, incomincia a produrre gli effetti *ex art. 531 cod. nav.* dal momento in cui inizia l'imbarco delle merci o dal momento in cui si muove dal porto di partenza, fino al momento in cui la nave è ancorata od ormeggiata nel luogo di ultima destinazione o, se sbarca merci, al compimento della scarica, ma non oltre il ventesimo giorno dall'arrivo¹⁶⁶.

Normalmente sono, invece, rischi esclusi dalle polizze, salvo clausole speciali, i fatti ordinari quali la temperatura, la fermentazione, il cattivo stivaggio, il furto, le spese di svernamento, di quarantena, di stazione forzata, gli atti di polizia di navigazione e sanitaria, la responsabilità verso terzi per danni diversi da quelli alle cose che possono provenire da urto o investimenti nonché il rischio di guerra¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Cfr. S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 83; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 334; Cass. 16 dicembre 1981, n. 6659, in *Ass.*, 1982, 38; Cass. 11 novembre 1959, 3332, in *Dir. mar.*, 1960, 171, con nota di F. BERLINGIERI, *Assicurazione a tempo o assicurazione a viaggio*.

¹⁶⁷ Cfr. A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 733 al quale si rinvia per la descrizione delle clausole che escludono i vari rischi e per le delimitazioni causali, temporali e spaziali del rischio che, nelle assicurazioni trasporti, presentano determinate peculiarità. Sulla estensione della copertura assicurativa alla zona a rischio di fatti di guerra cfr. Cass. 6 novembre 2002, n. 15552, in *Dir. mar.*, 2004, 116 con nota di A. BOGLIONE, *Rischio e interesse (assicurabile e assicurato) nelle assicurazioni (marittime e non) c.d. di guerra: una problematica sempre di attualità*. In tema di rischi esclusi cfr. tra gli altri N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698.

Quest'ultimo, seppur fino ai primi anni del secolo scorso, fosse collocato dai mercanti e dagli armatori tra i primi rischi assicurati e durante le vicende della seconda guerra mondiale sia stato di grande interesse, non è disciplinato dal codice della navigazione e lo è brevemente, solo dall'art. 1912 c.c., ove è previsto che, salvo patto contrario, l'assicuratore non è obbligato per i danni da guerra¹⁶⁸.

In tempo di pace, può trovare applicazione una copertura assicurativa facendo ricorso a polizze particolari *ad hoc* e non al normale mercato assicurativo che, come visto, lo esclude. Di particolare interesse è la stipulazione, in tempo di pace, dell'assicurazione dei rischi di guerra, in genere per l'assicurazione corpi, assunti insieme con i rischi di sciopero, avente lo scopo di coprire rischi particolari, come quello delle mine, e di fornire una copertura per l'improvviso insorgere di sommosse o di conflitti che possano coinvolgere la nave o le merci assicurate. Ha una durata limitata nel tempo ed una clausola specifica che permette all'assicuratore di risolvere il contratto con un minimo di tempo di preavviso e con l'opportunità di ripristinare l'assicurazione con nuove condizioni e con nuovo premio¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Il legislatore intervenne nel 1941 con la legge 3 aprile 1941, n. 499, assunta in nome e per conto dello Stato dall'Unione italiana di riassicurazione (UNIORIA) per disciplinare l'assicurazione obbligatoria contro i rischi di guerra delle navi nazionali. Con riferimento all'orientamento giurisprudenziale in tema di tendenza estensiva della copertura assicurativa marittima, ricomprendendo fra i rischi coperti anche gli eventi di cattura, sequestro, restituzioni, anche a prescindere dall'esistenza di una specifica situazione di guerra cfr. Cass. 25 ottobre 1984, n. 5437, in *Dir. mar.*, 1985, 783; G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit..

¹⁶⁹ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 694; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 124 al quale si rinvia per l'esposizione delle ragioni che hanno condotto ad escludere la disciplina del rischio di guerra dal codice della navigazione e per i clausolari dell'*Institute of London Underwriters*. Cfr. inoltre A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano, inglese ed internazionale in Ass.*, cit., 54; F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2011, 447; M. MILLER, *Marine war risks*, III, London, 2005; N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi di guerra*, Milano, 1991; A. BOGLIONE, *Rischi guerra, perdita totale costruttiva, abbandono, "sue and labour" e riduzione del massimale nel vigore di polizza di assicurazione corpi emessa in Italia*, in *Dir. mar.*, 1982, 276; G. PESCATORE, *Rischi marittimi di guerra e disciplina generale del risarcimento dei danni da guerra*, nota a Cass. 14 luglio 1950, n. 1918 in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 157.

2.7 b) Il rischio putativo

Si è già detto che, presupposto essenziale dell'assicurazione marittima, è la presenza del rischio, inteso quale probabilità del verificarsi di un evento, potenzialmente ed astrattamente dannoso, futuro ed incerto, gravante sul mezzo di trasporto, sulle cose o sulle persone, durante il trasferimento da un luogo ad un altro, per la via del mare o durante le attività che sono ricomprese nell'esercizio della navigazione. L'assicurato deve essere titolare di un concreto interesse assicurabile¹⁷⁰.

Il principio che il rischio deve esistere, quindi, al momento della conclusione del contratto di assicurazione è fissato nel codice civile all'art. 1895, ove è prevista la nullità del contratto di assicurazione se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere prima della conclusione del contratto e, all'art. 1904 c.c., in tema di interesse all'assicurazione, ove il legislatore prevede che il contratto di assicurazione contro i danni è nullo se, nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio, non esiste un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno.

Una deroga a tale principio, dovuta per motivi di ordine storico e rispondente ad esigenze tipiche dell'ambiente marino, oggi scarsamente sentite per lo sviluppo delle telecomunicazioni, è prevista dal codice della navigazione con l'istituto del rischio putativo nel campo delle assicurazioni marittime, sia su corpi che su merci. Tale istituto, infatti, si sviluppa in un periodo in cui era difficile, se non impossibile, per i proprietari delle navi o delle merci, essere informati sullo stato delle stesse, in tempo ragionevolmente breve. Oggi, grazie allo sviluppo della tecnologia ed in particolare dei sistemi di telecomunicazione, è più facile per un soggetto che intende stipulare un contratto di assicurazione, conoscere, in tempi brevi, se la nave o la merce, oggetto del contratto, abbiano o meno subito un sinistro¹⁷¹.

¹⁷⁰ Occorre in ogni caso non confondere l'interesse assicurabile con il rischio, cioè con il fattore potenzialmente produttivo di danno e cui la cosa assicurata è sottoposta. Infatti "nessuno può essere validamente assicurato se non ha un interesse concreto *ad hoc*. A sua volta l'interesse non è assicurabile se non è passibile di sottoposizione ad un rischio. Il rischio è un fattore potenzialmente produttivo di un danno che si concreta nel momento in cui si avvera un evento storico specifico, detto sinistro, che arreca il pregiudizio paventato" così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 617. Sull'attualità del rischio putativo cfr. S. VERNIZZI, *Il rischio putativo*, cit., 105 ss..

¹⁷¹ Il rischio putativo è noto nella pratica anglo-sassone mediante la stipula della clausola "*lost or not lost*" in quella francese sotto la specie "*assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles*. Con riferimento al diritto anteriore al codice civile del 1942 cfr. R. CAPOTOSTI, *Rischio putativo nell'assicurazione marittima di merci e nullità del contratto per avaria particolare preesistente all'imbarco*, in *Foro.it.*, 1961, I, 1346; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, II - III, cit., 559, 36; C. PERSICO, *Le assicurazioni marittime*, cit., 40; M. GRICOLI, *In merito alla*

Ad ogni modo, l'assicurazione marittima per motivi legati ad esigenze pratiche, nonostante il progresso della tecnologia, conserva l'assicurazione del rischio putativo.

L'art. 514 cod. nav. dispone, infatti, la nullità del contratto di assicurazione se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto soltanto se la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio o dell'avveramento del sinistro è pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione.

In questo caso, al fine di evitare comportamenti fraudolenti si presume, fino a prova contraria, che la notizia della cessazione del rischio o della verifica del sinistro, sia pervenuta tempestivamente nei luoghi indicati, e quando ciò accada, è irrilevante il fatto che il soggetto assicurato abbia, seppure in buona fede, ignorato la circostanza.

La conoscenza soggettiva delle parti del contratto prende così il posto della conoscenza obiettiva¹⁷².

La legge limita l'applicabilità della norma in quanto pone un caso di presunzione *iuris tantum*: la notizia del fatto che riguarda l'inesistenza o la cessazione del rischio o l'avveramento del sinistro si presume pervenuta nel luogo della stipula del contratto o nel luogo diverso in cui l'assicurato ha impartito l'ordine di assicurazione all'assicuratore o al *broker*. In altre parole, equivale a dire che la nullità del negozio per inesistenza o cessazione del rischio in un momento anteriore alla sua conclusione è presunta per legge e chi vuole invece sostenerne la validità è

disciplina del rischio putativo in *Ass.*, 1978, I, 620; F. BERLINGIERI, *Appunti sul rischio putativo e sul valore risarcibile nelle assicurazioni di navi*, in *Dir. mar.*, 1925, 545. Sulla effettiva portata derogatoria espressa dal codice della navigazione rispetto al fondamentale principio di correlazione tra permanenza in vita del contratto e esistenza di una situazione oggettiva di rischio, introdotto dall'art. 1895 c.c. cfr. più ampiamente P. CORRIAS, *Sulle peculiarità della disciplina del rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. trasp.*, cit., 33.

¹⁷² Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 115, il quale distingue dal rischio putativo l'ipotesi dell'assicurazione retroattiva che si verifica, invece, nel caso in cui le parti stabiliscono di far decorrere l'efficacia della garanzia da un momento che precede quello della stipula del contratto e l'assicuratore assume l'obbligo di risarcire tutti i sinistri che si fossero verificati prima della stipula dello stesso. Per l'Autore, infatti, "l'assicurazione retroattiva non è sempre nulla: lo è soltanto se il sinistro verificatosi prima della conclusione del contratto ha causato la cessazione del rischio. Questo non significa che, al di fuori di questa ipotesi, l'assicurazione retroattiva sia sempre valida. Anche in questo caso è determinante la conoscenza da parte dell'assicurato che il rischio si è già avverato, ma non in base ad un'applicazione analogica degli artt. 514 e 1021 cod. nav., quanto piuttosto ai sensi della disciplina delle dichiarazioni precontrattuali (v. art. 1892 c.c.)".

onerato della prova contraria. Deve dimostrare che la notizia non era stata diffusa e non era pervenuta al momento della stipula del contratto e nel luogo indicato¹⁷³.

A tutela dell'assicuratore, il legislatore *ex art. 514, 3° comma, cod. nav.*, ha previsto che nell'ipotesi in cui lo stesso non sia a conoscenza dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese nonché dell'intero premio convenuto, se dimostra una tale conoscenza, invece, da parte dell'assicurato¹⁷⁴.

Va precisato inoltre che il sinistro deve, in ogni caso, verificarsi nel periodo assicurato previsto nella polizza e che “se al contrario, il sinistro ebbe a realizzarsi non solo prima della stipula del contratto di assicurazione, ma anche prima che iniziasse a decorrere il periodo di copertura, in tal caso non sarà più a parlarsi di rischio putativo, ma di nullità del contratto di assicurazione per difetto di causa giuridica, in conseguenza dell'inesistenza del rischio dedotto in contratto, per essersi detto rischio realizzato al di fuori del periodo al quale le parti avevano voluto rapportare l'efficacia dell'assicurazione”¹⁷⁵.

Altra riflessione va fatta in tema di effetti scaturenti dal contratto di assicurazione marittima. Il legislatore all'art. 514 cod. nav. indica come momento di riferimento, quello della stipula del contratto di assicurazione, nulla presupponendo, invece, in termini di effetti: se siano fatti decorrere dallo stesso momento o da un momento anteriore. Dalla lettura dell'articolo, si deduce che lo stesso trovi applicazione e, dunque, che l'assicurazione del rischio putativo sia valida anche nell'ipotesi in cui le parti pattuiscono la decorrenza dell'assicurazione da un momento anteriore a quello della sua conclusione. Tale riflessione appare particolarmente significativa nel caso in cui la nave o le merci siano già in viaggio nel momento della stipulazione del contratto di assicurazione, ove le parti ne pattuiscono l'inizio dal momento in

¹⁷³ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-III, cit., 1372. In giurisprudenza cfr. Cass. 25 ottobre 1976, in *Giur. lig.*, 1977, 95; Trib. Trieste 22 novembre 1949, in *Dir. mar.*, 1950, 70.

¹⁷⁴ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 689; S. VERNIZZI, *Il rischio putativo*, cit., 107; P. CORRIAS, *Sulle peculiarità della disciplina del rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. traspr.*, cit., 33.

¹⁷⁵ Così Cass. 25 marzo 1961 n. 687, in *Dir. mar.*, 1962, 25. Per la Suprema Corte, ancora “qualora il sinistro si sia verificato non soltanto anteriormente alla stipula del contratto di assicurazione, ma anche prima che iniziasse a decorrere il periodo di copertura convenzionale, non potrà invocarsi l'istituto del rischio putativo, e il contratto di assicurazione sarà nullo per difetto di causa, perché il rischio dedotto in contratto è inesistente così Cass. 24 aprile 1961, n. 919, in *Riv. dir. mar.*, 1962, II, 261. Cfr. inoltre S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 443 al quale si rinvia anche l'esame delle altre ipotesi di deroga al regime della disciplina generale prevista, per il contratto di assicurazione, nel codice civile. E ancora G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1372. In giurisprudenza si rinvia a Cass. 24 aprile 1961, n. 919, in *Riv. dir. mar.*, 1962, II, 261.

cui le merci siano state imbarcate o la nave sia partita. In questo caso, la copertura assicurativa è efficace anche se la nave o le merci siano andate perdute o se sulla spedizione si sia abbattuta una tempesta. L'assicuratore è tenuto a corrispondere le relative indennità e l'assicurato a corrispondere il premio pattuito.

Pattuizione questa che risulta in deroga all'ultimo comma dell'art. 532 cod. nav., secondo il quale l'assicurazione stipulata a viaggio incominciato, prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, nel silenzio di questo, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

Ipotesi diversa è invece il caso in cui non sia stata pattuita nessuna decorrenza anteriore circa la copertura assicurativa di cose che, al momento della conclusione del contratto e dell'inizio, in base alla polizza che corrisponde di solito dalle ventiquattro ore del giorno della sua conclusione, erano già andate perdute per un sinistro verificatosi in precedenza.

Trattasi di situazione non rientrante nell'assicurazione del rischio putativo, che se stabilisce che il sinistro si sia verificato in un momento antecedente la conclusione del contratto, "pur sempre presuppone che si sia verificato nell'ambito temporale e spaziale convenzionalmente fissato dalle parti all'assicurazione"¹⁷⁶. Il contratto è dunque affetto da nullità e l'assicuratore ha il diritto di recuperare tutte le spese sostenute per l'inutile preparazione e stipulazione del contratto di assicurazione e anche quello di incassare l'intero premio pattuito per l'intera durata della copertura assicurativa, se riesce a dimostrare che l'assicurato ben sapeva che il rischio non era mai esistito o era cessato o che il sinistro si era già verificato prima della conclusione del contratto.

Emerge a questo punto la necessità di procedere con qualche riflessione in più in merito al contrasto dottrinale sorto tra chi ritiene il rischio putativo non più attuale, a seguito dello sviluppo della tecnologia, soprattutto nei mezzi di

¹⁷⁶ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 94 ss. In giurisprudenza sul tema dell'avveramento del sinistro in un momento antecedente rispetto a quello fissato dalle parti per l'inizio dell'assicurazione cfr. Cass. 24 aprile 1961, n. 919, in *Riv. dir. mar.*, 1962, II, 261. Seppur risalente nel tempo appare significativo il pensiero di chi ritiene che ciò che il diritto marittimo ammette "non è l'assicurazione di un rischio in se stesso inesistente o cessato, o relativamente al quale il sinistro si è già verificato, ma solo la retroattività della convenzione assicurativa: determinato il tempo o il viaggio coperto da assicurazione, il contratto, anche se concluso quando la nave è giunta in porto o è naufragata ha, sotto le condizioni sopra specificate, piena efficacia in quanto estende i suoi effetti anche al periodo precedente la conclusione del negozio", così G. GRECHI, *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, cit., 187.

telecomunicazioni, e chi, invece, ciò nonostante, lo ritenga ancora di grande attualità.

Riflessione che porta a chiedersi se a volte, pur vivendo in un'epoca altamente tecnologica, non possa essere proprio quest'ultima la causa di "assenza di notizie in tempo reale", ascrivibile a vari ordini di motivi, con riferimento per esempio ad una nave in corso di navigazione o all'arrivo della stessa in un porto piuttosto che in un altro.

In sostanza, ci si potrebbe chiedere se di rischio putativo si possa parlare anche in presenza di "nuovi ordini di motivi", che possano rendere un evento accaduto ma ignoto ai contraenti, nonostante l'alta tecnologia dei mezzi di comunicazione e se, facendo ricorso ancora una volta ad una dimensione soggettiva del rischio, si possa consentire la stipula di una copertura assicurativa con efficacia retroattiva di un evento già accaduto ma non conosciuto dai contraenti, in quanto privi della conoscenza, come nei casi dei *cyber attacks*, che saranno esaminati successivamente.

2. 7 c) La copertura assicurativa “*Kidnap & Ransom*”

Come ampiamente evidenziato nei paragrafi precedenti, i rischi della navigazione sono innumerevoli e molto diversi tra loro. Tra questi, vi rientra anche il rischio della pirateria con la conseguente eventualità di dover pagare un riscatto per il rilascio di equipaggi trattenuti per meri fini estorsivi.

Nell'ipotesi in cui i pirati dovessero sequestrare la nave, le conseguenze per gli assicuratori potrebbero risultare molto pesanti circa il pagamento del riscatto e di tutte le spese conseguenziali¹⁷⁷.

Al fine di porre rimedio alla lacuna delle polizze assicurative standard che non forniscono alcuna copertura contro tale evenienza, il mercato assicurativo dei

¹⁷⁷ Cfr. tra i tanti A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano, inglese ed internazionale* in *Ass.*, 2012, 54; C. TELESCA, *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 213; M. BRIGNARDELLO, *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione* in *Dir. intern.*, 2009, 336.

Lloyd's ha diffuso le polizze assicurative *Kidnap & Ransom*, sotto la definizione "Piracy special risk insurance", polizze che offrono tutela contro le conseguenze del rischio pirateria, rischio evidentemente presente a livello globale.

Mediante tale prodotto assicurativo, la compagnia assicurativa, a differenza del nostro sistema giuridico, si obbliga, ad indennizzare l'armatore assicurato anche nell'eventualità in cui sia stato effettivamente pagato il riscatto per la liberazione dell'equipaggio oltre che per la restituzione della nave e del carico e per le spese aggiuntive sostenute. Naturalmente, al momento dell'attacco dei pirati, deve essere operativa una *full insurance*, compresa quella *P.& I.*, stipulata dall'armatore con gli assicuratori "corpi", sia per i rischi ordinari sia per quelli di guerra.

E' proprio la *full insurance* a condizionare dunque l'operatività di quella *Kidnap & Ransom*, ed è prescritta a titolo di *warranty*, e cioè di validità ed efficacia della copertura¹⁷⁸.

Il contratto assicurativo è evidentemente regolato dalla legge inglese e sottoposto alla giurisdizione della stessa, salvo patto contrario tra le parti. In ogni caso, gli assicuratori possono inserire nel contratto una clausola di salvaguardia con la quale si liberano da ogni prestazione indennitaria nell'ipotesi in cui l'assicurazione *Kidnap & Ransom*, divenisse oggetto di sanzioni, proibizioni o restrizioni sancite dall'Unione europea, dal Regno Unito, o dagli Stati Uniti D'America.

Tale clausola non comporta alcuna nullità, ma mira ad esimere l'assicuratore dal compimento degli obblighi contrattualmente assunti per il sopraggiungere di disposizioni impeditive al loro assolvimento emanate in un altro ordinamento.

Giova osservare, inoltre che, nell'ordinamento italiano, gravi perplessità sono sorte in merito alla possibilità "per l'armatore di una nave battente bandiera italiana, di

¹⁷⁸ Con riferimento alle quattro fasi circa la qualificazione della natura e dell'entità delle spese di gestione della richiesta di riscatto cfr. C. TELESCA, *Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*, Roma, 2017, 89. Relativamente alla copertura *Kidnap & Ransom*, tra le esclusioni si evidenziano: la sottrazione del riscatto violenta o sotto minaccia, prima del versamento, salvo che avvenga nel luogo prestabilito per il pagamento, la consegna della nave, del carico, di beni o di denaro ai pirati. Rientrano invece nella copertura e vanno rimborsati i costi del carburante consumato dalla nave assalita dai pirati solo per la durata della copertura e quindi fino alla liberazione della stessa. Sono altresì coperte le spese affrontate dall'assicurato per negoziare la liberazione delle vittime con il consenso degli assicuratori. Ulteriori coperture attengono anche al controvalore delle cose consegnate ai pirati a titolo di riscatto, i compensi e le spese dei consulenti e dell'"*independent negotiator*" ingaggiato dall'assicurato con il consenso degli assicuratori, le spese di viaggio e di mantenimento comprese ed estese a quelle di viaggio e soste delle vittime del sequestro e dei familiari nel luogo di residenza, oltre ai costi per il rimpiazzo e il rimpatrio degli ostaggi. Nel lungo elenco di spese e danni indennizzabili rientrano anche i costi per cure psichiatriche e assistenza medico e/o legale alle vittime effettuate per sei mesi dall'evento assicurato. A titolo di *Personal Financial Loss*, è garantito il pagamento del cento per cento dei salari lordi delle persone assicurate, compresi bonus, commissioni, integrazioni salariali, rimborsi fiscali e pensioni.

stipulare validamente una copertura K&R in ragione della presunta applicabilità, anche alle ipotesi di pirateria, della legge n.82/1991”¹⁷⁹.

Secondo l’articolo 2 della legge, infatti “chiunque, cittadino italiano, stipula anche all’estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del rischio, nel territorio dello Stato, rappresentato dal pagamento del prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona a scopo di estorsione, proprio o di altre persone, è punito con la reclusione da uno a tre anni. I contratti di assicurazione aventi ad oggetto, sotto qualsiasi forma, il rischio del sequestro di persona a scopo di estorsione sono nulli”. La problematica relativa alla operatività in Italia, di tali clausole ha assunto una particolare complessità ed appare di non facile soluzione, al punto che si condivide l’opinione della dottrina prevalente secondo la quale è auspicabile, al più presto un intervento del legislatore “volto a disciplinare gli aspetti inerenti i profili di legittimità del pagamento del riscatto in rapporto alle polizze assicurative per meglio tutelare sia gli assicurati che gli assicuratori da situazioni di incertezza”¹⁸⁰.

2.8 Il sinistro

Il legislatore all’art. 1882 c.c. definisce l’assicurazione come il contratto con il quale l’assicuratore, verso il pagamento di un premio, si obbliga a rivalere l’assicurato, entro i limiti convenuti, del danno ad esso prodotto da un sinistro, ovvero a pagare un capitale o una rendita al verificarsi di un evento attinente alla vita umana.

Una riflessione va dunque fatta in ordine ai sinistri che possono essere oggetto dell’assicurazione marittima.

Nonostante l’assicurazione marittima sia innanzitutto un’assicurazione di danni a cose, come per esempio i danni che subiscono le navi e le cose trasportate, la sua evoluzione ha subito, con il passare del tempo, una profonda trasformazione,

¹⁷⁹ Così C. TELESCA, *Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*, cit., 102.

¹⁸⁰ Così C. TELESCA, *Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*, cit., 104; BRIGNARDELLO M., *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione* in *Dir. intern.*, cit., 336.

comprendendo anche altre ipotesi di rischio connesse all'impiego della nave e al trasporto della merce.

Si parla così di assicurazione della responsabilità dell'armatore per tutti i danni che possano seguire a seguito dell'urto della nave con un'altra nave, della contribuzione in avaria comune, così come alla luce della crescente esigenza di assicurazioni contro i danni alle merci in transito e di standards sempre più elevati di tutela, di una nuovissima assicurazione trasporti che riguarda i rischi legati agli attacchi informatici, oramai una realtà che riguarda anche l'industria marittima.

Si avverte inevitabilmente non solo la necessità di una copertura assicurativa della responsabilità armatoriale, estesa ben oltre i limiti delle responsabilità strettamente connesse alla spedizione e che ha portato alla nascita della *Protection and Indemnity Insurance*, ma anche l'urgenza di arrivare presto ad una larga diffusione delle assicurazioni per i *cyber risks*, alla luce dell'evoluzione del mercato e di un nuovo modo di fare business¹⁸¹.

Con riferimento ai sinistri nelle assicurazioni marittime di cose, si intende per sinistro, quale evento produttivo del danno, qualsiasi accidente riguardante la navigazione, potenzialmente dannoso.

Dalla lettura dell'art. 521 cod. nav., infatti, si può individuare la fondamentale categoria dei sinistri che sono coperti dall'assicurazione marittima nei danni e nelle perdite che subiscono le cose oggetto di assicurazione, a causa di un accidente della navigazione.

Per danno, si intende il danneggiamento, di qualsiasi natura, che può subire la cosa assicurata, per perdita, invece, tanto la perdita totale quanto quella parziale, quest'ultima indicata nella prassi assicurativa come avaria, particolare o comune. Ne consegue che, come evidenziato in precedenza, al fine della specificazione della copertura assicurativa, si usa così contrapporre la perdita totale e l'avaria¹⁸².

¹⁸¹ L'esame dei *P&I clubs* e l'incidenza del *cyber risk* sulle assicurazioni marittime sarà oggetto di riflessione nei capitoli successivi.

¹⁸² Vi sono poi rischi della navigazione che, pur non toccando la cosa assicurata nella sua materialità, la pongono in una situazione di perdita economica, così come accade nell'ipotesi prevista dall'art. 541 lett. c) per l'ipotesi di assoluta innavigabilità sopravvenuta della nave e nell'ambito dell'assicurazione dei rischi di guerra, quando vi è arresto delle merci in corso di viaggio. Cfr. sul punto S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 154. Inoltre cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 204.

2.9 Il premio

Posto che il contratto di assicurazione è un negozio a titolo oneroso e a contenuto sinallagmatico, il premio, quale elemento essenziale del contratto di assicurazione, consistente in una somma di danaro, deve essere determinato o determinabile (come nei casi di polizze di abbonamento, di clausole a conguaglio) ed è dovuto dal soggetto assicurato, quale corrispettivo per l'assicurazione del rischio da parte dell'assicuratore. E' pagabile per intero, secondo parte della dottrina, ai sensi dell'art. 1182 c.c., presso il domicilio dell'assicuratore e secondo la prassi delle polizze di assicurazione marittima, è sempre *portable*¹⁸³.

E' altresì indivisibile in relazione al periodo di assicurazione ed, inoltre, l'assicuratore ha diritto alla riscossione del premio che gli è dovuto in relazione al periodo assicurativo, anche se l'assicurazione cessa durante il decorso del periodo stesso¹⁸⁴.

Nell'ipotesi di stipula un contratto di assicurazione senza la determinazione del premio, non si avrebbe copertura assicurativa.

L'assicurato ha, dunque, l'obbligo di pagare il premio fin dal momento dell'inizio del viaggio, che coincide con il momento in cui l'assicuratore inizia a correre il relativo rischio. Il soggetto debitore del premio è colui che ha sottoscritto la polizza e non il beneficiario dell'assicurazione, ipotesi che si verifica quando la polizza è stipulata per conto di chi spetta.

Nell'assicurazione in nome proprio, ma per conto altrui o per conto di chi spetta, *ex* art. 1891 c.c., il soggetto che stipula il contratto di assicurazione è tenuto personalmente all'obbligo del pagamento del premio e all'adempimento di tutti gli obblighi derivanti dallo stesso, fatta eccezione per quelli che per loro natura non possono essere adempiuti che dal soggetto assicurato.

I diritti che derivano dal contratto spettano all'assicurato, e il contraente, anche se in possesso della polizza, non può farli valere senza espresso consenso

¹⁸³ Cfr. Cass. 8 novembre 1984, n. 5539 in *Foro it.*, 1985, I, 2050; Cass. Sez. Un. 20 novembre 1976, n. 435, in *Foro it.*, 1977, I, 2311; Cass. 28 settembre 1968, n. 2996, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1969, 498. Cfr. inoltre N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698.

¹⁸⁴ Sulla correlazione tra premio e periodo di assicurazione, con particolare riferimento alla risoluzione dell'assicurazione corpi stipulata a tempo cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 309.

dell'assicurato stesso. Il contraente per il rimborso dei premi pagati all'assicuratore e delle spese del contratto, ha il privilegio sulle somme dovute dall'assicuratore nello stesso grado dei crediti per le spese di conservazione.

Un complesso di elementi, quali la durata del contratto, il valore dell'oggetto assicurato, il tonnellaggio, la tipologia di nave e l'età della stessa, il grado di probabilità del verificarsi del sinistro, la statistica data dal rapporto intercorrente tra i premi versati e i danni liquidati o in corso di liquidazione negli anni precedenti, contribuiscono alla determinazione del premio¹⁸⁵.

Tuttavia, la variabilità di tali elementi rende difficile un preciso calcolo matematico¹⁸⁶.

Pur essendo la prestazione del premio da parte dell'assicurato, una obbligazione da intendersi in senso tecnico, a cui corrisponde un diritto di credito vantato dall'assicuratore, l'art. 1901 c.c. dispone la sospensione della garanzia assicurativa in caso di mancato pagamento del premio, fissato al momento della conclusione del contratto e dei premi successivi, mentre è prevista la risoluzione *ipso iure* del contratto nel caso in cui l'assicuratore non agisca per la riscossione dei premi entro sei mesi dalla scadenza.

La norma, secondo parte della dottrina, in forza del rinvio generale dell'art. 1885 c.c., trova applicazione anche nell'assicurazione contro i rischi della navigazione, nonostante nella prassi delle assicurazioni marittime esista “un orientamento di tolleranza da parte degli assicuratori che, con le disposizioni delle polizze e con il loro comportamento, non sembrano far dipendere l'inizio o la continuazione dell'assicurazione dal pagamento del premio iniziale o delle rate successive”¹⁸⁷.

¹⁸⁵ Si distingue tra “premio netto”, che è la somma determinata in ragione dei coefficienti succitati e “premio lordo” che rappresenta il premio netto maggiorato di un importo che tiene conto di altri coefficienti, quali le spese generali, le provvigioni etc.” così S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 86. Con riferimento a parte della dottrina risalente nel tempo, che si è occupata del tema in esame cfr. S. FERRARINI, *Premio di assicurazione*, in *Dizionario prat. del dir. priv.*, 1936.

¹⁸⁶ Sulla dettagliata descrizione degli elementi, circa la determinazione del premio di copertura nell'assicurazione merci e nell'assicurazione corpi cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 298.

¹⁸⁷ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 304. Interessante sul punto, l'opinione di chi ritiene che “il comportamento delle parti, e in specie dell'assicuratore, difforme alle previsioni di legge, se non integra un uso normativo contrario al disposto dell'art. 1901 cod. civ. (una norma che, e qui v'è unanimità di pensiero in dottrina, da tenersi ben presente *de iure condendo*, avrebbe dovuto essere oggetto di deroga specifica nel Codice della navigazione), denuncia certamente per implicito e *per facta concludentia* l'intenzione di voler, concordemente, derogare alle previsioni del citato articolo in senso favorevole all'assicurato (il che è consentito dall'art. 1932 cod. civ.)”, così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 622.

La norma risulta derogabile in favore del soggetto assicurato, le polizze prevedono, infatti, la comune intenzione delle parti di derogare alla disciplina del codice civile e, in conformità alla prassi da lungo tempo instauratasi nel campo delle assicurazioni marittime, con l'inserimento di un termine di tolleranza, anche per il pagamento del primo premio o un termine notevolmente superiore a quello previsto dall'art. 1901, 2° comma, c.c..¹⁸⁸

La sospensione cessa nel momento in cui il pagamento è effettuato e senza che sia necessaria la comunicazione all'assicurato da parte dell'assicuratore¹⁸⁹.

Per la disposizione in esame, che indubbiamente pone l'assicuratore in una situazione di vantaggio, e che, più volte, si è trovata al centro di un dibattito dottrinario e giurisprudenziale, è stata sollevata una questione di legittimità costituzionale. Nonostante sia stata spesso sottolineata la posizione di privilegio dell'assicuratore al quale è consentito pretendere il pagamento del premio, senza però essere obbligato alla controprestazione, la Corte Costituzionale intervenendo sul punto, ha sempre ritenuto la norma legittima. Per la Corte, infatti, anche secondo l'art. 3 Cost. la sospensione è giustificata perché il mancato pagamento del premio “viene a turbare l'equilibrio e l'economia del rapporto contrattuale di assicurazione che non si realizza nell'ambito del singolo negozio, ma con riguardo all'insieme dei rischi assunti dall'assicuratore ed all'insieme dei premi corrispettivi (c.d. comunione dei rischi) sui quali si commisura il fondo tecnicamente calcolato, secondo indici statistici sull'ammontare dei premi, il che giustifica la disciplina legislativa diversa dagli altri contratti”¹⁹⁰.

¹⁸⁸ In merito all'opportunità di estendere l'applicazione dell'art. 1901 c.c. anche all'assicurazione contro i rischi della navigazione, “parte della dottrina ha fortemente dubitato dell'opportunità di tale estensione, osservando che le legislazioni più moderne (vedi quella francese) hanno conservato il sistema della messa in mora dell'assicurato, stabilendo la risoluzione del contratto solo dopo il decorso di un breve termine dalla relativa diffida ad adempiere” così S. BAGNARIOL, *L'assicurazione della nave*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 87. Cfr. inoltre A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 204; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 122. In giurisprudenza cfr. Trib. Massa, 16 ottobre 1980, in *Dir. mar.*, 1980, 293; Trib. Genova, 28 aprile 1980, in *Dir. mar.*, 1980, 293; App. Genova 23 maggio 1978, in *Dir. mar.*, 1979, 226, con nota di M. DARDANI, *Sull'applicazione dell'art. 1901 c.c., 1° co., c.c. nel mercato assicurativo marittimo*.

¹⁸⁹ Cfr. Cass. 25 ottobre 1984, n. 5437, in *Dir. mar.*, 1985, 783. Sull'applicabilità della norma consuetudinaria, di origine anglosassone e tipica dei traffici marittimi, secondo cui v'è copertura del rischio indipendentemente dal versamento del premio assicurativo, cosicché questo può essere versato anche dopo l'evento, la stessa è stata riconosciuta applicabile soltanto a complessi rapporti tra armatori e assicuratori che si costituiscono per coperture a lungo termine di flotte, e non può riguardare l'assicurazione, limitata nel tempo, di un'imbarcazione da diporto cfr. App. Genova 23 maggio 1978, in *Dir. mar.*, 1979, 226.

¹⁹⁰ Così Corte Cost. 12 dicembre 1984, n. 284, in *Giur. cost.*, 1984, I, 2132. Interessante sul punto anche l'atteggiamento critico di G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1429.

Assume, inoltre, una particolare rilevanza anche la questione sulla determinazione della natura del debito dell'assicuratore, ed in particolare sul se, il ritardato pagamento dell'assicuratore comporti un'automatica rivalutazione dell'indennizzo nel periodo tra l'accadimento del sinistro ed il pagamento, oppure se tale automaticità non ci sia e si parli invece di concessione al creditore di provare il maggior danno. Nella prima ipotesi, si parla di un debito di valore, nella seconda di un debito di valuta. Per troppo tempo, a causa del contrasto tra la dottrina e la giurisprudenza non vi è stata chiarezza sulla questione che ha assunto, in termini generali, una notevole importanza pratica. Sembra, tuttavia, opportuno propendere per la tesi del debito di valore, che si fonda sul principio indennitario con attribuzione all'assicurato del diritto di reintegrazione del valore intrinseco della cosa assicurata¹⁹¹.

Nella prassi, è previsto spesso anche il regolamento di conto corrente delle rispettive poste di dare e avere dell'assicurato e dell'assicuratore, con la relativa compensazione dei premi dovuti con le indennità via via maturate¹⁹².

In realtà, pur avendo le parti l'intenzione di procedere ad una reciproca concessione di credito e alla liquidazione dei loro rapporti mediante una liquidazione per differenza, a ben vedere si tratta di un'ipotesi ben lontana dall'istituto del conto corrente in senso proprio disciplinato dall'art. 1823 c.c.. Mancando, infatti, la volontà reciproca di considerare i rispettivi crediti indisponibili fino alla chiusura del conto, ne deriva che l'assicuratore potrà chiedere il pagamento dei premi scaduti, nei limiti in cui non siano compensati da indennità liquidate, ed il soggetto assicurato potrà fare altrettanto per il pagamento delle somme relative alle indennità liquidate ed inserite nel conto, per la quota non assorbita dalla compensazione con i premi scaduti.

Appare, dunque, più corretto parlare di "tenuta del conto premi-indennità col sistema del conto corrente, nel senso che esiste un accordo delle parti di compensare i premi con le eventuali indennità, con la conseguenza di una tolleranza da parte

¹⁹¹ Per una chiara esposizione di tutte le problematiche connesse alla questione, si rinvia a C. PILLININI, *Le conseguenze del mancato pagamento del premio e la corresponsione dell'indennizzo nelle assicurazioni trasporti*, in *Dir. mar.*, 1998, 30.

¹⁹² Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 205; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 697; C. PILLININI, *Le conseguenze del mancato pagamento del premio e la corresponsione dell'indennizzo nelle assicurazioni trasporti*, in *Dir. mar.*, cit., 30. In giurisprudenza cfr. Cass. 13 marzo 1991, n. 2653, in *Dir. mar.*, 1991, 989; Cass. 25 ottobre 1984, n. 5437, in *Dir. mar.*, 1985, 783.

dell'assicuratore, nel richiedere il pagamento dei premi scaduti quando vi siano dei sinistri in corso di liquidazione”¹⁹³.

2.10 Gli oneri dell'assicurato e la surroga dell'assicuratore

Nell'ambito delle assicurazioni dei trasporti ed in particolar modo dei trasporti marittimi, l'onere della denuncia delle circostanze che influiscono sul rischio è più accentuato rispetto ad altri settori. Risulta, infatti, particolarmente evidente l'onere generale di notificare agli assicuratori tutti i fatti che suscitano la loro attenzione, affinché gli stessi possano prendere, in tempo, i provvedimenti necessari a tutela dei loro interessi. In altre parole, incombono sul contraente gli oneri relativi al rischio e al sinistro.

Tra gli oneri che gravano sul soggetto assicurato, oltre a quello di non alterare le condizioni essenziali di fatto, sulle quali l'assicuratore basa la sua opinione per la determinazione del rischio, assume particolare rilievo la notifica all'assicuratore di tutti i fatti riguardanti l'accadimento del sinistro, a tutela degli interessi di quest'ultimo. Al verificarsi di un sinistro sorge, infatti, a carico dell'assicurato, l'onere di darne avviso all'assicuratore e di comportarsi in modo da evitarne o diminuirne le conseguenze. All'onere di dare avviso del sinistro e a quello di evitare o diminuire il danno, se ne aggiunge anche un altro, riguardante l'onere di salvaguardare l'azione di rivalsa dell'assicuratore nei confronti dei terzi responsabili del danno, di cui si parlerà più avanti.

In merito agli oneri relativi ai rischi, è da ricordare che le polizze stabiliscono alcune regole che il soggetto assicurato deve seguire nella gestione del rischio e la cui violazione rientra tra gli aggravamenti del rischio stesso, come ad esempio, le regole che riguardano l'entrata nel porto, il carico della merce, la gestione del trasporto degli autocarri ecc..

Il legislatore, con riferimento agli oneri relativi al sinistro, disciplina, nell'ambito del codice civile, rispettivamente, l'onere di avviso del sinistro all'articolo 1913,

¹⁹³ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 308.

come avviso all'assicuratore in caso di sinistro, e l'onere di diminuire il danno all'articolo 1914 come obbligo di salvataggio, ingenerando in questo caso, nel campo del diritto marittimo, non poche confusioni con le ipotesi di salvataggio inteso in senso tecnico.

A questa normativa di carattere generale, il legislatore apporta nel codice della navigazione, in tema di assicurazioni marittime, due integrazioni con l'articolo 533, circa l'avviso del sinistro, e l'articolo 534, circa l'obbligo di evitare e diminuire il danno.

E' il caso di anticipare, per poi riprenderlo più avanti, che anche la previsione dell'art. 1915 c.c., la cui disciplina è applicabile anche per le ipotesi di violazione dell'onere di avviso e dell'onere di evitare o diminuire il danno nell'ambito delle assicurazioni marittime, risulta derogabile, se non in senso più favorevole all'assicurato, dall'art. 1932 c.c..

In realtà, anche se il codice tratta di obbligo, trattasi di un onere inteso in senso tecnico, la cui mancata osservanza può portare, come si vedrà, alla decadenza del soggetto assicurato dal diritto all'indennizzo. Si ricorda, infatti, che, nel caso di obbligo, il soggetto obbligato può scegliere tra l'adempimento spontaneo o quello coattivo. Nell'ipotesi di onere, si tratta, invece, di una scelta di tipo diverso "l'inosservanza dell'onere porta al non sorgere di o al decadere da un diritto"¹⁹⁴.

Alla disciplina generale prevista dall'art. 1898 c.c., anche gli artt. 522 e 523 cod. nav., apportano notevoli deroghe, rendendo influente solo l'aggravamento volontario del rischio e non determinato da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore.

In tema di obbligo di avviso all'assicuratore, per quanto riguarda l'assicurazione delle merci, e fermo restando quanto disposto dall'art. 1913 c.c., il legislatore *ex* art. 533 cod. nav., prevede l'obbligo di denuncia quando la nave sia stata dichiarata

¹⁹⁴ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 314. Cfr. inoltre A. LA TORRE, *Le assicurazioni*, Milano, 2007, 220; P. D'AMATO – A. MIGNONE, *Sulla surroga dell'assicuratore e la relativa prova*, in *Dir. mar.*, 2006, 875; L. BUTTARO, voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, III, cit., 466; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I, cit., 85. Sui dubbi sollevati in merito all'inquadramento sistematico dell'art. 1916 c.c., si ritiene che "l'art. 1916 c.c. sfugge ad una semplice valutazione in relazione al negozio assicurativo. Il problema non è solo di sovvenire alle esigenze della compagnia e, cioè, di eliminare o di ridurre l'impatto pregiudizievole del realizzarsi del rischio. L'istituto ha una funzione più articolata, collegata alla conservazione del significato stesso delle regole di responsabilità, cui, in larga parte, è consentito di perseguire lo scopo originario, nonostante l'intervento dell'assicurazione" così C. TINCANI, *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, cit., 86.

inabile alla navigazione, anche se le merci non abbiano sofferto danno per l'avvenuto sinistro.

Adempimento giustificato dal fatto che la situazione di inabilità della nave, comportando anche una situazione di pericolosità per la merce trasportata, realizza altresì una modificazione del rischio.

L'assicurato è tenuto all'obbligo dell'avviso del sinistro, entro tre giorni da quando il sinistro si è verificato o l'assicurato ne ha avuto conoscenza, condizione necessaria al fine dell'attuazione della pretesa all'indennizzo.

Le conseguenze per l'ipotesi di omissione dell'obbligo di avviso sono previste dall'art. 1915 c.c..

La polizza assicurativa merci prescrive, normalmente, che l'assicurato, oltre ad avere l'onere di comunicare agli assicuratori l'avviso del sinistro, deve chiedere senza indugio, entro tre giorni dallo sbarco della merce, l'intervento del commissario di avaria, individuato dagli assicuratori nel luogo dello sbarco. Tale richiesta, considerata un onere accessorio a quello di avviso del sinistro, si riferisce ad una figura tipica dell'assicurazione marittima merci ed in particolare a quella di un soggetto che non risulta un rappresentante dell'assicuratore bensì un suo incaricato di fiducia, con il compito di raccogliere tutti i dati relativi ai danni verificati, necessari al fine della presentazione della domanda di indennizzo ¹⁹⁵.

La conoscenza del sinistro da parte del commissario di avaria non è liberatoria dell'onere di avviso previsto dall'art. 1913 c.c..

La questione relativa all'equivalenza della richiesta di intervento del commissario di avaria, designato nella polizza o nel certificato, a valere quale avviso di sinistro fatto all'assicuratore, è stata al centro di un interessante dibattito dottrinale e giurisprudenziale.

Pur ritenendo che l'adempimento dell'onere pattizio, riguardante la richiesta di intervento del commissario di avaria designato dall'assicuratore merci, non comporti anche l'adempimento dell'onere legale di avviso del sinistro, si può

¹⁹⁵ "Il certificato di sicurezza (o la polizza quando è emessa) contiene normalmente l'indicazione del commissario d'avaria, al quale, nel luogo di destinazione, l'assicurato deve rivolgersi. Quando manca tale indicazione, l'assicurato deve – come prescrive la polizza merci – provocare l'intervento dell'autorità consolare italiana, o, in difetto di questa, delle competenti autorità locali. Nella pratica, peraltro, si ritiene che in mancanza di designazione nel certificato di sicurezza l'assicurato possa fare intervenire l'agente locale del Lloyd's" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 317. Si ritiene che al commissario di avaria venga conferito dall'assicuratore un mandato di perizia arbitrale, sul punto cfr. Trib. Genova 12 marzo 1939, in *Riv. dir. mar.*, 1940, II, 185.

condividere l'opinione di chi ritiene che l'eventuale omissione dell'avviso di sinistro all'assicuratore, non possa ritenersi dolosa¹⁹⁶.

Il commissario di avaria ha soltanto la funzione di accertare e documentare, a mezzo del certificato di avaria o di danno, non solo la situazione delle merci ma anche tutte le circostanze necessarie al fine dell'accertamento causale del danno e delle relative responsabilità nonché della conseguente valutazione del danno.

Diversa appare, invece, la situazione dell'avviso del sinistro nell'assicurazione corpi.

Di solito, l'assicurato ha conoscenza del sinistro solo nel momento in cui le merci arrivano a destino, nell'assicurazione corpi, invece, la notizia del sinistro è comunicata immediatamente all'assicurato che è subito in grado di darne avviso all'assicuratore.

Pur non tralasciando l'ipotesi dell'assicuratore che chiede l'intervento del commissario di avaria anche in questa ipotesi, varie sono le possibilità di controllo per le avarie che colpiscono la nave rispetto a quelle che colpiscono, invece, le merci: le annotazioni sul libro di bordo, gli interventi dell'autorità marittima, i registri di classificazione ecc..

L'evento assicurato è dunque coperto dall'assicurazione ma solo in funzione del danno che si è verificato, cioè "della lesione dell'interesse oggetto dell'assicurazione, perché in sé e per sé non può dar luogo al pagamento dell'indennità e non tutela in alcun modo l'assicurato. Infatti, nella prassi assicurativa se manca il danno, il contraente e/o l'assicurato eviteranno sia di far intervenire il commissario d'avaria sia di denunciarlo all'assicuratore per evitare inutili spese"¹⁹⁷.

¹⁹⁶ Cfr. tra gli altri G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1455; P. ROSSI, *L'accertamento del danno da parte del commissario d'avaria*, in *Ass.*, 1982, I, 18; S. TURCI, *In tema di avviso del sinistro all'assicuratore e di intervento del Commissario di avaria*, nota a App. Napoli, 26 marzo 1963 in *Ass.*, 1965, II, 244; S. FERRARINI, *Sulla responsabilità dell'assicurato per la conservazione del diritto di surrogazione dell'assicurato*, in *Foro it.*, 1948, I, 610. Cfr. inoltre Cass. 17 ottobre 1957, n. 3903, in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, 31.

¹⁹⁷ Cfr. A. CUSMAI, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 116. Sulla figura giuridica del commissario d'avaria cfr. P.L. PELLINI, *Il commissario d'avaria nella prassi assicurativa marittima alla luce della polizza italiana di assicurazione merci trasportate*, ed. 1983, in *Dir. mar.*, 1991, 263. Cfr. inoltre P. ROSSI, *La figura giuridica del commissario d'avaria*, in *Dir. mar.*, 1982, 33 per il quale "è giocoforza negare al commissario d'avaria la qualità di imprenditore, eccezione fatta per il caso in cui all'esercizio della libera professione si affianchi un'attività organizzata in forma d'impresa la quale peraltro di solito avrà come aspetto primario ed assorbente l'esercizio di una assicurazione, di una agenzia marittima o di una attività di mediazione".

A carico dell'assicurato, al fine di acquisire e conservare il diritto all'indennità, oltre a dare avviso all'assicuratore, grava un ulteriore onere: fare tutto il possibile per evitare il verificarsi di un sinistro e, a sinistro avvenuto, fare altrettanto per contenere e diminuire le conseguenze dannose.

Di tale onere se ne occupa il codice civile all'art. 1914 c.c. in tema di obbligo di salvataggio, a cui fa riscontro, nel diritto speciale, l'art. 534 cod. nav. sull'obbligo di evitare o diminuire il danno. Dalla lettura dell'art. 534 cod. nav., si evince che il legislatore speciale ha esteso l'assolvimento del predetto onere al comandante della nave ed a tutti i preposti e i dipendenti dell'assicurato.

L'art. 534 cod. nav. prevede infatti che il comandante della nave e i suoi dipendenti e preposti devono fare quanto è loro possibile per evitare o diminuire il danno. In realtà, tale norma non aggiunge molto rispetto alla normativa generale in tema di assicurazioni merci, laddove *ex art. 524, 2° comma cod. nav.*, la copertura assicurativa si estende al dolo del comandante ed *ex art. 1900, 2° comma, c.c.* copre le ipotesi di dolo o colpa grave delle persone, del fatto delle quali l'assicurato deve rispondere.

Per quanto riguarda l'assicurazione corpi, il dolo del comandante assume particolare rilievo nei limiti in cui tale dolo comporti un aggravamento del danno. Oggetto dell'onere è lo svolgimento di qualunque tipo di attività, omissiva o commissiva, destinata ad evitare il sinistro o a diminuirne le conseguenze dannose. In deroga a quanto stabilito dall'art. 1914, 2° comma, c.c., le parti *ex art. 534 cod. nav.*, possono pattuire che le spese di salvataggio, per evitare o diminuire il danno, siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non superi la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo e salvo che l'assicuratore provi che le spese medesime siano state fatte inconsideratamente¹⁹⁸. Oltre a tale deroga, ovviamente valida in quanto disposta da una legge speciale, riprende vigore la disciplina generale, atteso che la previsione dell'art. 534, 2° comma, cod. nav., risulta derogabile solo se a favore del soggetto assicurato e, pertanto, “non sarebbe quindi valido un patto della polizza che

¹⁹⁸ Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 204; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 444; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 325; L. BUTTARO, *Assicurazioni in generale*, in *Riv. trim. dir. e proc.*, 1951, 1109. Per quanto riguarda l'omissione colposa dell'onere di avviso cfr. tra le altre Cass. 20 marzo 1964 n. 638 in *Giust. civ.*, 164, I, 1612. Sull'omissione colposa dell'onere di salvataggio cfr. A. MARCHESE, *Criteri interpretativi ed onere di salvataggio* in *Dir. prat. ass.*, 1973, 819.

escludesse ogni responsabilità dell'assicuratore per le spese fatte per evitare o diminuire un danno a suo carico o ne disponesse il risarcimento in limiti inferiori a quelli di legge”¹⁹⁹.

Le spese fatte per evitare o diminuire il danno dall'assicurato, di cui si parla negli artt. 1914, 2° comma, c.c. e 534, 2° comma, cod. nav., risultano a carico dell'assicuratore nella misura in cui è coperto il danno cui ineriscono, trattandosi, ovviamente, di un danno coperto dall'assicurazione²⁰⁰.

Essendo dunque, per disposizione del legislatore speciale *ex art. 534 cod. nav.*, l'onere di evitare o diminuire il danno anche a carico del comandante, e dei dipendenti e dei preposti dell'assicurato, nell'assicurazione corpi, nell'ipotesi in cui il comandante o l'equipaggio non adempiano, *ex art. 1915 c.c.*, dolosamente a tale onere, l'assicurato perde il diritto all'indennizzo. Diversamente accade nell'ipotesi in cui agendo con colpa, l'assicuratore ha, invece, diritto a ridurre l'indennità, in ragione del pregiudizio sofferto e ciò anche alla luce del fatto che la colpa, ancorché grave, del comandante e dell'equipaggio è coperta dall'assicurazione *ex art. 524 cod. nav.*²⁰¹

Un pregiudizio per l'assicuratore può, infatti, verificarsi per il fatto che lo stesso “non sia stato posto in grado di provvedere direttamente al salvataggio (in senso non tecnico) delle cose colpite dal sinistro, sì da eliminare o quanto meno attenuarne le conseguenze, come è suo diritto previsto dall'art. 1914, 4° e 5° c. cod. civ.”²⁰².

Stessa cosa può affermarsi nei riguardi dei preposti e dei dipendenti di terra dell'assicurato, “non essendosi l'art. 524 cod. nav. occupato di loro e non avendo pertanto apportato alcuna deroga al generale disposto dell'art. 1900 cod. civ. che

¹⁹⁹ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 326; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 738.

²⁰⁰ Sull'indagine del danno evitato o diminuito, riferito ai termini della copertura assicurativa, si afferma anche che “stante la limitazione della responsabilità dell'assicuratore al massimale di polizza congiuntamente per i danni e le spese relative, è necessario nei singoli casi tener presente l'esigenza per l'assicurato di non assumere impegni che lo portino ad esborsi superiori – sommati all'ammontare del danno – alla somma assicurata, nonché la opportunità di coprire di assicurazione le spese fatte in corso di viaggio, e ciò particolarmente tenendo conto del sistema da noi in uso della liquidazione dei sinistri a “viaggio”” così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 328.

²⁰¹ Sulla validità della clausola di polizza che commina la perdita del diritto all'indennità per il caso di mancato avviso entro tre giorni se non è specificamente approvata, cfr. L. BUTTARO, *Assicurazioni in generale*, in *Riv. trim. dir. e proc.*, cit., 1109. Sull'adempimento di due oneri cui è tenuto l'assicurato e a cui è condizionata l'attuazione della sua pretesa all'indennizzo cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit..

²⁰² Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1456. Cfr. inoltre A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698.

resta applicabile, per cui l'assicuratore non risponde se il danno è stato aggravato per loro dolo o colpa omissivi"²⁰³.

Circa i sinistri dipendenti da colpa o dolo, il legislatore, *ex art. 1900 c.c.* stabilisce che l'assicuratore non è obbligato per i sinistri cagionati da dolo o colpa grave del contraente, dell'assicurato o del beneficiario, salvo patto contrario per i casi di colpa grave; è obbligato, invece, per i sinistri cagionati da dolo o da colpa grave delle persone, del fatto delle quali l'assicurato deve rispondere. Si è già visto, in precedenza come il codice della navigazione deroghi a quest'ultimo principio in tema di *assicurazione della nave*, condizionando la responsabilità dell'assicuratore all'estraneità al sinistro dello stesso assicurato. L'assicuratore, infatti, *ex art. 524 cod. nav.*, risponde se il sinistro è dipeso da colpa ed anche se è dipeso da colpa grave²⁰⁴, del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purchè vi sia rimasto estraneo l'assicurato e, se l'assicurato è anche comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo.

Nell'assicurazione delle merci, l'assicuratore risponde ugualmente *ex art. 524 cod. nav. e art. 1900, 2° comma, c.c.*, per l'ipotesi di inosservanza dolosa o colposa dell'onere di salvataggio da parte dei preposti o dipendenti di terra dell'assicurato, che comporta il verificarsi di un danno altrimenti evitabile o attenuabile, o se tale danno sopravviene per dolo o colpa dei preposti e dipendenti di bordo dell'assicurato, che sia vettore marittimo per proprio conto²⁰⁵.

Il fatto che l'assicuratore risponda anche del dolo del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio è in linea con il principio che vede il comandante e l'equipaggio, nell'assicurazione della merce, non nella veste di ausiliari dell'assicurato ma come qualsiasi altri terzi responsabili²⁰⁶.

Il codice della navigazione configura, infatti, il comportamento del comandante e dell'equipaggio come un rischio della navigazione e le conseguenze delle loro colpe

²⁰³ Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1460.

²⁰⁴ Appare invece dubbia l'ipotesi della responsabilità dell'assicuratore per colpa lieve dell'assicurato. Sulla questione cfr. Cass. 20 febbraio 2006 n. 3654, in *Dir. trasp.*, 2008, 473 con nota di F. D'ORSI, *Influenza del trasbordo al mutamento del rischio regolato dall'art. 522 cod. nav.* In merito al cambiamento registrato, nel corso degli anni, sul tema dell'agire doloso o colposo del soggetto assicurato al quale è chiesto non più di essere genericamente diligente ma di osservare specifici e puntuali comportamenti cfr. F. SICCARDI, *La colpa dell'assicurato e dei preposti nell'assicurazione marittima*, in *Dir. trasp.*, cit., 277.

²⁰⁵ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1460.

²⁰⁶ Potrebbero essere ausiliari del contraente (armatore-vettore) in un'assicurazione per conto altrui o per conto di chi spetta, ma anche in tal caso la *ratio* della norma non cambia" cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 692.

indennizzabili senza che sia necessario il concorso di un sinistro della navigazione²⁰⁷.

Per l'ipotesi dell'assicurazione della nave, inoltre, l'assicuratore *ex art. 525 cod. nav.* risponde dei danni e delle perdite dovute a vizio occulto della nave, un vizio cioè non conosciuto e quindi non denunciabile a meno che si provi che il vizio poteva essere scoperto dall'assicurato con la normale diligenza e quindi denunciabile²⁰⁸.

In tema di assicurazione marittima della merce, può trovare applicazione il principio di esclusione della copertura assicurativa nell'ipotesi in cui, salvo patto contrario, il danno prodotto da vizio intrinseco della cosa assicurata non sia stato denunciato. L'art. 1906 c.c. non prevede, nel caso specifico, la responsabilità dell'assicuratore.

Oltre al pagamento del premio e all'adempimento dell'onere di avviso del sinistro e dell'obbligo di evitare o diminuire il danno, è altresì posto, a carico dell'assicurato, anche l'onere di salvaguardare l'azione di rivalsa dell'assicuratore nei confronti del terzo responsabile del danno.

E' regola, infatti, che nel caso in cui sia un terzo chiamato a rispondere del danno causato all'assicurato, l'assicuratore, pur sempre nei limiti del danno risarcito, abbia il diritto di surrogarsi nei diritti contro il terzo stesso²⁰⁹.

Sul punto, il legislatore ha previsto all'art. 1916 c.c. il diritto di surrogazione dell'assicuratore che, pagato l'indennizzo, può surrogarsi nei diritti dell'assicurato verso il terzo responsabile del danno, fino alla concorrenza dell'ammontare di essa, e l'onere a carico dell'assicurato di non pregiudicare tale diritti. Pregiudizio che

²⁰⁷ Cfr. Sul tema dei sinistri derivanti da colpa o dolo cfr. tra gli altri A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 693; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 122; G. M. BOI, "Seaworthiness" e "due diligence" nell'assicurazione corpi e nel trasporto marittimo di cose, nota a Cass. 2 marzo 1973, n. 572 in *Dir. mar.*, cit., 306; G. RICCARDELLI, *La colpa nautica*, cit., 120. Sul tema della prova della risarcibilità del sinistro, seppure risalente nel tempo, interessante è il pensiero di S. FERRARINI, *Vizio proprio della cosa assicurata e prova della risarcibilità del sinistro* in *Riv. dir. nav.*, cit., 29.

²⁰⁸ Cfr. In tema di vizio occulto cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 693 per il quale "l'*Inchmaree clause* disciplina la materia del vizio occulto nelle polizze corpi, stabilendo che l'assicuratore copre le perdite ed i danni che la nave subisce direttamente per "any latent defect in the machinery or hull"; essa ha avuto nella pratica interpretazione sempre più ampia". Cfr. inoltre G. M. BOI, "Seaworthiness" e "due diligence" nell'assicurazione corpi e nel trasporto marittimo di cose in *Dir. mar.*, 1974, 306; G. RICCARDELLI, *Il vizio occulto nell'assicurazione della nave*, cit..

²⁰⁹ "All'origine, l'assicuratore, con patto di polizza, si faceva cedere dall'assicurato l'azione contro il terzo, ma nel campo marittimo ben presto si fece strada la convinzione che la surroga dell'assicuratore avvenisse di pieno diritto, quando dubbi esistevano ancora per le assicurazioni terrestri", così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 390.

potrebbe verificarsi, ad esempio, nell'ipotesi in cui l'assicurato faccia scadere i termini di prescrizione di decadenza per l'esercizio dell'azione contro il terzo responsabile o disponga del diritto stesso attraverso rinunce o transazioni²¹⁰.

L'onere di salvaguardare l'azione di rivalsa dell'assicuratore nei confronti del terzo responsabile del danno, trova la sua giustificazione nel fatto che fino al momento in cui l'assicuratore non manifesti la volontà di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti del terzo responsabile, è l'assicurato ad essere titolare di un diritto nei confronti di quest'ultimo e, pertanto, è tenuto a comportarsi in maniera consona a tutela del diritto di surrogazione *ex art. 1916, 3° comma, c.c.*.

Dalla lettura della norma si evince, dunque, che il legislatore ha voluto evidenziarne una triplice finalità: salvaguardare il principio indennitario per non permettere l'arricchimento del soggetto assicurato che, per un unico danno, potrebbe percepire doppio indennizzo, dall'assicuratore e dal terzo; rispettare il principio della responsabilità, che tiene conto del comportamento del terzo, impedendo così che il terzo benefici di un contratto al quale è completamente estraneo; salvaguardare il patrimonio dell'assicurato con lo scopo di diminuire i costi di gestione del ramo assicurativo.

Per quanto riguarda la natura giuridica della surroga dell'assicuratore, si può condividere l'opinione della dottrina e della giurisprudenza dominante che, sottolineandone il carattere derivativo dell'acquisto, la considera un'ipotesi di successione a titolo particolare dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato²¹¹.

²¹⁰ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 700. A. CUSMAL, *L'assicurazione delle merci*, in A. ANTONINI (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 120; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I-, cit.. In giurisprudenza cfr. Cass. 9 giugno 2004, n. 10968, in *Dir. trasp.*, 2005, 1021; Cass. 1 giugno 1995, n. 6156, in *Dir. econ. Assic.*, 1996, 243; Cass. 27 giugno 1958, n. 2296, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, 80. La funzione svolta dall'assicuratore appare una funzione sussidiaria in quanto "l'indennità da lui pagata, quando del danno è responsabile un terzo, serve a far fronte alle deficienze del meccanismo riparatore, e cioè al ritardo o all'inadempienza del terzo. Se infatti il terzo adempie, l'assicuratore è liberato. In altri termini, pagando l'indennità, l'assicuratore anticipa quanto alla fine il terzo dovrà e potrà pagare, e ciò spiega perché, e in quali limiti, egli subingredisca nei diritti dell'assicurato verso il terzo", così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 391 alla stessa pagina si rinvia anche per la chiara esposizione in tema di rinuncia alla surroga sia in favore dell'assicurato che in favore del terzo.

²¹¹ Cfr. P. D'AMATO – A. MIGNONE, *Sulla surroga dell'assicuratore e la relativa prova*, in *Dir. mar.*, cit., 875.; C. TINCANI, *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, cit.; B. FIORE, *I presupposti della surrogazione legale dell'assicurazione nell'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2002, 920; G. CASTELLANO – S. SCARLATELLA, *Le assicurazioni private*, in *Giur. sist. Civ. comm.*, fondata da W. BIGIAMI, Torino, 1981, 384; A. LA TORRE, *Il punto sulla surrogazione dell'assicuratore*, in *Ass.*, 1978, I, 348. In giurisprudenza cfr. tra le più recenti Cass. 25 marzo 2002, n. 4211, in *Dir. trasp.*, 2002, 917; Cass. 7 agosto 1996, n. 7247, in *Dir. trasp.*, 1997, 574; Cass. 23 maggio 1996, n. 4755, in *Dir. econ. ass.*, 1997, 659; Cass. 8 novembre 1994, n. 9271 in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1995, 322. Non è, tuttavia, da

Una successione che non scaturirebbe automaticamente dalla legge, cioè *ope legis*, con il pagamento dell'indennità, configurando così un'ipotesi di surrogazione legale disciplinata dall'art. 1203, n.5, c.c., ma dalla manifestazione della volontà dell'assicuratore di sostituirsi all'assicurato.

Secondo l'opinione dominante, l'ipotesi in esame non può rientrare nella disciplina dell'art. 1203 c.c., in quanto l'assicuratore paga un debito proprio e non un debito del terzo e gli succede solo dopo aver pagato l'indennità e manifestato la volontà di sostituirsi all'assicurato, non essendo titolare di un diritto proprio da far valere nei confronti del terzo ma solo di una facoltà di subentrare nei diritti dell'assicurato, che può esercitare, tra l'altro, quando ritiene opportuno. Si tratta cioè di una peculiare forma di successione particolare nel diritto di credito verso il terzo²¹². Diversamente dall'ipotesi della surrogazione legale disciplinata dall'art. 1203 c.c., l'assicuratore con il pagamento dell'indennità, non estingue il diritto di credito del soggetto danneggiato verso il terzo responsabile fino a quando non comunica all'assicurato l'avvenuto pagamento dell'indennità.

Trattandosi, dunque, di un acquisto a titolo derivativo, l'assicuratore non può far valere nei confronti del terzo, diritti maggiori di quelli spettanti all'assicurato. D'altro canto, il terzo può opporre all'assicuratore tutte le eccezioni che avrebbe potuto opporre all'assicurato²¹³.

Tutto ciò comporta che l'assicurato, pur avendo l'onere di salvaguardare l'azione di rivalsa contro il terzo responsabile, continua ad essere soggetto legittimato ad esercitare l'azione contro il terzo, anche dopo aver percepito l'indennità assicurativa. Legittimazione che viene meno solo a seguito del pagamento dell'indennizzo e della comunicazione al terzo, da parte dell'assicuratore, di volersi sostituire all'assicurato²¹⁴.

tralasciare l'opinione di altra autorevole dottrina, secondo la quale si ricade in una particolare e specifica surrogazione automatica *ex lege*. In merito alle argomentazioni poste a tutela di tale tesi, si rinvia a G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1505. Sul contrasto giurisprudenziale e dottrinario in tema di modalità da seguire per salvaguardare l'azione di responsabilità cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 404.

²¹² Cfr. Cass. 25 marzo 2002, n. 4211, in *Dir. trasp.*, 2002, 917, con nota di B. FIORE, *I presupposti della surrogazione legale* dell'assicurazione *nell'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto*; Cass. 14 giugno 1994, n. 5246, in *Dir. mar.*, 1996, 158; Cass. Sez. Un. 13 marzo 1987, n. 2639, in *Dir. trasp.*, II, 1988, 209; Cass. 25 ottobre 1982, n. 5565, in *Trasp.*, 1983, 138; Cass. 27 giugno 1958, n. 2296, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, 80.

²¹³ In giurisprudenza cfr. Cass. 6 giugno 1979, n. 3193, in *Ass.*, 1979, 75; Cass. 4 marzo 1960, n. 407, in *Riv. dir. nav.*, 1961, II, 98. Trib. Genova 31 dicembre 1951, in *Ass.*, 1952, II, 14.

²¹⁴ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 394 e in giurisprudenza tra le tante cfr. Cass. 11 ottobre 1995, n. 10597, in *Giur. it. mass.*, 1995, 1116; Cass. 26 maggio 1994, n. 5165, in *Dir. mar.*, 1995, 1012; Cass. 15 giugno 1979, n. 3375, in *Ass.*, 1979, 83; Cass. 13 marzo 1975, n. 954, in

L'assicuratore è, dunque, legittimato ad esercitare l'azione in esame solo se, in precedenza, abbia effettuato il pagamento dell'indennità assicurativa e prodotto in giudizio la quietanza di tale pagamento, atteso che la stessa contiene la prova del contratto di assicurazione e l'esatta determinazione del danno risarcito²¹⁵.

Un'attenta riflessione, conduce, dunque, e così concordando anche con il prevalente orientamento giurisprudenziale e dottrinale, ad affermare che i presupposti della surrogazione assicurativa possono essere individuati nel pagamento dell'indennizzo da parte dell'assicuratore all'assicurato, nella comunicazione dell'assicuratore al terzo di voler esercitare l'azione di surrogazione e, ovviamente, nell'esistenza di un valido contratto di assicurazione²¹⁶.

L'assicurato, infine, ex art. 1916, 3° comma, c.c., è altresì responsabile verso l'assicuratore del pregiudizio arrecato al diritto di surrogazione. Sul punto, si ritiene applicabile la disposizione dell'art. 1915 c.c. che per il comportamento doloso dell'assicurato prevede la decadenza dal diritto all'indennizzo, e per quello colposo, la riduzione dello stesso in ragione del pregiudizio sofferto. Sarà a carico dell'assicuratore la prova del pregiudizio sofferto e la dimostrazione che l'esercizio dell'azione contro il terzo responsabile avrebbe sortito un effetto positivo.

Ass. 1975, II, 257; App. Genova 29 maggio 1969, in *Dir. mar.*, 1970, 139; App. Genova 11 marzo 1966, in *Dir. mar.*, 1966, 259; App. Trieste 23 febbraio 1966, in *Dir. mar.*, 1966, 246. Cfr. inoltre E. FAVARA, *Legittimazione nella surroga dell'assicuratore e prova del contratto*, in *Giur. compl. Cass. civ.*, 1954, V, 507; S. FERRARINI, *Prova degli estremi della surroga assicuratoria ed eccezioni opponibili dal terzo all'assicuratore*, in *Ass.*, 1954, II, 2, 249.

²¹⁵ La surrogazione per volontà delle parti è particolarmente importante in presenza di un'assicurazione sottoscritta da più assicuratori, quando il pagamento della intera indennità viene fatto dalla compagnia delegataria, che se ne fa rilasciare quietanza al proprio nome, e successivamente agisce in proprio contro il terzo. In tale ipotesi, mancano gli estremi della surroga *ex lege* (per la parte dell'indennità pagata dai coassicuratori), ma la delegataria è ugualmente legittimata ad agire per l'intero danno in forza della surrogazione convenzionale". Sul punto più ampiamente cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 401; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698.

²¹⁶ Cfr. App. Roma 21 aprile 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 918 con nota di A. CUSMAI, *Legittimazione attiva dell'assicuratore in surrogazione e pluralità di polizza a tutela degli interessi del proprietario di merci trasportate*; App. Genova 23 aprile 2003, in *Dir. mar.*, 2004, 527 con nota di C. IACOBBE, *La surroga assicurativa ex art. 1916 c.c. nell'assicurazione merci trasportate. punti fermi e profili problematici*; Trib. Salerno 26 maggio 2005, in *Dir. mar.*, 2006, 875 con nota di P. D'AMATO – A. MIGNONE, *Sulla surroga dell'assicuratore e la relativa prova*; Trib. Salerno 26 maggio 2005, in *Dir. mar.*, 2006, 875; A. LA TORRE, *Scritti di diritto assicurativo*, Milano, 1979, 239.

2.11 La liquidazione del danno

Al verificarsi del rischio assicurato e dopo che siano stati adempiuti l'obbligo del pagamento del premio e tutti gli oneri innanzi accennati e l'assicurato riesca a provare l'esistenza, l'ammontare del danno subito e la copertura assicurativa di quest'ultimo, anche nei limiti temporali e spaziali di questa, l'assicuratore *ex art.* 1905, 1° comma, c.c., è tenuto a risarcire, nei modi e nei limiti stabiliti dal contratto, il danno sofferto dall'assicurato in conseguenza dell'avveramento del sinistro²¹⁷.

Il debito dell'indennizzo assicurativo sorge, dunque, nel momento in cui il sinistro si verifica anche se per essere liquidato, occorre che diventi esigibile e, a tal fine, è importante sia l'attività di raccolta di tutti gli elementi probatori da parte dell'assicurato, sia quella di liquidazione dell'assicuratore, sulla base degli elementi raccolti, variabile a seconda che si tratti di assicurazione merci o corpi.

Per quanto riguarda l'assicurazione delle merci, il certificato di avaria contenente una serie di prescrizioni, aventi finalità diverse, ma necessarie per il pagamento dell'indennizzo, rappresenta il documento base per la liquidazione del danno. Si ricorda come esempio, che chi reclama il diritto all'indennizzo deve anche provare una titolarità dell'interesse assicurato sulle cose: essere il proprietario o agire per conto dello stesso, cosicché l'assicuratore che adempia, possa essere sicuro di pagare bene e che, usando l'ordinaria diligenza, possa facilmente controllare che il soggetto reclamante il pagamento dell'indennizzo sia l'effettivo danneggiato (art. 1889, 2° comma, c.c.). A sostegno di tale scopo, la polizza assicurativa merci può

²¹⁷ La svalutazione subita dalla moneta nel periodo intercorso tra l'epoca in cui l'assicuratore avrebbe dovuto risarcire il danno e l'epoca in cui, invece, lo ha fatto realmente, è stata al centro di un lungo dibattito in dottrina. Fra i tanti si rinvia a S. FERRARINI, *Sui problemi giuridici posti dalla svalutazione monetaria nel campo delle assicurazioni marittime*, in *Ass.* 1983, I, 479, al quale si rinvia anche per l'interessante esposizione della posizione della Suprema Corte sull'argomento. Sotto il profilo probatorio e in tema di prassi internazionale, spetta all'assicurato provare la sussistenza di un danno alle cose assicurate e, all'assicuratore dar la prova che il danno sia invece dipeso da uno dei rischi espressamente esclusi. In assenza di tale prova, l'indennizzo è dovuto. Diverso orientamento è assunto dalla giurisprudenza italiana secondo la quale, salvo un diverso accordo delle parti, è posto a carico dell'assicurato anche l'onere di provare la non sussistenza di un'ipotesi di esclusione della garanzia assicurativa. Cfr. sul punto Cass. 20 marzo 2006 n. 6108, in *Imp.*, 2006, 9, 1359; Cass. 12 febbraio 1998, n. 1473, in *Trib. Genova* 17 aprile 1990, in *Dir. mar.*, 1991, 122; Cass. 30 novembre 1981, n. 6376, in *Foro it.*, 1982, I, 1069; Cass. 8 novembre 1980, n. 5999, in *Giust. civ.*, 1981, I, 1096; Cass. 4 marzo 1978, n. 1081, in *Arch. civ.*, 1978, 866; App. Genova 30 marzo 1974, in *Dir. mar.*, 1975, 234; Cass. 8 novembre 1967 n. 2702, in *Riv. dir. mar.*, 1968, II, 42. Cfr. inoltre, tra i tanti, S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit.; C. PILLININI, *La perizia nell'assicurazione trasporti: questioni inerenti l'onere della prova e la salvaguardia dei diritti di rivalsa*, in *Dir. traspr.*, 1997, 367.

prevedere l'obbligo di esibire, oltre alla polizza di carico, anche la fattura di origine delle merci, attraverso la quale "l'assicuratore è poi in condizioni di stabilire la possibile preesistenza del danno all'assicurazione, il valore delle merci assicurate, il reale ammontare del danno reclamato (ad esempio: confrontando i pesi e/o le caratteristiche merceologiche della merce a destino con quelli certificati dai documenti di origine); la natura e l'imballaggio delle merci, e di accertare così se questi abbiano potuto influire sul danno"²¹⁸.

All'assicuratore, una volta assolto l'obbligo della documentazione, è concesso un termine di trenta giorni per l'espletamento della procedura e per la liquidazione dell'indennità e, in caso di ritardo non giustificato, può essere messo in mora.

Liquidazione che avviene presso la sede dell'assicuratore o dell'agente che conclude il contratto, considerata luogo di esecuzione del contratto *ex art.* 1182, 1° comma, c.c..²¹⁹

Nella procedura di accertamento del danno, il valore delle cose assicurate è quello accertato al momento del sinistro e, di conseguenza, non equivale a stima la dichiarazione di valore delle cose assicurate, contenuta nella polizza o in altri documenti ai sensi dell'art. 1908, 3° comma, c.c.. A questo principio generale, come già accennato in precedenza, il legislatore ha previsto una deroga nel campo delle assicurazioni marittime, infatti *ex art.* 515 cod. nav., nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima, cosicché "quando la polizza è stimata, per legge o per espressa dichiarazione delle parti, la valutazione ivi contenuta è vincolante per le parti; altrimenti, spetta all'assicurato provare il valore della cosa al momento del sinistro"²²⁰.

Fermo restando che la disciplina della liquidazione dell'indennità è diversa a seconda che avvenga per avaria o per abbandono, per l'ipotesi in cui la cosa sia stata assicurata per un valore inferiore a quello assicurabile, l'assicuratore, *ex art.* 1907 c.c., risponde dei danni in proporzione della parte di valore assicurato, a meno che non sia diversamente convenuto²²¹.

²¹⁸ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 405.

²¹⁹ La complicata procedura di liquidazione fa infatti escludere l'applicazione del terzo comma dell'art. 1182 c.c. Cfr. Cass. Sez. Un., 20 novembre 1976, n. 4358, in *Foro it.*, 1977, I, 2311.

²²⁰ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 701. Cfr. inoltre D. BOCCHESI, *Polizza stimata e inopponibilità al terzo responsabile*, nota a Cass. 4 dicembre 1992, n. 12919 in *Dir. trasp.*, 1993, 917; S. FERRARINI, *La stima del valore di assicurazione con particolare riguardo alle assicurazioni marittime*, in *Riv. dir. nav.*, I, cit., 3.

²²¹ Cfr. Cass. 12 luglio 1962, n. 1989, in *Riv. dir. nav.*, 1963, II, 86.

L'assicuratore deve risarcire, *ex art. 521 cod.nav.*, i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate a causa del verificarsi del sinistro, per il loro intero ammontare e nei limiti del contratto. I danni parziali e le perdite sono denominati con il termine *avarie*, che a loro volta si suddividono in *avarie particolari* e *avarie comuni*²²².

Occorre sottolineare che essendo l'avaria la conseguenza di un atto che è stato preso ragionevolmente dal comandante della nave o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione *ex art. 469 cod. nav.*, è conseguenza logica che, *ex art. 475 cod. nav.*, ciascun interessato alla spedizione, partecipi alla formazione della massa debitoria e contribuisca alla sopportazione del danno o della spesa in proporzione al valore dei beni per lui in rischio.

A carico dell'assicuratore c'è l'obbligo di risarcire per il loro intero ammontare, nei limiti del contratto, i danni e le spese prodotti da un atto di avaria comune subito dalla cosa assicurata, come se si trattasse di danno da avaria particolare. Infatti, *ex art. 536 cod. nav.*, l'assicuratore deve risarcire per il loro intero ammontare, nei limiti del contratto, i danni subiti dalle cose assicurate, sia che riguardino un accidente della navigazione sia le spese prodotte da un atto di avaria comune, salva nel caso in cui tali danni e spese siano ammessi a contribuzione, la facoltà di surroga nei diritti dell'assicurato verso gli altri soggetti interessati alla spedizione.

Questi ultimi avranno *ex art. 526 cod. nav.*, il diritto ad ottenere il risarcimento dall'assicuratore per le rispettive quote di contribuzione in avaria comune.

Per quanto riguarda il calcolo dell'indennità per contributi di avaria comune, ai sensi dell'art. 537 cod. nav., 1° comma, cod. nav., e alla luce del principio dell'assicurazione del rischio di contribuzione, inteso come assicurazione di responsabilità limitata, si evidenzia che si effettua assumendo come valore assicurabile il valore contributivo della cosa, in ordine alla quale l'assicurazione è stata stipulata. A tale valore si deve far riferimento anche quando il valore assicurabile della cosa sia stato oggetto di stima. Trova così applicazione il principio della proporzionalità dell'indennità di assicurazione al rapporto fra il valore della cosa assicurata alla fine del viaggio contributivo (valore contributivo) e la somma assicurata.

²²² Per avaria particolare, si intende il complesso dei danni e delle perdite che colpiscono direttamente la cosa assicurata, per quelle comuni, invece, ai sensi dell'art. 469 cod. nav., i danni e le spese che sono la conseguenza di un provvedimento ragionevolmente preso dal comandante della nave, o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione. Le avarie comuni, a loro volta si distinguono in avarie danno e avarie spese. Sulla descrizione dettagliata delle avarie danno e avarie spese cfr., A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 205.

L'ammontare del danno da risarcire, ex art. 537, 2° comma, cod. nav., è dato dalla quota di contribuzione posta a carico dell'assicurato dal regolamento di avaria, che trova applicazione anche nei confronti dell'assicuratore, purchè gli sia stato dato avviso dell'inizio del procedimento di liquidazione e messo in condizione di poter intervenire nel procedimento stesso²²³.

Nell'assicurazione corpi, il momento definitivo dell'accertamento dei danni è rinviato a quello in cui si eseguono le riparazioni e, in tale ipotesi, l'assicuratore oltre a far intervenire un perito di propria fiducia, può anche scegliere il cantiere dove avviare tutta la procedura: dai preventivi, alle gare, alle riparazioni stesse.

Con riferimento al valore di stima nell'assicurazione corpi e nonostante alcune perplessità manifestate da una parte della dottrina, si ritiene preferibile, in omaggio al principio indennitario, seguire la tesi che considera il debito dell'assicuratore riguardante il pagamento dell'indennità per perdita o avaria, come debito di valore e non di valuta. Affermazione rilevante, soprattutto perché da tale scelta consegue la rivalutazione automatica in ordine alla intervenuta svalutazione monetaria²²⁴.

Nell'ipotesi di assicurazione per ricorso di terzi danneggiati da urto contro l'armatore, ipotesi di assicurazione di responsabilità, nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore, ex art. 538 cod. nav., applicando la regola proporzionale, si assume come valore assicurabile il valore della nave determinato ai sensi dell'art. 515 cod. nav. o, se si tratta di assicurazione del nolo da guadagnare, il nolo del viaggio per il suo ammontare lordo.

Per quanto riguarda, invece, i sinistri successivi si ricorda che la polizza assicurativa, a meno che non sia scaduta o non esista un'apposita clausola di estinzione, non si estingue con il verificarsi del sinistro per cui, quando la cosa assicurata subisce più sinistri, nel corso dello stesso viaggio, l'assicuratore è tenuto a corrispondere l'indennizzo fino al limite della somma originariamente assicurata. Se tutti i sinistri assorbono l'intero valore, l'assicurazione si estingue, permane invece se, detratte dall'indennità le somme pagate per i sinistri avvenuti con lo

²²³ Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 206; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 703; E. PIOMBINO, *Small General Average Clauses nell'assicurazione marittima corpi: nuovi testi e vecchi problemi*, in *Dir. mar.*, 2005, 1505; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 698; A. VINCENZI, *Sulla misura dell'indennità assicurativa per contributi di avaria comune*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 336.

²²⁴ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1473; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit.. In giurisprudenza cfr. tra le tante, Cass. 5 gennaio 1991, n. 44, in *Dir. mar.*, 1993, 60; Cass. 26 gennaio 1988, n. 661 in *Giust. civ. mass.*, 1988, I; Cass., Sez. Un., 13 marzo 1987, n. 1067, in *Mass. giust. civ.*, 1987; Cass. 28 aprile 1984, n. 3835, in *Ass.*, 1985, II, 157.

stesso viaggio, lo stesso non sia stato interamente assorbito dal sinistro successivo (art. 539 cod. nav.)²²⁵.

Con riferimento ad un'antica consuetudine, gli assicuratori hanno la possibilità di limitare la loro responsabilità mediante le c.d. franchigie e di non risarcire i danni se l'avaria non supera un determinato valore della cosa assicurata.

Nell'assicurazione corpi, particolare attenzione va all'inchiesta sommaria prevista dall'art. 578 cod. nav., che prevede l'obbligo a carico dell'autorità marittima o consolare di procedere ad indagini sommarie sulle cause e sulle circostanze del sinistro stesso, e di prendere i provvedimenti occorrenti per impedire la dispersione delle cose e degli elementi utili per ulteriori accertamenti. Se dalla redazione del processo verbale risulta che il fatto che ha causato il danno sia avvenuto in virtù di dolo o colpa, ex art. 579 cod. nav., si apre un'inchiesta formale e nelle polizze corpi si prevede che, almeno nelle ipotesi di colpa, il regolamento delle indennità resta sospeso fino alla chiusura della stessa²²⁶.

Dopo aver raccolto tutti gli elementi necessari, il liquidatore nel procedere alla liquidazione dell'indennità, nelle assicurazioni corpi, può giovare dell'opera di un professionista esperto della materia, di un liquidatore di avaria cd. *average adjuster*. Nelle polizze, di frequente, sono pattuite tali franchigie, aventi lo scopo di evitare all'assicuratore i piccoli indennizzi, di eliminare tutte le delicate problematiche sull'origine del sinistro per danni di poco rilievo e, conseguentemente, di stimolare il soggetto assicurato a curare con attenzione l'imballaggio delle merci e a vigilarne lo stivaggio.

Talvolta, il riferimento alla franchigia è usato per escludere la responsabilità dell'assicuratore, come nel caso dell'adozione delle clausole franco avaria particolare, franco avaria reciproca, caricazione sopra coperta ecc..

La franchigia comporta il vantaggio di una diminuzione dell'indennizzo da corrispondere da parte dell'assicuratore e nel caso di franchigia c.d. di copertura, riduce i sinistri dei quali lo stesso risponde, mentre nel caso della franchigia c.d. di danno, riduce l'indennizzo dovuto dall'assicuratore per il singolo danno.

²²⁵ Cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 206; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 704; G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 1 ss.

²²⁶ Secondo parte della dottrina, inoltre, "talune polizze aggiungono che la stessa sospensione si ha quando del sinistro è investita l'autorità giudiziaria penale, ma la norma sembra debba essere limitata ai casi in cui il sinistro penale può avere influenza sulle decisioni relative alla liquidazione dell'indennità assicurativa" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 350.

Nell'ambito della polizza di assicurazione corpi, la franchigia si applica a tutti i danni, alle avarie spese, alle avarie comuni ed al ricorso di terzi.

Per quanto riguarda l'assicurazione merci "la franchigia ha una disciplina tutta propria, concernendo, oltre che l'esclusione di piccoli danni, la semplificazione del computo dei premi ed il ribasso delle tariffe; non si applica a tutte le avarie, ma soltanto a quelle che si risolvono in una perdita parziale o in un deterioramento. Le avarie spese, che sono indipendenti dalla natura delle cose assicurate, ne sono escluse"²²⁷.

2.12 L'abbandono della nave

E' oramai consuetudine, nel campo delle assicurazioni marittime dei corpi e delle merci, che l'assicurato, in presenza di tutti i presupposti richiesti, abbia la possibilità di scegliere tra la liquidazione per avaria o la liquidazione per abbandono del bene all'assicuratore.

L'azione per la liquidazione per avaria può essere esperita dall'assicuratore per il danno sofferto sia per l'ipotesi di perdita totale che di perdita parziale. Nonostante a carico dello stesso vi sia l'obbligo di dimostrare che la nave o la merce sia interamente perduta, spesso si verificano situazioni particolari nelle quali, non riuscendo a provare di aver subito una perdita fisica delle stesse, o che non si sia verificata una vera e propria *navis fractio*, è praticamente impossibile per l'assicurato fornire la prova della perdita totale o di una perdita *in fieri*. In queste situazioni trova, pertanto, cittadinanza l'azione per la dichiarazione di abbandono che ha come presupposto la dismissione di una cosa che l'assicurato considera definitivamente perduta.

L'assicurato è sempre libero di scegliere in merito alla sua richiesta indennitaria tra la richiesta di avaria o la liquidazione per abbandono ma la sua scelta sarà,

²²⁷ G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit.; C. PERSICO, *Le assicurazioni marittime*, cit.; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, III, cit., 1 ss.. Con riferimento alle applicazioni delle franchigie con effetti diversi a seconda delle singole polizze operanti in paesi diversi cfr. N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 1008.

ovviamente, condizionata dalla possibilità di fornire la prova della perdita totale e dalle condizioni economiche del momento.

Se il mercato è in fase di salita e la stima della polizza è bassa, converrà mantenere la proprietà della nave, procedere alle riparazioni e proporre l'azione di avaria; viceversa se il mercato è in discesa e la stima della nave è bassa, sarà conveniente procedere con l'azione di abbandono²²⁸.

L'abbandono della nave all'assicuratore, finalizzato alla liquidazione dell'indennità di perdita totale all'assicurato, è, dunque, un istituto tipico delle assicurazioni marittime. Con l'abbandono della nave, l'assicurato trasferisce il diritto di proprietà all'assicuratore in cambio dell'acquisto del diritto a chiedere l'indennizzo per la perdita totale, e non il diritto alla somma assicurata, così come recitava l'abrogato codice del commercio agli articoli 638, 1° comma e 640, 2° comma.

Al diritto di conseguire l'indennità per perdita totale, corrisponde l'obbligo di cedere il diritto di proprietà sulla cosa assicurata e nella quale subentra l'assicuratore con piena disponibilità e senza limitazioni.

La funzione di tale istituto è, dunque, quella di risarcire la perdita totale di un danno anche quando il danno subito dalla cosa assicurata non è totale, funzione che viene assolta, grazie al trasferimento all'assicuratore del diritto di proprietà delle cose nello stato in cui si trovano, dopo l'avveramento del sinistro.

Solo con l'abbandono totale della cosa assicurata, una perdita non totale diviene totale e permette il sorgere del diritto ad ottenere l'indennità di perdita totale.

Nei casi previsti dalla legge, *ex artt.* 540 cod. nav. e ss., l'assicurato ha la facoltà di abbandonare all'assicuratore la nave, l'aeromobile, la merce o il nolo da guadagnare, allo scopo di esigere l'intera indennità che è dovuta per perdita totale.

E' dunque una facoltà concessa all'assicurato decidere se abbandonare o meno la nave, di certo l'assicuratore non può imporre tale decisione, anche se in alcuni casi non può che essere l'unica possibile scelta per l'assicurato²²⁹.

²²⁸ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1478; S. CRISAFULLI BUSCEMI, *Azione per avaria ed azione per abbandono della nave all'assicuratore*, in *Ass.*, 1980, I, 266; N. GASPERONI, voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, cit., 1010. Inoltre cfr. A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit., 205; M. GRICOLI, *Appunti sulla revisione del regime dell'abbandono all'assicuratore*, in *Ass.*, 1981, I, 372; E. SPASIANO, *Modi di acquisto della proprietà navale*, in *Dir. mar.*, 1963, 20; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731. In giurisprudenza cfr. Cass. 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209; Cass. 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209; App. Roma 14 febbraio 1963, in *Riv. dir. nav.*, 1963, II, 118.

²²⁹ L'attenzione è posta sulla convenienza dell'assicurato. In alcuni casi, infatti, "in presenza di una situazione ascendente del mercato delle navi, l'assicurato può avere convenienza (specie in relazione

E' necessario, inoltre, che l'assicurato sia in condizione di poter esercitare tale facoltà, sia cioè legittimato non solo a chiedere la liquidazione dell'indennità di perdita totale all'assicuratore, ma lo sia anche a poter disporre delle cose assicurate. E' legittimato il soggetto che vanta un interesse sulla cosa e sia anche proprietario della stessa, non può invece "avvalersi dell'abbandono il creditore ipotecario o pignoratizio, ed in genere qualunque altra persona la quale abbia assicurato sulla cosa un interesse (c.d. interesse concorrente) diverso da quello del proprietario"²³⁰. Legittimato a ricevere la dichiarazione di abbandono, invece, è l'assicuratore e, nel caso di coassicurazione, la dichiarazione di abbandono deve essere indirizzata a tutti gli assicuratori, non ritenendosi che la compagnia delegataria abbia la rappresentanza delle coassicuratrici, per quanto riguarda il verificarsi dell'effetto reale dell'abbandono²³¹.

L'atto di abbandono che, per l'assicurato, costituisce un onere da adempiere al fine dell'ottenimento dell'indennizzo per la perdita totale delle cose assicurate, non può essere soggetto a condizioni e deve comprendere, *ex art. 545 cod. nav.*, tutte le cose in rischio per l'assicuratore al momento del sinistro e i diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso i terzi.

L'abbandono riguarda quindi l'interesse che ha l'assicurato sulla cosa assicurata, che deve essere abbandonata nella sua interezza nella misura in cui l'interesse è coperto dall'assicuratore e sempre nei limiti di tale copertura.

ad una bassa valutazione della nave nella polizza) a riparare la nave e ad esercitare quindi l'azione di avaria; per converso, in una situazione capovolta rispetto a quella ora ipotizzata (mercato discendente e valutazione alta), l'assicurato può avere interesse a preferire l'azione di abbandono" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 412. Sulla storia dell'istituto dell'abbandono cfr. A. LUZZATI, *Il contratto di assicurazione marittima e la liquidazione per abbandono*, Torino, 1912. Per la descrizione delle ipotesi in cui risulta difficile all'assicurato provare di aver subito una perdita totale della nave o delle merci cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1474. Cfr. inoltre Cass. 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209.

²³⁰ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 423; A. CRISTOFFANINI, *Legittimazione e rappresentanza nella dichiarazione di abbandono*, in *Ass.*, 1951, I, 297. In giurisprudenza Cass. 27 marzo 1970, n. 838, in *Mass. dir. civ. Cass.*, 1970, 759; Cass. 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209; App. Genova, 29 agosto 1951, in *Riv. dir. nav.*, 1952, II, 217; App. Roma 22 luglio 1948, in *Ass.*, 1951, II, 54. Per il caso di comproprietà della nave, la dichiarazione di abbandono va fatta da ciascuno e da tutti i caratisti, altrimenti non potrà che concernere la quota di proprietà (in carati) di pertinenza di colui che procede all'abbandono cfr. sul punto G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1499.

²³¹ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 424. Secondo altra parte della dottrina, la delegataria avrebbe, per conto delle altre compagnie assicuratrici, la legittimazione a ricevere la dichiarazione di abbandono ma non quella di respingere l'abbandono. Sul punto cfr. M. GRICOLI, *L'abbandono all'assicuratore*, Padova, 1963, 95; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1500.

Infatti, se l'assicurazione non copre l'intero valore assicurabile della cosa, l'atto di abbandono è limitato ad una parte della cosa stessa, proporzionale alla somma assicurata²³².

Il legislatore elenca i casi ed i presupposti oggettivi necessari, in cui è possibile effettuare l'abbandono della nave, della merce e del nolo negli artt. 540, 541 e 542 cod. nav. e indica i requisiti di forma ed i termini che si devono rispettare nel successivo articolo 543 cod. nav..

In tema di forma, il legislatore prevede che la dichiarazione di abbandono debba essere fatta per iscritto a norma dell'art. 543 cod. nav. e che gli atti traslativi, costitutivi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi o loro carati, *ex art.* 249 cod. nav., devono essere fatti per iscritto, a pena di nullità, e se fatti all'estero devono essere ricevuti dall'autorità consolare e resi pubblici mediante la trascrizione *ex art.* 250 cod. nav..

Risulta, dunque, che per il trasferimento del diritto di proprietà occorre rispettare il requisito della forma scritta *ad substantiam*, richiesto dall'art. 543 cod. nav., e che, per quanto riguarda la pubblicità, la dichiarazione di abbandono deve essere contenuta in un atto pubblico o in una scrittura privata autenticata *ex art.* 252, 1° comma, cod. nav..

Pertanto, affinché l'atto di abbandono sia valido, il legislatore richiede solo la forma scritta, mentre per la sua opponibilità ai terzi, prescrive l'atto pubblico o l'autenticazione della scrittura che può essere attuata anche in un tempo successivo rispetto alla dichiarazione di abbandono e alla scadenza dei termini previsti per tale dichiarazione²³³.

L'assicuratore con l'acquisto del diritto di proprietà della cosa assicurata, diventa anche responsabile nei confronti di quei creditori che sono muniti di privilegio speciale sulla cosa *ex art.* 552 e 561 cod. nav.. L'assicuratore, infatti, può subire

²³² Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 705; M. GRICOLI, *L'abbandono all'assicuratore*, cit.; A. CRISTOFFANINI, *Legittimazione e rappresentanza nella dichiarazione di abbandono*, in *Ass.*, I, cit., 297. Per la giurisprudenza cfr. Cass. 28 luglio 1977, n. 3372, in *Dir. mar.*, 1978, 61; Cass. 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209; Cass. 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209.

²³³ “In pratica non è frequente che si provveda a trascrivere l'atto di abbandono nei registri di iscrizione della nave prima che siano concluse le trattative tra assicurato e assicuratore per la liquidazione del sinistro, e che spesso, anche dopo tale liquidazione, quando il relitto viene venduto, la vendita è fatta al nome dell'assicurato”, così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 426 al quale si rinvia anche per quanto esposto in tema di legge regolatrice della forma dell'abbandono. Sul punto cfr. inoltre S. M. CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970, 224; Trib. Chiavari 26 novembre 1968, in *Dir. mar.*, 1969, 126; Trib. Taranto 31 marzo 1967, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 302.

l'espropriazione da parte dei creditori privilegiati anche se non risulta debitore degli stessi. Al medesimo, è riconosciuta la titolarità dell'azione di rivalsa nei confronti dell'assicurato a meno che, in base all'accordo firmato, non abbia assunto anche l'obbligo di tener indenne l'assicurato stesso da eventuali azioni di reclamo da parte del terzo.

E' altresì rilevante, oltre a quanto previsto dal legislatore in termini di presupposti oggettivi, requisiti di forma e termini, precisare anche il momento esatto al quale riferirsi per stabilire se questi ultimi esistano o meno, per una valida dichiarazione di abbandono all'assicuratore o siano venuti meno per un miglioramento della situazione che aveva fatto sorgere la possibilità di procedere con l'abbandono.

Si pensi all'ipotesi di un salvataggio o recupero di una nave ritenuto impossibile in un primo momento, per poi trovarsi di fronte ad una situazione capovolta e poter procedere al recupero della stessa.

Si ritiene che, non al momento in cui si verifica il sinistro o si effettua la dichiarazione di abbandono, ma è a quello in cui la dichiarazione di abbandono è stata portata a conoscenza dell'assicuratore, che occorre far riferimento per la verifica della presenza di tutti i presupposti perché si possa procedere con una valida dichiarazione di abbandono²³⁴.

La dichiarazione di abbandono, quale atto unilaterale recettizio, in quanto produce effetto dal giorno della ricezione della comunicazione dell'abbandono dell'assicurato all'assicuratore, può produrre effetto reale ed effetto obbligatorio.

L'effetto reale si verifica automaticamente: il trasferimento del diritto di proprietà delle cose abbandonate e dei diritti sulle stesse all'assicuratore, realizzando così, l'assicuratore, un acquisto a titolo derivativo, si attua per effetto della ricezione della dichiarazione di abbandono. Il trasferimento del diritto di proprietà si verifica dal giorno in cui la dichiarazione è stata portata a conoscenza dell'assicuratore, anche nel caso in cui l'abbandono venga poi contestato da quest'ultimo e successivamente accettato o giudizialmente convalidato *ex art. 546, 2° comma, cod. nav.*.

Acquisto che, tuttavia, si ritiene subordinato alla condizione risolutiva potestativa della manifestazione di volontà dell'assicurato di non voler profittare dell'abbandono.

²³⁴ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 422; App. Genova, 29 agosto 1951, in *Riv. dir. nav.*, 1952, II, 217.

Infatti, ai sensi dell'art. 546, 2° comma, cod. nav., nel termine di dieci giorni da quello nel quale la validità di abbandono è diventata incontestabile, a norma del primo comma dello stesso articolo, l'assicuratore può manifestare la volontà di non voler profittare dell'abbandono e quindi di non voler diventare proprietario della cosa assicurata. Tale volontà, alla quale viene riconosciuta l'efficacia risolutiva dell'acquisto verificatosi a seguito della ricezione della manifestazione di volontà di abbandono dell'assicurato, deve essere pubblicata e portata a conoscenza dell'assicurato nelle forme richieste dall'art. 543 cod. nav. per la dichiarazione di abbandono, così come dispone l'art. 546 cod. nav.²³⁵.

Se alla dichiarazione di abbandono è riconosciuto un automatico effetto traslativo, altrettanto vale per la dichiarazione risolutiva di non voler profittare dell'abbandono, per la quale gli effetti traslativi si considerano come mai verificati. Il termine dei dieci giorni concessi all'assicuratore ex art. 546, 2° comma, cod. nav., decorre dal termine nel quale la validità dell'abbandono è divenuta incontestabile e quindi, se l'assicuratore non ha contestato la validità della dichiarazione di abbandono nei trenta giorni che il legislatore ha assegnato, ha poi altri dieci giorni per poter rifiutare il diritto di proprietà delle cose abbandonate.

Nonostante parte della dottrina ritenga che la cosa abbandonata da un soggetto e rifiutata da un altro diventerebbe *res nullius*, appare preferibile seguire la dottrina dominante che ritiene "che la proprietà resti all'interessato perché essa può passare solo in conseguenza di un abbandono validamente effettuato, accettato o convalidato giudizialmente"²³⁶.

La dichiarazione dell'assicuratore di non voler profittare della dichiarazione di abbandono, pur non producendo, dunque, l'effetto traslativo a favore dello stesso del diritto di proprietà sulle cose e degli altri diritti che, relativamente alle cose stesse, spettano all'assicurato verso i terzi, tuttavia, non fa venire meno il diritto dell'assicurato di percepire l'indennità per perdita totale. La proprietà della cosa assicurata resta all'assicurato e la dichiarazione di abbandono è considerata come mai stata fatta.

²³⁵ Sulla tesi per cui l'effetto reale dell'abbandono si produce con la comunicazione della dichiarazione di abbandono all'assicuratore risolutivamente condizionata alla dichiarazione dell'assicuratore di non volerne profittare, cambiando così l'opinione espressa in precedenza, cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 438.

²³⁶ Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1476; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 409 ss.

L'assicuratore può essere indotto a rinunciare al verificarsi dell'effetto reale per motivi di carattere economico, infatti, spesso, dopo aver adempiuto all'obbligo del pagamento dell'indennità per perdita totale, può essere chiamato a sostenere spese ulteriori per il recupero della cosa abbandonata, come nel caso del recupero di una nave affondata, il cui costo potrebbe essere notevolmente superiore al valore della cosa stessa²³⁷.

L'effetto obbligatorio si verifica, invece, in un momento successivo proprio quale effetto dell'abbandono. L'assicurato ha, infatti diritto a percepire l'indennità per perdita totale se la validità dell'abbandono, *ex art. 546 cod. nav.*, non è stata contestata entro trenta giorni da quello nel quale la dichiarazione di abbandono è stata portata a conoscenza dell'assicuratore, ovvero se la validità dell'abbandono è stata giudizialmente riconosciuta.

Il diritto a percepire l'indennità di perdita totale sorge a seguito della dichiarazione di abbandono ma non rende, contestualmente esigibile tale indennità. L'assicurato è, infatti, tenuto a presentare tutti i documenti richiesti e l'assicuratore ha diritto ad un termine entro il quale poter procedere alla liquidazione.

Circa il fondamento giuridico degli effetti dell'istituto in esame, mentre nessuna perplessità è sorta in merito all'effetto obbligatorio che trova la sua fonte nel contratto di assicurazione, diverse, invece, sono le teorie in ordine al fondamento giuridico dell'effetto reale. Tra le teorie che sostengono che l'effetto reale dell'abbandono derivi dall'accettazione dell'assicuratore o dalla convalida giudiziale dell'abbandono stesso, o dall'inquadramento dell'abbandono come un contratto autonomo di trasferimento e collegato al contratto di assicurazione, appare preferibile quella secondo la quale l'effetto traslativo si verifichi *ex lege*.

Le parti, nello stipulare il contratto di assicurazione, a meno che non lo escludano preventivamente, manifestano il loro consenso anche sulla particolare forma di liquidazione, rappresentata appunto dalla probabile scelta di dichiarazione di abbandono. Consenso che non comporta alcun impegno specifico per l'assicuratore a dare preventivamente l'assenso per il trasferimento del diritto di proprietà delle cose che vengono poi abbandonate, in quanto l'effetto reale si verifica *ex lege*. Quest'ultimo, infatti, è sancito dalla legge quando l'atto di abbandono è stato fatto validamente, *ex art. 546 cod. nav.* e si verifica con la semplice dichiarazione di

²³⁷ Cfr. Cass. 31 maggio 1938, n. 1852, in *Ass.*, 1938, II, 394.

abbandono, fermo restando la possibilità per l'assicuratore di rinunciare all'abbandono²³⁸.

Si tratta, dunque, di un effetto legale dell'esercizio di un diritto potestativo di abbandono spettante all'assicuratore e avente efficacia retroattiva: la decorrenza è “a partire dal giorno in cui l'abbandono è stato portato a conoscenza dell'assicuratore”²³⁹.

Inoltre, è collegato al problema della natura giuridica dell'atto di abbandono della nave, quello relativo alla possibilità di una sua revoca. Si ritiene, infatti, che l'assicurato non possa essere costretto a mantenere ferma la sua volontà di abbandonare la nave all'assicuratore, fino a quando quest'ultimo non abbia accettato l'abbandono o se la validità dell'abbandono non sia stata giudizialmente riconosciuta. L'assicurato può infatti, ritirare e privare di effetto la sua dichiarazione di volontà di abbandono della nave, a mezzo di un atto di volontà uguale e contrario, contenente la dichiarazione di revoca, che può essere fatta in maniera espressa o attraverso comportamenti concludenti, in tutte le ipotesi nelle quali l'abbandono non sia stato reso definitivo dal comportamento dell'assicuratore.

L'abbandono della cosa diventa definitivo, infatti, se, *ex art.* 546 cod. nav. l'assicuratore non ne contesti la validità entro trenta giorni da quello nel quale la dichiarazione di abbandono è stata portata a sua conoscenza, o se la validità dell'abbandono è stata giudizialmente riconosciuta.

La contestazione dell'abbandono da parte dell'assicuratore non prevede a suo carico l'obbligo di motivazione, è soggetta alla stessa forma scritta prevista per la dichiarazione di abbandono e, *ex art.* 546, 3° comma, cod. nav., deve essere

²³⁸ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 437; M. GRICOLI, *L'abbandono all'assicuratore*, cit., 129; A. DONATI, voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, cit., 731; B. ALFARANO, *Natura giuridica dell'abbandono della nave all'assicuratore*, in *Dir. mar.*, 1947, 226; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, III, cit., 150. In particolare sugli effetti reali ed obbligatori cfr. G. LOFFREDA, *Sull'efficacia della dichiarazione di abbandono all'assicuratore irregolare: effetti reali ed effetti obbligatori*, nota a Cass. 7 settembre 1998, n. 8848, in *Dir. trasp.*, 2000, 129.

²³⁹ Così M. GRICOLI, *L'abbandono all'assicuratore*, cit., 140. Cfr. inoltre sul punto G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1504 per il quale “l'effetto traslativo è sancito dalla legge quando un valido atto di abbandono è stato effettuato, e quando l'assicuratore non l'ha contestato o, in caso di contestazione, quando l'abbandono è stato convalidato giudizialmente e, ancora, nel caso in cui l'assicuratore, nel termine successivo di 10 giorni, non l'abbia rifiutato”. Si rinvia ancora a A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 705; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 409 ss..

pubblicata e portata a conoscenza dell'assicurato nelle forme richieste dall'art. 543 cod. nav. per la dichiarazione di abbandono.

Conseguentemente, mentre per la contestazione dell'abbandono è richiesta la forma scritta *ad substantiam*, per la nave e le merci, ai fini della pubblicità, sono richiesti l'atto pubblico o la scrittura privata²⁴⁰.

²⁴⁰ Se l'assicuratore fornisce i motivi della contestazione dell'abbandono "non è precluso dall'ampliarli nel successivo giudizio di convalida, potendo in questo opporre all'assicurato tutte le eccezioni relative sia ai presupposti dell'abbandono, sia al rapporto assicurativo" cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 434. Cfr. inoltre Trib. Genova, 16 maggio 1953, in *Foro it.*, 1954, I, 142.

CAPITOLO 3

I *P. & I. CLUBS*

Sommario: 3.1 L'origine storica dei *P. & I. Clubs* ed il loro inquadramento giuridico 3.2 Il funzionamento dei *Clubs* 3.3 Le principali coperture 3.4 Dalla disciplina del *P. & I.* alle regole dell'assicurazione obbligatoria

3.1 L'origine storica dei *P&I Clubs* ed il loro inquadramento giuridico

Nel campo delle assicurazioni marittime si può affermare che lo sviluppo delle assicurazioni di responsabilità si identifichi con quello dell'attività dei *Protecting and Indemnity Clubs* e, dunque, con il concetto della mutualità per i rischi armatoriali di responsabilità²⁴¹.

L'assicurazione dei rami *protection and indemnity*, nota come *P.& I.*, sorta in Inghilterra, intorno alla seconda metà dell'800, si è affermata, nell'ambito del mercato mondiale, solo dopo la seconda guerra mondiale.

Nata al fine di ampliare la copertura assicurativa delle responsabilità collegate all'esercizio della navigazione, tale assicurazione ha avuto, negli ultimi anni, un

²⁴¹ Cfr. S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 282 per il quale “pur senza negare gli aspetti particolaristici del fenomeno, si deve dire che l'incremento delle assicurazioni di responsabilità nel campo marittimo altro non è se non una manifestazione della generale tendenza, tipica dei tempi nostri, di far corrispondere una sempre più fitta e penetrante copertura assicurativa dell'aumento del rischio, e quindi della responsabilità, dell'imprenditore. Con tale sistema si tutela, garantendo la riparazione dei possibili danni, un bisogno generale, e insieme si va incontro all'esigenza dell'imprenditore di trasformare il rischio in un costo della sua azienda”. Cfr. inoltre C. HILL – B. ROBERTSON – S.J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, London-Hong Kong, 1996; W.R.A., BIRCH REYNARDSON *The History and Development of P.& I. Insurance: the British Scene*, in *Tulane Law Review*, 1969, 457; G. DOVER, *Handbook to Marine British Shipping Laws* a cura di N. SINGH E R. COLINVAUX, London, 1967; J. ARNOULD, *Marine Insurance*, cit., 129.

enorme sviluppo, nonostante non sia prevista e disciplinata dal codice della navigazione.

Gli antesignani degli attuali *P. & I.*, furono, nel XVIII secolo, soprattutto nei porti settentrionali, gli *Hull Clubs* che trovarono la loro origine grazie ad una disposizione di legge, l'Atto del 1719, c.d. *Bubble Act*, con il quale si concesse il monopolio delle assicurazioni marittime solo a due compagnie. All'epoca, infatti, il mercato assicurativo fu contraddistinto dall'esistenza di due *Companies*: la *Royal Exchange Assurance* e la *London Assurance Corporation*, aventi una posizione di monopolio nel campo delle *Hull Insurance*, pur permettendo alle compagnie private, come il *Lloyd's Coffee House* di continuare ad operare la loro prorompente attività corporativa²⁴².

Situazione di monopolio che rappresentò, in quegli anni, un grande stimolo per gli assicuratori individuali, che già facevano capo alla *Lloyd's Coffee House* e che ritenevano la situazione di monopolio sostanzialmente ingiusta per il modesto beneficio che ne ricevevano.

L'incapacità delle due compagnie di offrire condizioni economiche di assicurazioni più favorevoli, l'elevatezza dei premi dovuti agli assicuratori individuali, ma soprattutto le particolari condizioni della marineria dell'epoca, contribuirono allo sviluppo delle mutue di assicurazioni corpi e quindi alla nascita di *Clubs* tra armatori, per l'esercizio dell'assicurazione delle proprie navi, in forma mutualistica²⁴³.

I proprietari delle navi e gli armatori, infatti, in presenza dei molteplici profili di criticità che presentava il mercato assicurativo e, per contrastare il continuo rialzo

²⁴² Sulla discendenza dei *P. & I Clubs* dagli *Hull Clubs* che esercitavano l'assicurazione corpi in forma mutualistica cfr. J. P. KIPP, *The History and Development of P. & I. Insurance: the American Scene*, in *Tulane Law Rev.*, 1969, 475; G. DOVER, *Handbook to Marine British Shipping Laws* a cura di N. SINGH e R. COLINVAUX, cit..

F. LEDWITH, *The place of P. & I. Clubs in Insurance Market*, *Insurance Institute, London*, XVI, 1954, 133. Tra gli altri che prestano una particolare attenzione all'origine storica dei *P. & I.* cfr. S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, London-Hong Kong, 2000; C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, London-Hong Kong, 1996. Significativi anche altri contributi di S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 89; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-III, cit., 1268; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit.; M. CLAVERO TERNERO, *Clubs de P. & I.*, Madrid, 1992; M. TILLEY, *The origin and development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Association*, in *Jmlc*, 1986, 261.

²⁴³ Sull'esatta conoscenza delle qualità tecniche delle navi ed il penetrante controllo sul loro esercizio e sui sinistri che la colpivano cfr. S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 286. Sull'origine e sviluppo della *Lloyd's Coffee House*, quale antesignano dei moderni *Lloyd's* di Londra, cfr. 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, cit., 5 ss..

dei premi, incominciarono ad associarsi nei c.d. *Hull Clubs* per la copertura assicurativa dei rischi legati al corpo delle navi, in forma mutualistica e senza scopo di lucro. Nello stesso tempo diventavano, così, assicurati e assicuratori degli associati al Club.

Gli *Hull Clubs*, tra i quali primeggiava il *The Friendly Assurance* offrivano condizioni assai più vantaggiose di quelle dei *Lloyd's*, anche se operavano come circoli privati, su base amichevole e di certo non legale²⁴⁴. Lo scopo fondamentale, limitando al massimo l'esborso per il pagamento dei premi, era quello di provvedere, in forma mutualistica e mediante contribuzione dei singoli soci, alla copertura dei rischi inerenti il corpo delle navi.

I ratei anticipati o le somme richieste a titolo di conguaglio, in presenza di rischi molto elevati, risultavano di gran lunga inferiori alle somme richieste a titolo di premio dei *Lloyd's*.

Più tardi, a seguito dell'eliminazione del monopolio delle assicurazioni nel 1822, del miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione, della determinazione su base concorrenziale dei premi e delle nuove condizioni di copertura anche da parte di altre società che praticavano la *marine insurance*, le tariffe dei *Lloyd's* subirono un abbassamento e non tardò ad arrivare, poi, il declino degli *Hull Clubs*.

La necessità di coprire, da un punto di vista assicurativo, alcune gravi responsabilità armatoriali, in particolare per morte e infortuni di persone, che diventavano piuttosto impegnative per il notevole incremento di movimento di persone tra l'Inghilterra e l'America, trovò, infatti, terreno fertile per lo sviluppo di una nuova realtà assicurativa.

Gli armatori si proteggevano inserendo ogni sorta di clausola di esonero da responsabilità, per esempio nessun diritto era riconosciuto agli aventi diritto di una

²⁴⁴ Si ritiene, infatti, che “le riunioni annuali dell'*Equitable Association (Hull Club del Nord – Est dell'Inghilterra)* si svolgevano nell'anticamera dell'*Albion Assembly Rooms, North Shields*, prima dell'annuale pranzo sociale, che iniziava alle tre del pomeriggio. Quando per divergenze o ragioni varie, le sedute si prolungavano, l'assemblea veniva avviata verso la sala da pranzo, poiché ciò aveva un meraviglioso effetto sui soci nel raggiungere prontamente l'unanimità”, così A. COSTABEL, *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.* 1963, 575. Inoltre, più ampiamente sul punto, cfr. 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, cit., 8 ss; M. MORDIGLIA – P. MORDIGLIA, *Protection & Indemnity appuntamento al caffè Lloyd's. Le origini e la storia dei P. & I. Clubs partendo da Lombard Street*, in L. FLORENZANO (a cura di), *Diritto e trasporti 2009-2010. La raccolta annuale dei primi dieci numeri*, 2010, 15.

persona che aveva perso la vita durante la navigazione, ancorchè fosse colpevole lo stesso vettore o comandante della nave o i suoi preposti o dipendenti²⁴⁵.

Ben presto dunque, il mercato delle assicurazioni marittime, c.d. *market*, ove operavano diverse compagnie di assicurazioni, in concorrenza tra loro, offrendo ottime condizioni assicurative agli armatori, favorì l'abbandono degli *Hull Clubs* che furono costretti a limitare la loro attività soltanto per le navi più vecchie.

In quegli anni, in cui l'aumento del fenomeno migratorio verso l'America comportò un notevole sviluppo dei trasporti delle navi piene di passeggeri, al fine di limitare la responsabilità illimitata degli armatori prevista in base ai principi della *Common Law* per l'incolumità degli stessi passeggeri, il *Merchant Shipping Act* del 1854 (M.S.A.), introdusse, per via legislativa, la limitazione della responsabilità dell'armatore, per morte od infortuni, al valore della nave.

Provvedimento legislativo che, tuttavia, non risultò soddisfacente per le crescenti esigenze di tutela degli armatori, per gli elevati rischi di morte ed infortuni dei marinai e dei passeggeri durante i viaggi e che portò ben presto, alla reazione degli stessi armatori che incominciarono a formare i *Protecting Clubs* con lo scopo di proteggere tali rischi ed il continuo aumento di nuovi *extra risks*.

Il primo di tali *Clubs*, nel 1855, denominato *Shipowners' Mutual Protecting Society* ebbe lo scopo "di proteggere gli armatori soci contro le responsabilità per morte o infortuni di persone in base al M.S.A. del 1854, contro l'azione di terzi in conseguenza di urto con altra nave, nei limiti non coperti dall'ordinaria polizza corpi"²⁴⁶.

Si registrò, così, un altro passo in avanti verso la piena affermazione dei *P.&I.*

Lo scopo dei *Protecting Clubs* fu, dunque, quello di assicurare gli armatori dalla responsabilità per morte o infortuni di marinai e dei passeggeri, per urto o collisione della nave per la parte che eccedeva il valore della nave e per i danni subiti dalle merci trasportate per colpa dell'equipaggio o per difetto della nave, per la fortuna del mare o per difetto della merce.

Fu proprio quest'ultima responsabilità a contribuire notevolmente all'evoluzione dei *Protecting Clubs* con l'introduzione successivamente del ramo *Indemnity* legato

²⁴⁵ "Ad una tal lacrimevole situazione pose rimedio una legge dovuta all'iniziativa di Lord Campbell, il *Fatal Accident Act* 1846. Venendosi a statuire la responsabilità del (*i*) *wrongdoer* (*s*) nonché di colui, come lo *shipowner*, che rispondeva della loro condotta, si spalancò una grossa voragine sul piano della rispondenza armatoriale" così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 611.

²⁴⁶ Così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 286.

alla necessità per gli armatori, nella loro veste di vettori, di proteggersi da eventuali responsabilità degli interessati al carico nonché a quella di assicurare agli assicuratori delle merci il diritto di esercitare l'azione di rivalsa per perdita o danni alle cose trasportate contro gli armatori²⁴⁷.

Si ritiene che la nascita di questo ramo sia legata ad un caso che fece molto discutere: la nave *Westernhope* che, nel 1870, con un carico di rilevante valore, naufragò al largo della costa del Sud Africa, proprio mentre effettuava una deviazione da Cape Town, dove era tenuta a sbarcare il carico.

Gli armatori furono condannati a risarcire il valore delle merci perdute, ritenendo i giudici che la nave fosse responsabile in quanto non autorizzata ad effettuare la deviazione da Cape Town. La *Protecting Association* alla quale era iscritta, non effettuò alcun rimborso in quanto il rischio non rientrava nella copertura assicurativa.

Per rispondere alle esigenze di tutela degli armatori, è proprio nel 1870 che si costituì a Newcastle il primo *P. & I. Club* con la *Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association*²⁴⁸.

²⁴⁷ La responsabilità dell'armatore per i danni subiti dalle merci trasportate "all'inizio del 1800 non era troppo preoccupante, poiché i traffici marittimi dovevano ancora svilupparsi. Col tempo, però, i velieri furono soppiantati dai vapori; il tonnellaggio delle navi aumentò, i traffici si intensificarono, le responsabilità potenziali crebbero in progressione geometrica" così A. COSTABEL, *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.*, cit., 576. In questa fase storica, gli armatori non risultavano ancora protetti dalla copertura di elaborate clausole di esonero, in un secondo momento introdotte nelle polizze di carico. Cfr. S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 287. Cfr. inoltre S. J. HAZELWOOD-D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, London, 2010, 7; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1268.

²⁴⁸ "Una spinta ulteriore all'affermarsi dei P. & I. Clubs venne poi dallo sviluppo della legislazione a favore dei marittimi, ed in genere di quella sul lavoro, che, portando ad un sempre maggiore ampliamento delle responsabilità armatoriali, impose un aumento dei rischi coperti dalla *Protection Insurance*", così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 287. Sulla storia e sull'origine dei P. & I. si è molto discusso in dottrina e taluni legano la loro nascita ad un caso particolare deciso con la sentenza *De Vaux v. Salvador*, emessa nel 1836, con la quale i giudici inglesi decisero che un'ordinaria polizza di assicurazione marittima non comprendesse anche l'ipotesi della responsabilità di una nave assicurata per tutti i danni causati a seguito di collisione. Successivamente a tale sentenza gli assicuratori, inserendo nella polizza la clausola *Running Down Clause*, accettarono di coprire la responsabilità per collisione nel limite dei $\frac{3}{4}$. Tuttavia, tale clausola non rispondeva alle richieste di tutela degli armatori per un rischio che diventava sempre più gravoso e finirono così con il creare una propria *insurance association* per la copertura del quarto di responsabilità lasciato scoperto dalla *Running Down Clause* (RDC), contenuta nel clausolario dell'*Institute of London Underwriters*. Cfr. sul punto A. COSTABEL, *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.*, 1963, 574. Studi più attenti, invece, hanno dimostrato l'erroneità di tale teoria "E' stato, infatti, accertato che la copertura del ricorso terzi per danni da urto era contenuta nelle condizioni di assicurazione degli *Hull Clubs* già ai primissimi dell'Ottocento, prima che nel caso *De Waux v. Salvador* (1836) venisse dichiarato che l'ordinario capitolato della polizza corpi non copriva il ricorso terzi per i danni da urto" così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 285.

A partire dal *West of England* nel 1886, questi due rami perderanno il loro carattere di autonomia e si fonderanno nella *Protection & Indemnity Class*, assicurando così anche la responsabilità degli armatori per i reclami relativi a danni al carico per avarie, ammanchi e mancate consegne ecc..²⁴⁹

Lo sviluppo di questi *Clubs* per la sensibile e attenta azione rivolta ai problemi del mare è continuato fino ai nostri giorni e ancora continua.

Dalla fine del 1800, le assicurazioni mutue della responsabilità armatoriale si affermano non solo nel mercato britannico ma anche in altri Paesi quali la Norvegia, la Svezia, gli Stati Uniti e il Giappone, Paesi nei quali trovano pieno sviluppo i *P. & I. Clubs*²⁵⁰.

In Italia, le assicurazioni mutue delle navi ebbero una prima diffusione su base locale e relativamente al fenomeno della navigazione a vela, ma non furono in grado di percepire, in tempo, il cambiamento della moderna riorganizzazione della navigazione che emerse a seguito dello sviluppo della navigazione a vapore. Seguì così, a breve, il declino della mutua assicuratrice in favore dell'assicurazione a premio fisso, praticata dalle compagnie assicuratrici²⁵¹.

Nell'ambito del panorama giuridico attuale italiano delle assicurazioni *P. & I.*, il sistema britannico continua ad essere un fondamentale punto di riferimento. Gli armatori italiani, infatti, per la copertura della propria responsabilità fanno riferimento, prevalentemente, ai *P. & I. Clubs* inglesi.

Nel prosieguo del presente lavoro, pertanto, si farà principalmente riferimento a tale sistema.

I *P. & I.* si presentano come associazioni particolari e ben organizzate, formate da armatori e proprietari di navi e non da imprese assicuratrici a premio costituite nei modi di legge. Sono tutti registrati e ricoprenti la veste societaria, secondo l'ordinamento britannico e senza avere un vero e proprio capitale, ma solo fondi

²⁴⁹ Cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 90.

²⁵⁰ Sulla espansione dell'assicurazione *Protecting and Indemnity* nel mondo cfr. D. CASCANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 15 ss;

²⁵¹ Agli inizi del secolo XX "risale la costituzione di poche, ma importanti, mutue assicuratrici, che peraltro, dopo un relativamente breve periodo di attività, vennero trasformate in compagnie a premio fisso ovvero liquidate: il riferimento è alla Mutua Marittima Nazionale, fondata nel 1907 e trasformata in società per azioni nel 1924 (Mutuamar), alla Mutua di copertura per l'assicurazione danni, fondata nel 1919 a Trieste e trasformata in società per azioni nel 1923 (SASA s.p.a. oggi fusasi per incorporazione nella Milano Assicurazioni s.p.a....." così D. CASCANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 18 ss..

costituiti dalle contribuzioni fisse annuali dei soci e da quelle aggiuntive periodiche o straordinarie. La responsabilità verso i terzi è sempre a carico del *Club* ed è limitata a quella quota prestabilita che in caso di liquidazione della società, i singoli soci si sono impegnati a mettere a disposizione della società stessa²⁵².

I *P. & I. Clubs* assumono, di solito, la forma societaria *limited by guarantee*, sono prive di un capitale sociale, quindi inidonee ad esercitare un'attività a carattere lucrativo, e la responsabilità verso i terzi è ad esclusivo carico della società, quale ente dotato di una propria personalità giuridica e autonomia patrimoniale perfetta. Contemporaneamente, i soci sono obbligati a mettere a disposizione della società una somma predeterminata, c.d. *winding-up*, da utilizzarsi nel caso di messa in liquidazione della società stessa. Nei rapporti interni sono illimitatamente responsabili per il rimborso reciproco dei danni, che sono coperti dall'assicurazione mutua e la cui contribuzione è regolata in base alle *calls* annuali anticipate e integrative.

Si tratta, dunque, di *Clubs*, che prestano una copertura assicurativa di tipo mutualistico, con lo scopo di ripartire mutualmente il peso di rischi individuali, tra loro simili e che, pur presentando evidenti analogie con la mutua assicuratrice disciplinata dagli artt. 2546 e ss. del nostro codice civile, presentano con le stesse, significative differenze strutturali. L'assicurazione si realizza, quindi, con l'associazione al *Club* ed è disciplinata dalla stessa legge applicabile al rapporto associativo²⁵³. Pertanto, “secondo il diritto inglese la responsabilità dei soci di un *P. & I.* per la quota di partecipazione ai danni è illimitata, come è illimitata la copertura offerta dal club ai suoi associati. In base a tale diritto non è richiesta la prova scritta per il contratto di associazione ad un *P. & I.*”²⁵⁴.

²⁵² Occorre sottolineare che il *Club* si differenzia dalle mutue assicuratrici ex artt. 2546 c.c.. Sul punto più ampiamente si rinvia a G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1273.

²⁵³ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 671; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 450; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1272. Sulle analogie e divergenze rispetto alle mutue assicuratrici cfr. 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, cit., 26 ss. e inoltre cfr. F. GALGANO, *Diritto Commerciale: Le società*, XVI, Bologna, 2006. Il tema della disciplina applicabile ai *P. & I.* è stato oggetto di studio da parte di autorevole dottrina secondo la quale “proprio la coesistenza nelle mutue assicuratrici di un profilo sociale e di uno assicurativo pone l'alternativa se debba darsi prevalenza alle norme sulle cooperative, oppure a quelle sul contratto di assicurazione”, più ampiamente sul punto si rinvia a 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, 755.

²⁵⁴ Così G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 3. Cfr. inoltre D. CASCIANO, *L'assicurazione P&I*, in

Il contratto di assicurazione intercorre direttamente tra l'armatore ed il *P. & I. Club*, che nella sua veste di nuovo ente dotato di propria soggettività giuridica è, così, capace di agire ed instaurare autonomamente rapporti giuridici.

Tali *Clubs*, dunque, sono sorti per garantire agli armatori una copertura assicurativa di tutte le responsabilità relative alle loro attività di imprenditori, non coperte dalle tradizionali assicurazioni, responsabilità che, negli ultimi anni, risultano progressivamente aumentate a seguito dell'evoluzione legislativa sul tema, e hanno finito per riguardare la quasi totalità degli ambiti nei quali è possibile riscontrare una responsabilità degli operatori marittimi con riferimento all'esercizio dell'impresa di navigazione²⁵⁵.

3.2 Il funzionamento dei *Clubs*

I *P. & I.* si presentano, dunque, come associazioni di armatori-proprietari e noleggiatori, con la caratteristica natura mutualistica, il carattere *no profit* della loro attività e la rete delle reciproche garanzie fra i membri. Gli armatori si associano al fine di trovare protezione dai rischi legati alla loro attività, grazie alla condivisione degli stessi.

Il fondamento di tali *Clubs* si trova, infatti, proprio nella "promessa mutualistica" dei partecipanti e nel comune bisogno di proteggersi reciprocamente dai rischi della loro responsabilità civile: la regola della reciprocità delle promesse mutualistiche rappresenta il sistema-rete che, unitamente alla selezione positiva dei membri, risulta essere la vera forza dei *P. & I.*

L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 25 ss.; S. J. HAZELWOOD., *P & I Clubs Law and Practice*, cit., 11.

²⁵⁵ Cfr. G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 3. Circa l'ampliamento della copertura assicurativa dei *P. & I.* si possono ricordare quelle relative "alla responsabilità civile connessa alla rimozione del relitto della nave iscritta, ai danni cagionati durante l'esecuzione di operazioni di rimorchio, al danno ambientale da inquinazione petrolifera, alle contribuzioni di avaria comune non recuperabili dagli altri interessati alla spedizione marittima" così 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, cit., 18 ss..

Ciascun membro, nei casi di bisogno, è tenuto al soccorso degli altri membri, proprio perché a sua volta si aspetta di essere soccorso. Il soggetto che decide di entrare a far parte di un *P. & I.*, di partecipare alla comune organizzazione e di contribuire alle perdite subite dagli altri membri, lo fa solo perché a sua volta possa beneficiare del loro aiuto in caso bisogno. Infatti, “se manca il bisogno di protezione – sia perché l’associato non ne è portatore, sia perché egli non è disposto a farsi proteggere dagli altri associati -, manca il requisito della reciprocità”²⁵⁶.

Il *P. & I.*, pur essendo un’assicurazione di responsabilità autonoma, si presenta come una copertura assicurativa integrativa di quella dei rischi di responsabilità, che trova la copertura in una polizza corpi e, in quanto assicurazione di secondo rischio, non copre i rischi già coperti da un’altra polizza assicurativa.

Essa presuppone, infatti, che la nave iscritta al *Club*, abbia già una piena copertura assicurativa, mediante un’ordinaria polizza corpo e per il suo pieno valore. E’ un’assicurazione di responsabilità illimitata, sia perché non fissa un valore di assicurazione, sia per l’assenza di un massimale, almeno presso i maggiori *Clubs*²⁵⁷. All’atto dell’iscrizione della nave nei libri del *Club*, l’armatore o gli altri soggetti che sono legittimati a rivestire la veste di soci del *Club* e che vantano un interesse qualificato collegato all’oggetto dell’assicurazione, c.d. *insurable interest*, accettano tacitamente le condizioni generali relative alla *Membership* ed alla copertura assicurativa, c.d. *Rules*, ed il *Club* non rilascia una polizza, ma solo il *Certificate of Entry*²⁵⁸.

²⁵⁶ Così F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012, 106; F. MOLITERNI, *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca borsa e titoli di credito*, cit., 447; S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd’s Shipping Law Library*, cit.; A. PICCHIERRI, *Organizzazione di rete, rete di organizzazioni: dal caso anseatico alle organizzazioni contemporanee*, in *Studi organizzativi*, 3, Milano, 1999.

²⁵⁷ Per quanto riguarda la copertura fornita dal Club e sul fatto che vi siano alcuni che pongono un limite massimo e altri che non ne pongono, alcuno si osserva che “anche i primi fissano limiti così alti che la copertura di fatto è illimitata. Ciò è possibile per varie ragioni. Innanzitutto, la massa imponente del tonnellaggio iscritto ai Clubs consente di assorbire anche danni di grande momento. In secondo luogo, viene attuato un collegamento di tipo riassicurativo (*pool*) tra Clubs, che amplia ulteriormente la massa su cui viene ripartito il singolo danno (ed è appena da notare l’estremo interesse del fenomeno sotto il profilo scientifico, non ancora approfondito). In ultima istanza, le ulteriori eccedenze vengono riassicurate dal mercato a premio fisso” Così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 288.

²⁵⁸ Tra i soggetti che possono assumere la veste di soci del Club e che normalmente sono individuati dalle disposizioni del *Club Rules*, tra gli altri, sono indicati oltre al proprietario della nave a titolo esclusivo o in comunione, l’armatore anche se diverso dal proprietario, i creditori garantiti da ipoteca sulla nave, i *charterers*, gli *ship managers*, i costruttori della nave ecc. Cfr. più ampiamente 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, cit., 47 ss.; S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd’s Shipping Law Library*, cit., 22. Sul concetto di *insurable*

Al fine della costituzione di un fondo che avrà lo scopo di indennizzare tutti i sinistri conseguenti a danni e sinistri che non risultano coperti dalle ordinarie polizze di assicurazione, il socio è tenuto a versare non un premio fisso ma una contribuzione variabile a seconda dell'andamento del sinistro e del tipo di tonnellaggio della nave iscritta.

L'atto costitutivo e lo Statuto, c.d. *Articles o By-Laws of Association e Memorandum*, definiscono la struttura e disciplinano il funzionamento del *Club* dai requisiti per l'iscrizione, alla risoluzione del vincolo associativo, alla capacità contributiva del singolo membro per l'ipotesi della messa in liquidazione della società ecc.. Le disposizioni contenute nello Statuto costituiscono parte integrante del contratto sociale e sono vincolanti per i soci e per il *Club*.

Gli organi del *Club* sono: l'Assemblea generale dei soci, c.d. *General Meeting*, composta da tutti i soci iscritti e avente competenza in tema di decisioni di politica generale ed autoregolamentazione del *Club*, ed il Consiglio di amministrazione, c.d. *Committee o Board of Directors*, i cui componenti sono nominati dall'Assemblea Generale e scelti tra gli stessi membri del *Club*, con poteri riguardanti l'ambito finanziario e amministrativo.

E' altresì prevista una struttura manageriale esterna, legata alla società da un contratto di esternalizzazione del servizio gestionale, un contratto di appalto di servizi, con competenze riguardanti la gestione corrente del *Club*, tra le quali vi rientrano la copertura assicurativa e l'indennizzo dei sinistri (*underwriting e claim handling*).

Infatti, la trasformazione che nel tempo hanno subito i *P.&I.* e l'acquisizione di un profilo internazionale sempre più alto, spesso, hanno portato i *Clubs* ad affidare l'intera organizzazione amministrativa corrente a strutture esterne, c.d. *società di management*, legate ad esse da un rapporto di servizio a titolo oneroso. Ai *Managers* delle stesse, scelti tra apposite società di professionisti, pur in presenza

interest, inteso quale prerequisite necessario per poter diventare membro del *Club*, e intendendosi per tale un rapporto qualificato con l'oggetto dell'assicurazione "per cui alla verifica del sinistro, consegua in capo al soggetto assicurato un danno, consistente nella lesione dell'interesse medesimo" cfr. 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, cit., 47 ss. Cfr. inoltre A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1276; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 193.

di un Consiglio di amministrazione, è delegato il potere di amministrare il *Club* e di attuazione delle direttive e delle politiche definite dagli amministratori.

La globalizzazione degli scambi commerciali, il livello di internazionalizzazione dell'operatività dei *Clubs*, con il passare del tempo, hanno reso necessario per i *Managers*, l'avvalersi di competenze sempre più specifiche, in ambito sia commerciale che giuridico. Il continuo riferirsi a competenze altamente qualificate nel settore commerciale e marittimo, ha favorito così la creazione di una rete di "corrispondenti" quali *brokers*, agenzie marittime, avvocati e consulenti legali aventi la capacità di intervenire celermente e con competenza alle richieste ricevute. I corrispondenti sono soggetti che, usando la diligenza del buon padre di famiglia, collaborano in una posizione di totale indipendenza rispetto al *Club* e ai *Managers* ai quali non sono legati da nessun rapporto di lavoro dipendente o di agenzia. Il loro è un lavoro di assistenza "nella gestione di vertenze legali nell'ambito delle diverse giurisdizioni. In tale contesto, il corrispondente agisce, infatti, quale mero consulente o, al più, mandatario dell'organizzazione o del singolo socio assicurato, ma, salvo che gli sia rilasciata un'espressa procura speciale, egli è sfornito di legittimazione processuale sia attiva che passiva, né ha facoltà di transigere a livello stragiudiziale la controversia"²⁵⁹.

Nonostante l'abbandono della distinzione tra *protection* ed *indemnity* e la conseguente autonoma fisionomia dell'assicurazione armatoriale, il *P. & I.* resta, comunque, collegato alla nave. Al fine della copertura assicurativa è necessario, infatti, non solo che la nave sia iscritta al *Club*, ma anche che risulti assicurata mediante una ordinaria polizza assicurativa corpi per il suo intero valore, dal momento che, per quanto riguarda i rischi di responsabilità che sono coperti dalla polizza corpi, il *P. & I.* ha, come già accennato, solo una funzione integrativa²⁶⁰.

La partecipazione al *Club*, avviene, infatti, per nave e non per impresa armatoriale e ciò anche nel caso in cui a chiedere la copertura assicurativa sia un noleggiatore non armatore, come per esempio il vettore. La richiesta di copertura assicurativa al

²⁵⁹ Così 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, cit., 37 ss., al quale si rinvia anche per la questione relativa alla gravissima svalutazione monetaria che colpì la sterlina nei confronti del dollaro americano nel novembre del 1967 e a seguito della quale, per motivi di agevolazione fiscale, diversi *Clubs* inglesi spostarono la loro sede legale *offshore* alle Bermuda.

²⁶⁰ Cfr. S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 289 e inoltre G. PESCATORE, voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg., cit., 3.

P.&I. avviene attraverso la stesura di un modulo di domanda d'iscrizione, c.d. *entry form*, nel quale devono essere indicate tutte le notizie che riguardano la nave da iscrivere ed uno specifico riferimento alle *Rules* del *Club* che, sottoscrivendo il modulo della domanda, il soggetto richiedente si obbliga a seguire nel caso di accettazione della sua domanda²⁶¹.

Secondo gli Statuti dei *Clubs*, il rapporto di assicurazione si instaura direttamente tra gli associati, esiste cioè uno stretto collegamento tra il rapporto associativo che intercorre tra il singolo associato e l'associazione di cui fa parte, ed il rapporto assicurativo che riguarda ciascuna nave iscritta. Ogni associato risulta assicurato da tutti gli altri associati e potenziale assicuratore di ognuno di questi.

Tuttavia, nel funzionamento pratico, assicuratore è il *Club* e non invece i singoli membri, dal momento che il rapporto si svolge tra il singolo socio ed il *Club* nei confronti del quale il socio è debitore dei contributi, ma anche creditore degli indennizzi.

Contrattualmente obbligato a fornire la copertura assicurativa a favore dei membri assicurati è, dunque, solo il *Club*.

Per la giurisprudenza, infatti, la configurazione giuridica come associazioni di persone si riflette anche sulla disciplina applicabile al rapporto, al punto che dal momento che l'assicurazione si identifica con l'associazione al *Club*, la stessa può essere disciplinata solo dalla legge che governa il *Club* e quindi per i *Clubs* inglesi, "ciò che viene in considerazione è l'iscrizione al *Club*, documentata dal *certificate of entry*"²⁶².

L'aspirante membro del *P. & I.*, dunque, diventa socio e parte del contratto di assicurazione concluso con lo stesso, nel momento in cui è rilasciato il *Certificate of entry* per la nave e, conseguentemente alla incorporazione nel *Club*, perde la

²⁶¹ Nel diritto inglese, particolare attenzione è posta sulla correttezza e sulla veridicità delle dichiarazioni rese nella proposta contrattuale, la cui *misrepresentation* o la *non disclosure* comportano per l'*insurer* la possibilità di impugnazione del contratto, liberandosi così dall'obbligo di indennizzo. Cfr. Così D. CASCIAO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 40.

²⁶² Così Trib. Genova, 12 aprile 1979, in *Dir. mar.*, 1979, 585. Cfr. inoltre Cass. 22 aprile 1976, n. 1439, in *Foro it.*, 1976, I, 1495; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 193. Cfr. inoltre A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 670; S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 94.; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 450; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1271.

qualifica di assicuratore degli altri *members*, che da tale momento spetta solo al *Club*²⁶³.

Si ritiene così che l'associazione al Club da parte dell'aspirante membro e la stipula del contratto di assicurazione “costituiscano un tutt'uno e, dunque, che la disciplina del contratto, oltre che nelle regole proprie di ciascun *club*..... debba essere rinvenuta nell'ordinamento giuridico di cui alla legge regolatrice del rapporto sociale “²⁶⁴.

Tuttavia, una più attenta riflessione sul punto porta a ritenere che al fine dell'ottenimento della copertura assicurativa si presupponga di aver conseguito già la *membership* del *Club* e che dunque tra i due momenti non ci sia fusione. Nella realtà, infatti, può verificarsi che alcuni *Clubs* distinguano i due momenti al punto da chiedere all'aspirante membro una proposta di adesione al *Club* contenente tutti i dati riguardanti la nave da assicurare ed una proposta di associazione al *Club*²⁶⁵.

Rilevante, in questa fase, appare il rispetto dell'obbligo informativo che può avere riflessioni significative sul piano della formazione del contratto, tanto che alcuni *Clubs*, sono stati indotti a “dettagliare, attraverso clausole espresse, l'estensione dell'obbligo informativo, nonché le conseguenze che derivano dal suo inadempimento da parte dei soci assicurati”²⁶⁶.

L'analisi dei rischi collegati alla nave, al suo sistema di sicurezza e alla organizzazione e professionalità di tutti i componenti l'equipaggio, rappresentano oggi elementi essenziali da considerare al fine dell'ammissibilità di un membro al *Club*.

Ai fini dell'iscrizione e della relativa copertura assicurativa della nave, recentemente, è emersa la tendenza da parte dei *P.&I.* di non ritenere più sufficiente la classificazione della nave, da parte di primarie società di classificazione, in base

²⁶³ Cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 94; M. TILLEY, *The origin and development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Association*, in *Jmlc*, cit., 253.

²⁶⁴ Si rinvia sul punto a S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 94, il quale alla nota 23 richiama Clavero Ternero secondo il quale “de un solo contrato – el de entrada en la mutua – derivan obligaciones propias de dos contratos diferentes: el de sociedad y el de seguio; que están intimamente ligados entre sí que no puede existir el uno sin el otro”, cfr. M. CLAVERO TERNERO, *Clubs de P. & I.*, cit..

²⁶⁵ Cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 94 e l'ampia esposizione sulla questione di Hardy Ivamy richiamato dallo stesso Vernizzi alla nota 25. Cfr. E. R. HARDY IVAMY, *Marine insurance*, London, 1979, 514.

²⁶⁶ Così 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, cit., 42. Cfr. inoltre S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 4.

al rispetto delle prescrizioni tecniche poste dalla regolamentazione nazionale ed internazionale, quali per esempio il mantenimento, per tutto il tempo della copertura assicurativa, dei certificati emessi dallo Stato di bandiera concernenti la *safe operation* e il *safe management* della stessa.

Per rispondere ad un'esigenza di più severe condizioni di sicurezza, si ritiene determinante, per l'iscrizione della nave e della copertura assicurativa, il verificarsi di una specifica condizione.

E' consuetudine recente, infatti, che i *Clubs* richiedano, a spese del proponente e al momento dell'iscrizione, ad esperti del settore indicati dagli stessi *Clubs*, apposite perizie *ad hoc* finalizzate all'accertamento delle condizioni strutturali e dello stato di navigabilità della nave stessa.

In seguito ad un giudizio positivo, discrezionale ed insindacabile dei *Managers*, il socio, c.d. *member*, che non può vantare, dunque, alcun diritto soggettivo a vedersi accolta la domanda, può chiedere al *Club* la copertura assicurativa della nave,²⁶⁷ solo dopo aver ottenuto dallo stesso il *Certificate of Entry*. Quest'ultimo, nel quale sono indicati l'identità dell'assicurato, la nave iscritta ed il riferimento alle tipologie delle coperture assicurative contratte, non può essere considerato come contratto di assicurazione, ma come prova dell'avvenuta stipula. In altre parole, "integra la prova scritta del contratto, ma non corrisponde ad esso"²⁶⁸.

Il *Certificate of Entry*, nella pratica, riproduce o rinvia alle *Rules*, che, considerate come vere e proprie condizioni generali di contratto, si intendono conosciute e vincolanti per i soci, e da un espresso rinvio alla legge inglese, se ne deduce anche la sua applicabilità²⁶⁹.

Il contratto di *membership* è dunque concluso nel momento in cui l'accettazione della proposta contrattuale è comunicata dai *Managers* del *Club* al soggetto

²⁶⁷ Cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 93; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 195; A. COSTABEL, *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.*, cit., 577.

²⁶⁸ Così D. CASCANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 46 secondo l'Autore "Il *certificate of entry*, in particolare, contiene: l'attestazione dell'accoglimento della proposta contrattuale dell'*owner* e dell'avvenuta iscrizione nei registri del *Club*; il richiamo alle norme statutarie e alle *Rules* del *Club*, costituenti parte integrante del contratto di *membership*; l'elencazione sommaria dei rischi coperti; l'indicazione della data e dell'ora di inizio della garanzia assicurativa". S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 20.

²⁶⁹ In tema di applicabilità della legge inglese si rinvia ancora una volta a S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, 95.

richiedente, attraverso la consegna del *certificate of entry* e avente efficacia dalla data indicata nello stesso e dalla quale il rischio passa in capo alla assicuratrice mutua.

Si tratta di un contratto non formale, la cui conclusione può avvenire anche tacitamente sulla base di un comportamento concludente delle parti: il contratto incomincia ad esplicare la sua efficacia dal momento in cui le parti pongono in essere la prima azione esecutiva del contratto stesso e fino al termine finale, che, salvo per le ipotesi *special entries*, è fissato per tutti i contratti *P. & I.* alle ore 12.00 del giorno 20 febbraio successivo alla data della stipula del contratto stesso.

Identica è la data di scadenza fissata, per consuetudine, come inizio di efficacia dell'anno assicurativo per tutti i *P. & I. Clubs.*, anche se la data di inizio può essere diversa e i contratti possono essere stipulati durante l'anno con un sistema di pagamento delle rate *calls pro rata* in relazione all'effettivo periodo di copertura.

Lo stesso termine finale di operatività della copertura assicurativa per tutti i *P. & I. Clubs*, risulta “funzionale a preservare il principio di mutualità tra i membri”, permettendo la separazione degli anni assicurativi e la possibilità per i soci di rispondere solo degli esborsi pagati dalla mutua assicuratrice, relativamente ai periodi in cui ci sia stata la copertura assicurativa²⁷⁰.

In merito alla disciplina del rapporto associativo tra il *Club* ed il soggetto assicurato, si fa invece riferimento alle norme statutarie, c.d. *Articles of association*, al *Memorandum* ed alle *Club rules*, espressamente richiamate nel *Certificate of entry*. Queste ultime, più delle norme statutarie, in presenza delle notevoli complessità ermeneutiche e delle conseguenti interpretazioni discrezionali, fonti di inevitabili contenziosi, possono subire periodicamente modifiche da parte dei *Clubs*, sulla base di iniziative degli amministratori e delle raccomandazioni dei *Managers*.

Questi ultimi sono delegati dal *Board* degli amministratori, alla luce degli interessi del *Club* e del dovere di sana e prudente gestione dell'attività assicurativa, a selezionare discrezionalmente gli aspiranti membri e a verificare che il loro ingresso conservi l'omogeneità qualitativa degli armatori ammessi e “ la simmetria tra la

²⁷⁰ 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, cit., 67. In merito alla ragione storica circa la fissazione dello stesso termine di scadenza per tutti i *P. & I.*, varie sono le ricostruzioni. Alcuni la riconducono all'inizio della stagione della pesca praticata da pescherecci assicurati con i *P. & I.* al largo delle coste portoghesi, altri alla chiusura dei porti nel mar Baltico, durante i mesi invernali, con ripresa della navigazione intorno al 20 febbraio. Cfr. F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 118; S. J. HAZELWOOD., *P & I Clubs law and Practice*, cit., 365.

capacità di contribuzione alle perdite del *Club* da parte del membro e misura della contribuzione alle perdite cui egli è tenuto”. Il *P. & I.* risulta così pienamente libero di ammettere o non ammettere un aspirante membro se lo stesso, potenzialmente, non appaia in grado di assolvere il suo obbligo alla partecipazione delle perdite e non appaia, altresì, in base alla sua storia, come soggetto garante l’adempimento degli obblighi²⁷¹.

La selezione degli aspiranti membri avviene, quindi, oltre che sull’analisi, sulla valutazione e sul monitoraggio di tutti i rischi legati alle navi da assicurare, anche sulla base della propria storia “reputazionale” e ciò appare, oggi, scelta obbligata proprio ai fini della sopravvivenza del *Club*.

L’adesione al *Club* comporta una dualità di qualità: l’acquisto dello *status* di assicurato e di socio anche se, in presenza di alcune circostanze, la stessa può non essere permanente. Il rinvio è alle ipotesi di interruzione della sola copertura assicurativa, per i casi di violazione delle Regole del *Club* riguardanti l’obbligo di avviso, e non anche di quella relativa al rapporto sociale.

A carico dell’aderente sorge, inoltre, all’atto di ammissione al *Club* con l’iscrizione della sua nave, l’obbligo di pagamento del premio in base a contribuzioni ordinarie o straordinarie, c.d. *calls*, commisurate al tonnellaggio della nave iscritta, in luogo del versamento di un premio fisso e di un eventuale contributo supplementare, c.d. *supplementary calls*, la cui misura risulta variabile in relazione agli indennizzi maturati nel corso dell’anno e poi ripartito *pro quota* tra i membri, e nei limiti di quanto stabilito nel contratto²⁷².

I *P. & I.* al pari di altri assicuratori e, pur in assenza della determinazione di un premio fisso, all’inizio del periodo assicurativo, stabiliscono l’entità delle contribuzioni ordinarie richieste in relazione alla copertura assicurativa assunta e

²⁷¹ Cfr. F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 117, al quale si rinvia anche per la problematica relativa alla discrezionalità usata dai *Managers* durante la selezione. Sugli atti di rifiuto di ammissione al *P. & I.*, più volte è intervenuta la giurisprudenza anglosassone, trovando concorde anche la dottrina italiana, confermando il pieno dominio degli stessi rispetto all’ammissione e negando non solo il diritto al risarcimento del danno subito per la mancata ammissione ma anche il diritto a conoscere le motivazioni di tale scelta da parte dell’aspirante membro. Cfr. inoltre sul punto S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd’s Shipping Law Library*, cit., 36 ss..

²⁷² L’entità dei fondi costituiti dalle contribuzioni dei soci è pubblicata nel bilancio annuale ufficiale depositato dal Comitato direttivo in base a quanto dichiarato dai *Managers* e sulla base delle certificazioni e dei revisori qualificati. Sul punto si rinvia a G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1273.

destinate, non alla realizzazione di un utile d'impresa ma semplicemente al pareggio del bilancio.

Su tali punti, si basa il sistema contributivo delle *calls* che caratterizza i *P. & I.* che ricevono, sotto forma di contribuzione preventiva, solo una parte del premio dovuto per ciascun periodo assicurativo, laddove “il residuo viene ad essere regolato alla fine dell'annualità nella forma di una richiesta contributiva suppletiva (*supplementary calls*), nel caso in cui quella percepita a titolo anticipato si sia rivelata insufficiente a compensare le spese sostenute e gli indennizzi corrisposti”²⁷³.

In ragione dei fini mutualistici, il totale delle *calls* che il *Club* riceve, deve corrispondere a quanto lo stesso sia chiamato ogni anno ad erogare in ragione dei *claims* dei *members* e delle spese affrontate; la parte residua attiva sarà restituita ai soci o potrà costituire oggetto di riserva per gli anni successivi²⁷⁴.

Allo scadere dell'anno in corso, nell'ipotesi in cui le somme che sono state corrisposte a titolo di indennità superino l'importo del fondo che inizialmente era stato costituito, ciascun associato sarà obbligato a versare proporzionalmente la differenza tra il fondo stesso e la somma che è stata erogata dal *Club*. Nell'ipotesi in cui, invece, la somma delle indennità corrisposte risulti inferiore al fondo, l'eccedenza sarà restituita agli associati in proporzione dei premi da ciascuno di essi versato²⁷⁵.

Nella realtà attuale, a seguito dell'enorme sviluppo del settore dei *P. & I.*, della continua evoluzione in termini di ampliamento dei profili internazionali e del cambiamento della organizzazione della gestione finanziaria dell'assicurazione mutua, si è registrato anche un mutamento circa la ricostruzione della natura giuridica della prestazione dovuta dal membro nei confronti del *Club*.

²⁷³ Così 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, cit., 59; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit.; F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 108; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit.; G. VOLPE PUTZOLU, *Società di mutuo soccorso e mutue assicuratrici*, in *Riv. dir. com.*, 1970, 368.

²⁷⁴ Cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 97; M. TILLEY, *The origin and development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Association*, in *Jmlc*, cit., 232.

²⁷⁵ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 670; S.J. HAZELWOOD - D. SEMARK, *P. & I. clubs: law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit.; S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 89; E. VINCENZINI, *Ancora in tema di azione diretta contro il P.& I. Club e regola del "Pay first"* in *Ass.*, 1989, I, 304.

Si è passati così, dalla teoria dell'assunzione di "un obbligo di versamento" delle contribuzioni dovute dal membro al *Club* a quella di "una forma di assicurazione a credito" c.d. *insurance credit*. Seguendo quest'ultima tesi, si evidenzia che dell'onere di contribuzione del versamento, posto a carico dell'assicurato, pur essendo unitariamente quantificato all'inizio della copertura assicurativa, viene chiesto allo stesso solo il pagamento di una parte, c.d. *advanced call*, e solo successivamente la restante somma, a titolo di conguaglio, c.d. *supplementary calls*. Tale impostazione permette "al *Club* un'impostazione più razionale delle proprie finanze e ai membri una previsione piuttosto precisa circa l'entità della contribuzione dovuta"²⁷⁶.

I *Clubs* possono prevedere, accanto alle iscrizioni ordinarie e in concorrenza con le Compagnie che agiscono sul mercato assicurativo ordinario, anche ipotesi riguardanti speciali categorie di soggetti sulla base di *special entries* a premio fisso. Dette ipotesi che riguardano la copertura assicurativa di coloro che operano sul piano commerciale marittimo e che hanno acquisito la disponibilità di una nave senza essere armatori o proprietari, ma solo *charterers* a tempo o a viaggio.

Il riferimento è al caso dei *time charterers* interessati alla copertura della responsabilità solo per il periodo di utilizzo della nave e con esclusione di ulteriori richieste di eventuali pagamenti di contribuzioni integrative o straordinarie, dovute oltre la durata del contratto di *charterparty*.

Nei traffici marittimi odierni, infatti, a seguito dell'aumento dei casi in cui un terzo danneggiato chieda il risarcimento dei danni al *charterer*, si è registrato un sempre maggior ricorso all'assicurazione ed in particolare all'assicurazione assunta dai *P. & I.*²⁷⁷.

Si tratta di responsabilità per i soggetti che stipulano con l'armatore un ampio spettro di contratti: un *time charter*, un *charter* per un viaggio, c.d. *voyage charter party*, per più viaggi consecutivi, c.d. *consecutive voyage charter party*, o viaggi intermittenti, c.d. *intermittent voyage charter party*, o anche un *tonnage agreement*. L'ammissibilità delle *special entries* da parte dei *Clubs* è dovuta principalmente a motivi economici come: il pagamento di un premio fisso più alto rispetto al

²⁷⁶ Così 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, cit., 61. S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, cit., 122.

²⁷⁷ Per quanto riguarda l'assunzione ed i caratteri dell'assicurazione della *charterer's liability* si rinvia a S. FERRARINI, *L'assicurazione della charterer's liability*, in *Dir. trasp.*, 1988, 11; L. TULLIO, *I contratti di charter party*, Padova, 1981.

pagamento normale, seppur legato ad un livello di sinistrosità nell'ambito dell'arco temporale di un anno²⁷⁸.

Un aspetto particolarmente significativo circa il funzionamento dei *Clubs*, e al centro di un interessante dibattito giurisprudenziale anglosassone, è quello relativo alla natura della copertura assicurativa *P. & I.*, dibattito che ha portato i giudici ad affermare che la copertura assicurativa *P. & I.* sia da intendersi come un'assicurazione a tempo. La previsione del 20 febbraio come data di cessazione della operatività della copertura assicurativa alla fine di ogni anno, rappresenta un'indicazione certa, soprattutto per quanto riguarda le conseguenze che da tale inquadramento derivino in termini di disciplina applicabile al contratto, in particolare per l'individuazione del momento in cui si verifica il sinistro da indennizzare.

I *Clubs* sono responsabili solo per i sinistri che si verificano durante il periodo della durata dei rapporti di *membership*, intervengono nel momento in cui si verifica il fatto che ha causato la responsabilità dell'assicurato, gestiscono la lite e danno le garanzie necessarie per liberare la nave. Successivamente alla liquidazione del debito di responsabilità verso il terzo, pretendono, poi, che il pagamento di questo sia fatto dall'assicurato, al quale verrà successivamente rimborsato la somma pagata²⁷⁹.

Tuttavia, non mancano ipotesi nelle quali l'accertamento della responsabilità del *Club* nei confronti del terzo danneggiato, accertata in via giudiziale o arbitrale, avvenga in un momento successivo rispetto al fatto che ad essa abbia dato origine. In queste ipotesi, nelle quali è importante stabilire se l'evento si sia o meno verificato nel periodo di copertura assicurativa, soccorrono le *Rules* a chiarire che, per periodo di copertura assicurativa, si debba intendere quello nel quale il *Club*

²⁷⁸ Cfr. 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, cit., 50 ss., al quale si rinvia anche per la trattazione di un particolare tipo di assicurazione nato per far fronte ad un'esigenza della realtà moderna di determinati gruppi industriali, per esempio i produttori di petrolio. L'assicurazione in questione è quella prestata dai *Clubs* a favore del *Group Affiliate Cover*; S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 25. Con la *charterer's liability* "vengono altresì coperte le esposizioni per avaria generale e per spese di salvataggio, esclusi però i contributi e i compensi dovuti dal *charterer* in mera qualità di interessato al carico (ossia, quando la nave dell'*owner* trasporta merci di pertinenza dello stesso *charterer*), e quelle per spese legali incorse con l'approvazione degli assicuratori", così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1283.

²⁷⁹ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, III, cit., 194. Non trovano applicazione, per il carattere strettamente mutualistico dell'assicurazione *P. & I.* il riferimento all'utilizzo di forme di copertura retroattiva sul modello delle polizze *claims made*.

assuma la responsabilità di copertura per rischi connessi al verificarsi di eventi anche se l'accertamento concreto della stessa si verifichi in un momento successivo alla conclusione dell'assicurazione²⁸⁰.

3.3 Le principali coperture

Si è già visto come il sedimentarsi nel tempo delle varie forme assicurative, sorte a seguito dello sviluppo storico della navigazione marittima, abbia contribuito allo sviluppo dei *P. & I.* per la copertura delle varie tipologie di assicurazioni di rischi che, in senso lato, riguardano la responsabilità armatoriale²⁸¹.

Tipologie che pur essendo tra loro molto eterogenee, presentano, tuttavia, elementi caratterizzanti comuni dell'assicurazione *P. & I.*, unitariamente intesa. Si parte, infatti dalla natura giuridica della copertura quale assicurazione della responsabilità civile del proprietario o dell'armatore, operante come assicurazione di secondo rischio rispetto ad una precedente copertura assicurativa, per giungere alla natura dei rischi assunti considerati, tendenzialmente, come rischi nominati, e al fatto che il socio assicurato prima di ricevere l'indennizzo richiesto, debba a sua volta aver risarcito i terzi verso i quali è responsabile²⁸².

Nell'ambito del presente paragrafo, si soffermerà l'attenzione su alcune delle primarie tipologie di assicurazioni prestate dai *P. & I.* che, nel tempo, hanno progressivamente perso l'originaria distinzione tra la *Protection Class*, riguardante l'assicurazione della responsabilità del proprietario della nave e dell'armatore, e la *Indemnity Class*, avente ad oggetto l'utilizzazione commerciale della nave stessa.

²⁸⁰Cfr. 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, cit., 61.

²⁸¹ Occorre precisare, tuttavia, che l'assicurazione mutua non rappresenta la forma esclusiva della responsabilità armatoriale. Parte della dottrina ritiene, infatti, che “basterà ricordare che una *P. & I. Clause* – coprente lo stesso ordine di rischi delle assicurazioni fornite dai *P. & I. Clubs* – trovasi inserita nei formulari, che correntemente sono usati anche dalle compagnie italiane per l'assicurazione, a premio fisso, delle imbarcazioni da diporto, per quella delle costruzioni navali e per quella dei rischi di giacenza della nave in porto” così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 284.

²⁸²Cfr. 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, cit., 72; E. GOLD, *Gard handbook on P. & I. Insurance, Arendal*, 2002, 114; S. J. HAZELWOOD., *P & I Clubs law and Practice*, cit., 11; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 193.

Le Regole del *Club* si occupano, infatti, di tutte le tipologie di assicurazioni riunite in un'unica classe di copertura *P. & I.*, che si presenta come “assicurazione di responsabilità”, e solo per larga approssimazione si può affermare che la *Protection* si occupa delle responsabilità che riguardano l'esercizio della nave, cd. *ownership*, e la *Indemnity* di quelle riguardanti l'impiego commerciale della nave stessa, cd. *employment*.

Si è già accennato in precedenza, che per la risoluzione dei problemi sorti a seguito dell'inquadramento dell'assicurazione *P.&I.* come assicurazione di responsabilità, occorre richiamare non le norme di diritto italiano, bensì quelle dell'ordinamento di appartenenza dell'associazione o del *Club* presso il quale la nave è iscritta. Infatti, è chiaro “che – come è proprio della natura dell'assicurazione mutua – l'assicurazione è tutt'uno con l'associazione al *Club*, onde non può essere governata da altra legge, che non sia quella che governa il *Club*, cioè, per i *Clubs* inglesi – che qui consideriamo – la legge inglese”²⁸³.

In linea generale, si fanno rientrare nella copertura offerta dal *Club*, tra l'altro, le responsabilità per urto o collisione che non siano già coperte dall'assicurazione corpi; le responsabilità per il risarcimento dei danni ad oggetti fissi o mobili; le spese per la rimozione del relitto di una nave iscritta; le responsabilità per il risarcimento dei danni a effetti personali dell'equipaggio; i risarcimenti per avaria o perdita del carico trasportato; le responsabilità per inquinamento da idrocarburi, ecc.

L'originalità della copertura assicurativa fornita dal *P.& I.* è inoltre confermata anche da una regola che funge da chiusura all'elencazione dei numerosi rischi previsti e coperti dalla stessa: la cd. *omnibus rule*²⁸⁴.

Si tratta cioè di prevedere il pagamento di un *claim* del socio nei confronti del *Club*, o di rimborsare quanto un *member* abbia già risarcito a seguito del verificarsi di un evento produttivo di un danno del quale lo stesso sia responsabile, anche se detto

²⁸³ Così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 193, al quale si rinvia anche per l'esame della problematica in tema di copertura assicurativa delle responsabilità che nascono da una colpa grave dell'assicurato, la cui “soluzione negativa è stata di recente affermata dalla giurisprudenza inglese e a questa deve prestarsi ossequio, atteso che, come si è detto, la *P. & I. Insurance* presso *Clubs* inglesi deve ritenersi regolata dalla legge inglese” in particolare cfr. dello stesso Autore la pagina 195.

²⁸⁴ Sulla regola si pone in risalto “come una estrema elasticità e una adattabilità ai più diversi casi siano date alla copertura fornita dai *Clubs* dalla presenza nelle Regole della c.d. *omnibus rule*. Tale regola conferisce poteri discrezionali al “*committee*” che amministra il *Club*, di accordare la copertura in casi non previsti dalle regole, ma rientranti negli scopi dell'associazione”, così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 196.

evento non rientri tra quelli indicati nelle *rules*. E' necessario che quest'ultimo sia, non solo accomunato a quelli previsti, ma risulti anche meritevole di tutela da parte del *Club* in quanto “*in the course of the management or operation of the member's ship or somehow be related to the business of owning, operating or managing vessels*”²⁸⁵.

Tra quelle che caratterizzano maggiormente l'assicurazione *P. & I.*, e sulla base di una specifica garanzia prevista dalle Regole del *Club*, vi rientra la copertura assicurativa delle responsabilità del proprietario o dell'armatore derivante dall'urto della nave iscritta con altra nave.

Si tratta di un'assicurazione riguardante solo l'ipotesi dell'urto di una nave con un'altra nave e la responsabilità del socio assicurato nei confronti del terzo che vanta un interesse nell'altra nave o nella sua spedizione come, per esempio, le ipotesi di responsabilità derivanti da un danno, a seguito dell'urto al carico trasportato dalla nave o anche alle persone che si trovano a bordo.

Restano fuori dalla copertura assicurativa, invece, le responsabilità per i danni causati a cose e persone che si trovano sulla nave iscritta al *Club*, potendo le stesse trovare una copertura assicurativa in base a distinte coperture offerte dal *Club*²⁸⁶.

Oggetto della copertura assicurativa è, dunque, la responsabilità del socio per i danni causati a seguito dell'urto della nave iscritta al *Club*, per colpa totale o parziale e per il cui accertamento è necessario individuare la normativa applicabile in concreto. Il rinvio è innanzitutto alla normativa internazionale ed in particolare alla Convenzione di Bruxelles del 1910, per le ipotesi di urto tra navi che appartengono a nazionalità diversa e a Stati contraenti della Convenzione stessa, mentre nell'ipotesi di urto tra navi aventi la stessa nazionalità e appartenenti a Stato

²⁸⁵ Il riferimento è a C. HILL - B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, cit., 97 ss, richiamato da S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 98 al quale si rinvia per la chiara esposizione in tema di peculiarità dell'assicurazione P. & I. Cfr. inoltre S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, cit., 351 ss..

²⁸⁶ Cfr. 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, cit., 75 secondo il quale restano escluse dall'assicurazione P. & I. per urto tra navi “le responsabilità connesse ai danni causati per investimento o interferenza con qualsiasi altro oggetto fisso mobile (cosiddetti *Fixed and Floating Objects*, quali, ad esempio, le opere portuali, le installazioni terrestri, cavi e condotte sottomarini, ecc.) che risultano, invece, assicurate sulla base di una diversa *head of cover*, pure prevista dalle *Rules*”. Sulle responsabilità conseguenti ad urto e non coperte dalla polizza corpi cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 198.

non contraente, il rinvio è alla legge nazionale “cui rimandano i criteri di collegamento in concreto invocabili”²⁸⁷.

Come si è già affermato in precedenza, la garanzia in esame è un tipo di garanzia residuale in quanto copre solo la parte che non dovesse eventualmente trovare copertura in base all’assicurazione corpi stipulata dalla nave iscritta: una copertura assicurativa *Hull & Machinery*.

Una garanzia residuale intesa, quindi, come assicurazione di secondo rischio, dal momento che la copertura assicurativa prestata dal *P. & I. Club* presuppone necessariamente non solo che la nave risulti assicurata in base ad una polizza *Hull & Machinery* approvata dal Club, ma, anche, che la nave stessa risulti assicurata per il suo effettivo valore²⁸⁸.

L’assicurazione in esame riguarda, dunque, la parte di responsabilità che non risulta coperta da una polizza corpi, ed in particolare, per quanto riguarda le assicurazioni di tipo anglosassone, c.d. *Institute Hull & Machinery Time Clauses*, la parte di un quarto di responsabilità che è posta a carico dell’armatore in virtù della c.d. *Running Down Clause*, oggi nota anche come *collision clause*, che prevede la copertura della responsabilità dell’assicurato soltanto per i tre quarti²⁸⁹.

Riguarda, altresì, la responsabilità di un soggetto membro assicurato, che per l’enorme danno causato all’altra nave, non risulti coperto, per una parte dall’assicurazione *Hull & Machinery* e ancora per l’ipotesi di responsabilità per

²⁸⁷ Cfr. 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, cit., 76; S. FERRARINI, *Il regolamento dei danni da urto nell’assicurazione della nave*, in *Ass.*, 1960, I, 131. Sulla responsabilità conseguente ad urto, non coperta dalla polizza corpi rappresentante uno dei primi rischi coperti dalla *Protection* cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 198. Sul tema dell’applicazione della Convenzione di Bruxelles a tutte le ipotesi di urto che vedono il coinvolgimento di navi appartenenti a Stati contraenti o aderenti alla Convenzione e che ex art. 1 della stessa “qualunque siano le acque nelle quali si è verificata la collisione” cfr. G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, voce *Urto di navi o aeromobili* in *Enc. dir.*, XLV, cit., 906.

²⁸⁸ Cfr. E. GOLD, *Gard handbook on P.&I. Insurance*, Arendal, 2002, 177. Sulla copertura *P. & I.* per il sinistro che ha dato luogo alla trasformazione della nave in relitto con il conseguente aggravamento del rischio di collisione, dovuto al fatto colpevole dell’assicurato, ad esclusione della colpa del comandante e dell’equipaggio cfr. invece N. BALESTRA, *La copertura assicurativa della responsabilità civile da urto per i relitti*, in *Dir. mar.*, cit., 1206 ss.

²⁸⁹ L’origine della *collision clause* è legata alla prassi assicurativa inglese per sovvertire il principio stabilito dalla giurisprudenza, che aveva negato la sussistenza di un rischio di ricorso di terzi in seguito a urto nel contesto della polizza corpi. La corte King’s Bench aveva stabilito che il risarcimento dei danni al terzo non doveva essere indennizzato dagli assicuratori del corpo, poiché non si poneva in rapporto consequenziale con i rischi assicurati nella polizza”, così L. TULLIO, *Running down clause* in *Enc. dir.*, XLI, cit., 174. In merito all’interpretazione della nozione di collisione che comprende anche l’urto indiretto cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 182. Ancora in tema di operatività della *collision clause* ed in particolare in tema di interpretazione della giurisprudenza sui beni esclusi dal concetto di nave cfr. G.M. BOI, *La running down clause*, in *Dir. mar.*, cit., 97.

tutti i danni causati dalla collisione non rientranti nell'ambito dell'assicurazione corpi²⁹⁰.

Chiarito, dunque, che, nel mercato britannico, l'assicurazione *P. & I.* per le responsabilità conseguenti all'urto tra navi, assume la qualifica di assicurazione secondaria coprente solo un quarto di responsabilità non coperto dalla polizza corpi, occorre aggiungere che, recentemente, si è diffusa la prassi di offrire ai soci assicurati la copertura totale della *collision liability*, dietro corresponsione di un premio extra.

La *ratio* di tale fenomeno è da rinvenirsi nel fatto che, nella maggior parte dei casi, il *Club* risulta essere il più esposto ai rischi, anche in presenza dell'assunzione di responsabilità del solo quarto di rischio scoperto. La restante parte del rischio è, infatti, assunta normalmente con la copertura *Hull & Machinery* come coassicurazione da parte di più *underwriters*, il che significa che il rischio risulta ripartito tra gli stessi e che ciascuno, dunque, assume su di sé solo una parte dei tre quarti di rischio, cioè l'assunzione di una quota notevolmente inferiore a quella assunta dal *Club*.

Contrarre direttamente con il *Club* per la piena copertura della responsabilità del proprietario e dell'armatore derivante dall'urto della nave con altra nave, appare, a volte, scelta quasi obbligata per evitare la complessità di una gestione del sinistro dovuta proprio alla difficoltà di coordinamento di più assicuratori.

Nei casi in cui l'armatore assuma anche la veste di vettore, l'assicurazione *P. & I.* trova, poi, la sua massima espressione e nei limiti della legge applicabile, nel settore della responsabilità per perdita o avaria delle merci trasportate, c.d. *cargo liability*, settore nel quale si registra la più alta presenza di richieste di indennizzo da parte dei soci nei confronti del *Club* di appartenenza²⁹¹.

²⁹⁰ Per la chiarezza espositiva della problematica in esame si rinvia a 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, cit., 75 ss. secondo il quale nella nota 7 a pagina 76 "la responsabilità per urto è coperta dalle polizze corpi inglesi strettamente sino a concorrenza del valore della nave assicurata, sicché, qualora il danno arrecato all'altra nave, del quale la prima sia responsabile, ecceda detto valore, l'armatore non risulta protetto: tale eccesso di responsabilità è, appunto, assicurato sulla base della copertura *P. & I.*". Cfr. inoltre G.M. BOI, *La running down clause*, in *Dir. mar.*, cit., 95; L. TULLIO, *Running down clause in Enc. dir.*, XLI, cit., 173.

²⁹¹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 680; S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit.; S. FERRARINI, *L'assicurazione della charterer's liability*, in *Dir. trasp.*, cit., 11; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-III, cit., 1268 ss. Nell'ambito della categoria dei sinistri coperti dall'assicurazione in esame è compresa anche "la responsabilità per *deviation* non ragionevole o non permessa. La "*deviation*" deve essere denunciata al *Club*, il quale, per regola, la applica su una speciale assicurazione in abbonamento, che per questi casi ha col mercato a premio"

Si tratta di una copertura assicurativa che riguarda il risarcimento dei danni, a carico dell'assicurato, per le ipotesi di avaria, per la perdita totale o parziale della merce e anche per il danno a carattere economico connesso, cd. *financial loss*, riguardante il lucro cessante ed il danno emergente.

In considerazione della natura contrattuale della copertura assicurativa della responsabilità del socio da parte del Club, proveniente dall'inadempimento dell'obbligo di custodia delle merci nelle varie fasi di caricazione delle stesse, si evidenzia che la stessa non comprende anche le ipotesi di responsabilità per inadempimento o ritardo nell'esecuzione del contratto, ma solo quelle riguardanti l'inadempimento dell'obbligo di caricazione e custodia delle merci.

Si ritiene, infatti, che in base ai principi generali che ispirano l'assicurazione del Club “quest'ultima non si estende a quelle responsabilità incorse dal membro esclusivamente per la peculiarità e l'estensione delle obbligazioni da lui contratte nei confronti di terzi, le quali eccedano il regime di responsabilità posto a suo carico dalla normativa internazionale o nazionale inderogabile”²⁹².

Si tratta di una copertura assicurativa che trova la sua applicazione solo “con riferimento al regime di responsabilità posto in ambito internazionale dalla disciplina convenzionale uniforme applicabile (Regole dell'Aia; Regole dell'Aia-Visby; Regole di Amburgo; al momento della loro entrata in vigore, Regole di Rotterdam)” restando, invece escluse altre ipotesi di responsabilità assunte dai membri ma sulla base di clausole contrattuali che non risultano approvate dal Club²⁹³.

La copertura assicurativa che viene offerta dal *Club* si basa, dunque, sulla disciplina che è concretamente applicabile. Così, nelle ipotesi in cui si applichino le Regole dell'Aia-Visby, il vettore risulterà limitatamente responsabile solo per il periodo

così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 200. Cfr. inoltre E. PIOMBINO, *Small General Average Clauses nell'assicurazione marittima corpi: nuovi testi e vecchi problemi*, in *Dir. mar.*, cit., 1505.

²⁹² Così 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, cit., 103 ss. In tema di orientamento giurisprudenziale sulla natura giuridica della responsabilità del vettore cfr. App. Palermo 29 novembre 2003, in *Dir. mar.*, 2005, 565 con nota di N. ROMANA, *Su alcune questioni relative alla responsabilità del vettore marittimo di cose*, in *Dir. mar.*, 2005, 565; Cass. 25 luglio 1983, n. 5121, in *Dir. mar.*, 1984, 845, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Orientamenti della giurisprudenza in tema di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto marittimo*. Sul concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale cfr. App. Genova 22 gennaio 1992 in *Dir. mar.*, 1993, 93.

²⁹³ Cfr. 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, cit., 103.

del trasporto della merce e precisamente dal momento della caricazione a quello della scaricazione, restando così esclusa l'applicabilità della Convenzione per le tratte del trasporto terrestre che siano antecedenti alla caricazione o successive alla scaricazione e che non risultino funzionali alla caricazione e alla scaricazione della merce in ambito portuale; responsabilità che, invece, con riferimento all'applicazione delle regole di Amburgo, risulta più ampia e si estende a tutto il periodo in cui il vettore assume la custodia del carico, dal momento della presa in consegna a quello della riconsegna nel porto di destinazione²⁹⁴.

In presenza della continua evoluzione della legislazione in tema di assicurazione marittima, e, del crescente numero di nuove ipotesi di rischio non coperte dalle assicurazioni tradizionali, è previsto che gli organi del *Club*, sempre in linea con gli scopi del *Club* stesso, possano decidere discrezionalmente la copertura assicurativa di nuovi casi, non espressamente previsti.

Spesso l'intervento del *Club* risulta fondamentale in alcune fattispecie che normalmente non risultano avere nessuna protezione, in particolare in quelle controversie che appaiono particolarmente complesse e per le quali una copertura assicurativa risulta determinante per la risoluzione, veloce ed efficace dei problemi insorti tra le parti. Si tratta di coperture assicurative integrative, rispetto alle altre forme di assicurazioni contratte dallo stesso assicurato e verso il pagamento di un extra premio, "il quale è sovente determinato non secondo le modalità contributive delle *calls*, ma su base fissa"²⁹⁵.

Frequenti coperture assicurative su base mutua, risultano quelle che coprono le perdite di tempo che si verificano a seguito di sciopero dell'equipaggio, la c.d. *Strike* e quella avente ad oggetto le responsabilità dell'attività cui è esposto un

²⁹⁴Cfr. 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, cit., 104, al quale si rinvia, inoltre anche per l'ipotesi in cui la responsabilità del vettore sia limitata sulla base di un contratto eseguito solo per una parte della tratta. Decisivo l'intervento della giurisprudenza sulla limitazione temporale della responsabilità del vettore ai sensi della normativa internazionale uniforme, secondo la quale "ove il contratto di trasporto preveda una tratta terrestre prima e/o dopo la tratta marittima, e per quest'ultima sussistano i presupposti per l'applicazione delle regole dell'Aia-Visby, il rapporto resta soggetto alla loro disciplina a partire dall'operazione di caricazione fino a quelle di scaricazione, mentre anteriormente e successivamente resta soggetto a quella del trasporto terrestre", cfr. Cass. 6 giugno 2006, n. 13253, in *Dir. trasp.*, 2007, 527, con nota di F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità del vettore ai sensi delle Regole dell'Aia-Visby*, in *Dir. trasp.*, 2007, 527. Cfr. inoltre Cass. 2 settembre 1998, n. 8713, con nota di V. R. CERVELLI, *Notucole in tema di ambito temporale del trasporto marittimo di merci*, in *Dir. trasp.* 1999, 635; S. ZUNARELLI, *Trasporto internazionale*, in *Dig. comm.*, XVI, 1999, 90; S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988.

²⁹⁵ Cfr. 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, cit., 127.

noleggiatore che, non essendo proprietario della nave, ma avendone la disponibilità in base ad un *time o voyage charter party*, risulti esposto a responsabilità particolari, assimilabili a quelle dell'armatore, quali quelle relative per danni allo scafo, per danni al carico o per altri rischi marittimi, nota anche come *Charterers' Liability*²⁹⁶. Particolare attenzione è posta anche alla c.d. *Freight, Demurrage and Defence*, intesa come assicurazione di tutela legale o giudiziale e non di responsabilità così come invece lo è, prevalentemente, l'assicurazione *P. & I.*, finalizzata ad indennizzare le richieste di risarcimento dei danni.

Si tratta di un'assicurazione di assistenza legale o giudiziaria a carattere integrativo, avente ad oggetto tutte le spese riguardanti la difesa legale e tecnica nelle vertenze attive e passive del socio. Il carattere strettamente integrativo rispetto a quella del *P. & I.* è dovuto al fatto che il membro del *Club* possa avere accesso ad essa solo nel caso in cui le spese legali sostenute non possano trovare copertura in base all'assicurazione della responsabilità civile²⁹⁷.

I *P.&I. Clubs* appositamente costituiti, mediante la *Freight, Demurrage and Defence*, prestano assistenza legale e giudiziaria nella gestione dei sinistri e del risarcimento delle spese legali relative ad una vasta gamma di controversie legate all'attività armatoriale e non assicurate.

Si tratta di controversie normalmente generate da contratti di compravendita o di costruzioni di nave, da contratti di utilizzazione della nave, di varia natura, tra le quali primeggiano quelle riguardanti il periodo *off-hire* della nave, le stallie e le controstallie, il nolo ecc..

La copertura in esame che prevede, altresì, anche una forma di assistenza diretta da parte del *Club* per la predisposizione e valutazione di pareri legali in ordine alle vertenze del socio assicurato e sottoposte all'attenzione del *Club* stesso, comporta

²⁹⁶ Risultano escluse dalla *Strike Cover* “i casi di ritardo che non generino alcun pregiudizio economico a carico dell'assicurato, in quanto coperti dal nolo a tempo (nel *time charter*, qualora la nave non sia posta *off-hire*) o dalla corresponsione delle controstallie nel *voyage charter*”, così 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, cit., 130. Cfr. inoltre S. FERRARINI, *L'assicurazione della charterer's liability*, in *Dir. trasp.*, cit., 21.

²⁹⁷ Sul ruolo svolto dal *Club* in relazione ai *claims* ammessi a fruire della copertura in esame e che “implica che l'assicuratore mutuo assuma un ruolo centrale nella gestione complessiva delle relative controversie, a partire dall'istruzione della pratica, sino al momento della sua eventuale composizione bonaria” cfr. 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, cit., 128 ss. Cfr. inoltre A. DONATI – G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale di diritto delle assicurazioni*, cit.; A. LA TORRE, *Le assicurazioni*, Milano, cit.; E. GOLD, *Gard handbook on P.& I. Insurance*, cit.; S. FERRARINI, *L'assicurazione della charterer's liability*, in *Dir. trasp.*, cit., 21.

l'assunzione da parte di quest'ultimo di un ruolo determinante nella gestione di tutte le controversie, dall'istruzione della pratica al possibile accordo bonario²⁹⁸.

Anche in questa ipotesi vi è una *omnibus rule* in quanto si autorizza la *committee* a prevedere la copertura assicurativa per le spese di qualsiasi controversia ed in particolare “ad accordare l'assistenza per reclami, dispute, azioni o affari di qualsiasi genere, nei quali l'armatore debba essere protetto, e che non sono previsti da altre classi del *Club*, o da un'assicurazione rischi guerra, o da un'ordinanza polizza corpi”²⁹⁹.

Con la *Freight, Demurrage and Defence*, i *P. & I.*, rimettendo ai *Managers* a ciò delegati, la valutazione circa la sussistenza dei criteri necessari per assicurare al socio assicurato l'esercizio in piena legittimità dell'azione legale per il risarcimento dei danni subiti o per l'azione di resistenza contro un determinato *claim*, in realtà operano essenzialmente su base discrezionale.

I *Clubs*, nel gestire i sinistri, sono così in grado di imprimere una direzione unitaria ai propri associati e di condizionare, inevitabilmente, la formazione del diritto della navigazione, dal diritto vivente al diritto codificato a quello delle convenzioni internazionali³⁰⁰.

Circa l'ambito di applicazione della copertura *Freight, Demurrage and Defence*, tenuto conto che la base contributiva assunta è la nave nel suo complesso e non invece la tonnellata di stazza come avviene nei *P. & I.*³⁰¹, e che risulta particolarmente avvertita la necessità di contenere, quanto più possibile, il numero

²⁹⁸ Contestualmente sorgono a carico dell'assicurato diversi oneri: dalla “tempestiva denuncia del sinistro (funzionale a consentire al Club la proficua assunzione in capo a sé della gestione nel *claim*), al conferimento dell'incarico a un legale esterno, alla successiva informativa circa gli sviluppi della vertenza, sino all'assunzione delle decisioni in merito alla definizione transattiva della stessa”, così 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, cit., 128;

²⁹⁹ Così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 289.

³⁰⁰ Alla competenza legale specializzata nel settore delle controversie, spetta gran parte del successo dei *P.&I.* che “ha consentito ai Clubs una snellezza di funzionamento e una prontezza di interventi, ben difficilmente realizzabili da parte delle compagnie” così S. FERRARINI, *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, cit., 289 ss. Sul carattere discrezionale della copertura assicurativa *Freight, Demurrage and Defence* cfr. 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, cit., 130; E. GOLD, *Gard handbook on P.&I. Insurance*, cit., 120.

³⁰¹ Si tratta per esempio del pagamento del nolo, delle controversie di navi di nuova costruzione con i cantieri navali, della vendita e dell'acquisto di navi, di seconda mano o di nuova costruzione. Sul tema più ampiamente si rinvia a S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 451; S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 101; S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 235; C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P. & I.*, cit., 137; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 203.

delle richieste di risarcimento dei danni sottoposte all'attenzione del *Club*, si ritiene che lo stesso debba essere considerato abbastanza circoscritto³⁰².

I presupposti perché si possa parlare del diritto ad ottenere l'indennizzo da parte del socio nei confronti del *Club* sono, dunque, o la verifica dell'accertamento della responsabilità del socio al termine di un giudizio, oppure il suo riconoscimento in base ad una transazione stragiudiziale. L'esistenza di tali presupposti non fa sorgere, tuttavia, in maniera automatica né l'obbligo del pagamento dell'indennizzo a carico del *Club*, né il diritto al pagamento dello stesso a favore del socio.

A seguito dell'accertamento della responsabilità del socio assicurato, infatti, e dunque della gestione del caso da parte dei propri legali, cd. *claim handling*, chiamati pur sempre a preferire una composizione stragiudiziale della lite, il *Club* perviene alla fase della liquidazione del debito, pretendendo, di solito, che lo stesso venga effettuato direttamente dal *member*³⁰³.

La regola che prevede a carico degli armatori associati al *Club* l'obbligo di adempiere alle obbligazioni pecuniarie discendenti dalla loro responsabilità, è prevista nelle *Club Rules* ed è condizione necessaria al fine dell'ottenimento della copertura assicurativa per l'associato.

³⁰² E' infatti "generalmente previsto un limite minimo per le richieste di indennizzo avanzate dai soci assicurati: tale prerequisite del *claim* si giustifica alla luce della necessità di contenere il numero di richieste sottoposte al vaglio del Club, escludendo quelle di infima o, comunque, minore rilevanza. E' poi, previsto un massimale per i costi e le spese rimborsabili in relazione al singolo *claim*", così 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, cit., 130. Per citare solo alcune delle principali questioni rientranti nella copertura *P.&I.* si ricordano "aa) le vertenze relative a contratti di utilizzazione della nave stipulati dall'associato (ad es. per pagamento del nolo, per controstellie, per nolo sul vuoto, per inadempimento del contratto, ecc.), all'incasso di contributi in avaria comune e di compensi di salvataggio; bb) le vertenze con i fornitori e riparatori della nave; cc) le vertenze con gli assicuratori del corpo; dd) le vertenze relative alla compravendita di navi, alle ipoteche, e anche alla costruzione (può infatti iscriversi al Club anche la nave in costruzione, dopo stipulato il relativo contratto); ee) le vertenze relative alla caricazione, scaricazione, stivaggio delle merci, in particolare ai danni arrecati alla nave da tali operazioni; ff) le vertenze con i passeggeri; gg) le vertenze con l'equipaggio; ecc." così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 203 ss..

³⁰³ Sul *member* grava l'obbligo non solo di non ammettere la propria responsabilità ma anche quello di agire con la massima diligenza al fine di contenere quanto più possibile le conseguenze del sinistro verificatosi, pena, o la riduzione del diritto all'indennità ad una cifra inferiore a quella pagata, o eventualmente anche alla perdita totale dello stesso. Cfr. sulla *ratio* di tale regola autorevole dottrina secondo la quale "*may be influenced to settle, for example, for purely business reasons by way of protecting a customer's interest in pursuit of his business*" così C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, cit., 117 e ancora J. MUSTILL – J. C. B. GILMAN, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, I, cit., 134.

Infatti “*unless the Committee in its discretion otherwise decides it is a condition precedent of a member’s right to recover from the Club in respect of any liabilities, costs or expenses that he shall first discharge or pay the same*”³⁰⁴.

Si è così in presenza della cd. *Pay first rule* o *pay to be paid* in base alla quale il *P. & I.* si obbliga, nei confronti dell’associato, a corrispondere quanto, a titolo di risarcimento del danno, lo stesso abbia già precedentemente corrisposto nei confronti del terzo.

Il soggetto assicurato deve prima pagare il proprio creditore e, in un secondo momento, può chiedere il rimborso di quanto effettivamente pagato, tenendo presente le condizioni della copertura assicurativa.

Appare così chiara, secondo alcuni, “la natura di rimborso” della prestazione da parte del *Club*, subordinata al verificarsi dell’evento, dedotto in condizione, del pagamento effettuato dal *member*³⁰⁵. Il socio, solo dopo aver effettivamente corrisposto al terzo danneggiato la somma a titolo di indennizzo, ha, dunque, diritto ad ottenere dal *Club* la prestazione assicurativa, a meno che quest’ultimo non decida, discrezionalmente, di anticipare gli importi necessari al pagamento del debito del socio stesso.

Inevitabile, la reazione della dottrina sia in merito alla natura stessa della copertura *P. & I.* quale assicurazione della responsabilità civile, sia in merito alla compatibilità con il principio indennitario ad essa collegato.

Secondo l’orientamento della dottrina anglosassone, infatti, la circostanza che l’obbligo del pagamento del risarcimento da parte del *Club* sorgerebbe solo dopo che il socio abbia effettivamente corrisposto al terzo danneggiato quanto dovuto a titolo di indennizzo, porterebbe a riconoscere all’assicurazione *P.&I.* la natura di assicurazione di indennità, c.d. *indemnity insurance*, invece che di assicurazione di responsabilità, c.d. *liability insurance*, sottolineando così l’impegno

³⁰⁴ Si rinvia a T. MILLER, *P. & I. Club, Club Rules*, London, 1996; 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) ed alla recente normativa statunitense (Oil Pollution Act 1990)*, in *Dir. mar.*, cit., 278.

³⁰⁵ Cfr. S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 99 ss.; S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, cit.; 309; C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, cit., 121; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 228 ss.. In merito ai dubbi circa la natura giuridica dell’assicurazione *P. & I.* quale assicurazione di responsabilità, secondo la dottrina anglosassone “*the insurance coverage provided by P.&I. associations, termed quite frequently as “liability” insurance, has in fact traditionally been one of “indemnity”. Accordingly, an indemnity underwriter does not become committed to reimbursing an assured until the assured has actually paid the claim*” così C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, cit., 118.

dell'assicuratore di rimborsare all'assicurato le somme pagate al terzo a titolo di risarcimento dei danni³⁰⁶.

La differenza tra la *indemnity insurance* e la *liability insurance* è da individuare nel fatto che, nella prima ipotesi, l'obbligo di adempiere da parte del *Club* sorge solo dopo il pagamento effettuato da parte del soggetto assicurato nelle mani del terzo danneggiato. Non esiste un coinvolgimento del *Club* nel rapporto tra il soggetto assicurato ed il terzo danneggiato, ma si tratta solo di un rimborso delle somme che sono state versate a titolo di risarcimento dei danni³⁰⁷.

Pur considerando l'orientamento contrario della dottrina italiana che "ha evidenziato come la regola sia in contrasto con il principio indennitario correttamente inteso, quale obbligazione gravante sull'assicurazione di "tenere indenne" l'assicurato, e che, pertanto, tale clausola contrasterebbe con le disposizioni di cui agli artt. 1917 e 1932 c.c.", si ritiene che le motivazioni alla base dei due orientamenti, manchino di un concreto riscontro pratico.

La copertura *P. & I.* è un'assicurazione di responsabilità civile ed è pienamente compatibile con la regola del *Pay to be Paid* disciplinata dal diritto anglosassone³⁰⁸. Fino a quando il soggetto assicurato non ha risarcito il terzo, il *member* non ha alcun diritto alla prestazione assicurativa, giacché l'assicurazione *P. & I.* funziona da mera copertura del rimborso al socio assicurato. La regola assume una particolare rilevanza soprattutto in quelle problematiche che sono legate alla pratica esperibilità dell'azione diretta da parte dei terzi danneggiati nei confronti dei *Club*.

Al centro dell'attenzione, infatti, è l'ipotesi in cui il soggetto assicurato non possa più adempiere la propria obbligazione di risarcimento del danno perché divenuto insolvente e successivamente dichiarato fallito, per cui secondo *la pay to be paid*

³⁰⁶ Cfr. E. GOLD, *Gard handbook on P. & I. Insurance*, cit., 118; S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, cit., 351. In tema di rigidità del principio nella *common law* è interessante notare come la stessa "trovi, nell'ambito del diritto giurisprudenziale britannico, un bilanciamento nell'*equity*, ove è riconosciuto che colui che ha diritto a essere tenuto indenne rispetto a una perdita patrimoniale, possa ottenere tale indennità anche prima che la perdita stessa sia divenuta attuale, specie quando l'esborso in questione lo renderebbe insolvente" così 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, cit., 149, nota 29.

³⁰⁷ Cfr. C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, cit., 123.

³⁰⁸ Cfr. 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, cit., 150; J. ARNOULD, *Law of marine insurance and average*, cit.; 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 anche nell'ottica italiana*, nota a *Court of Appeal* 4. 5.6. 7. 8. 11, 12, 13, 14, 15, e 16 luglio 1988 in *Dir. mar.* 1989, 563; E. VINCENZINI, *Ancora in tema di azione diretta contro il P. & I. Club e regola del "Pay first"* in *Ass.*, I, cit., 304.

Rule, l'armatore non avendo adempiuto la propria obbligazione di risarcimento dei danni, non può chiedere al *P. & I. Club* di essere pagato.

Recentemente, infatti, a seguito di una vivace disputa che ha visto coinvolti, per molto tempo, dottrina e giurisprudenza, si è riaffermata la piena validità della regola in esame, proprio con riferimento alla questione, nelle ipotesi di insolvenza del *member*, della legittimità del terzo ad agire direttamente nei confronti del *Club*, al fine di ottenere il risarcimento del danno.

Il terzo danneggiato, infatti, nell'ipotesi di insolvenza dell'assicurato, si troverebbe in una situazione di totale mancanza di tutela, non essendo provvisto di titolo specifico per poter agire direttamente nei confronti del *Club* assicurativo. In caso di dichiarazione di fallimento dell'assicurato, il terzo danneggiato avrebbe diritto solo ad insinuarsi nello stato passivo e correrebbe il rischio, nel rispetto del principio della *par condicio creditorum*, di vedersi riconosciuto solo parzialmente il proprio credito³⁰⁹.

Al fine di far fronte ad una simile difficoltà, nel 1930, in Gran Bretagna, fu emanato il *Third Parties Act (Rights Against Insurers)* con il quale fu riconosciuto al terzo danneggiato, per la prima volta, il diritto di subingresso nel diritto del soggetto assicurato nei confronti del *Club* e il diritto di agire direttamente nei confronti dello stesso per ottenere il risarcimento del danno subito.

Tuttavia, proprio perché il mancato adempimento del debito risarcitorio da parte del soggetto assicurato ed il suo conseguente stato fallimentare costituivano il presupposto necessario per poter esercitare il diritto di subingresso nei suoi diritti al fine di ottenere l'indennizzo assicurativo, presupposto che rappresentava, tra

³⁰⁹ Sul mancato riconoscimento dell'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dell'assicuratore nell'ambito del sistema del diritto anglosassone secondo parte della dottrina "ancorchè la posizione dell'ordinamento inglese sia sotto questo profilo comune a quella nostra, essa da quest'ultima si distingue in quanto non contempla una regola di diritto analoga a quella scolpita all'art. 1917, comma 2, c.c., il quale prevede che il pagamento diretto del risarcimento non sia solo una facoltà esercitabile dall'assicuratore, ma rappresenti una vera e propria obbligazione in capo al medesimo nel caso in cui l'assicurato espressamente lo richieda" così 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, cit., 150 ss. Sulle considerazioni che la "*indemnity rule*", nell'ottica del diritto italiano, appare contraria al principio indennitario e quindi non vincolante per il curatore, in quanto se "la clausola compromissoria e la "*indemnity rule*" fossero vincolanti per il curatore, in pratica gli impedirebbero di chiamare in causa il *Club* e di esercitare il diritto sancito dal comma 4 dell'art. 1917 cod. civ." per una esposizione completa del punto in esame si rinvia a 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 anche nell'ottica italiana*, nota a *Court of Appeal* 4. 5.6. 7. 8. 11, 12, 13, 14, 15, e 16 luglio 1988 in *Dir. mar.*, cit., 586.

l'altro, anche un'ipotesi di mancato adempimento dell'onere della regola *Pay to be Paid*, si dubitò fortemente dell'efficacia di tale clausola.

Per lungo tempo, la regola è stata oggetto di interessanti contrasti dottrinali e giurisprudenziali che hanno dato origine ad alcune importanti sentenze da parte delle Corti britanniche. Queste ultime che sul tema specifico dell'esercitabilità dell'azione diretta dei terzi contro i *Clubs*, in primo grado avevano dato soluzioni contrastanti tra loro, hanno assunto un orientamento definitivo nei *leading cases* "Fanti" e "Padre Island". Infatti, successivamente all'emanazione di una sentenza di appello che aveva ritenuto possibile la richiesta da parte del terzo danneggiato direttamente ai *Clubs* al fine di ottenere il risarcimento del danno per le ipotesi di insolvenza dell'assicurato, è intervenuta la *House of Lords* che ha ribadito la piena validità della regola in esame e, dunque, la carenza di legittimazione ad agire del terzo direttamente nei confronti dei *Clubs*, per tutte le ipotesi di insolvenza del *member*³¹⁰.

Il terzo danneggiato non avrebbe, dunque, alcun diritto di esercitare l'azione diretta nei confronti dei *P. & I. Clubs* e nessuna possibilità di surrogarsi nella posizione creditoria dell'armatore assicurato, non avendo quest'ultimo, in base alla *pay to be paid Rule* pagato alcun danno ai terzi e, dunque, maturato a sua volta alcun credito nei confronti dei *P. & I. Clubs* nel quale il terzo possa surrogarsi.

³¹⁰ Con riferimento alle sentenze della Corte di Appello cfr. *The Padre Island*, 1984, 2, *Lloyd's Rep.*, 408; *The Fanti*, 1989, 1, *Lloyd's Rep.* 299 e sul punto, tra gli altri, cfr. altresì S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 100; S. J. HAZELWOOD, *P & I Clubs law and Practice*, cit.; 309; C. HILL – B. ROBERTSON – S. J. HAZELWOOD, *Introduction to P&I*, cit., 121; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 1275; M. TILLEY, *The origin and development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Association*, in *Jmlc*, cit., 261. Le sentenze della Corte di Appello nel superare il principio del *pay to be paid* nell'ipotesi di insolvenza di un soggetto assicurato e membro di un *P. & I.* hanno deciso anche tre problematiche di notevole rilevanza nel campo dell'assicurazione *P. & I.* che riguardano "l'invalidità della pattuizione contrattuale denominata regola del *pay first* nel caso di insolvenza dell'assicurato, la irretroattività della cessazione della copertura assicurativa per il mancato pagamento dei premi e la impossibilità di recuperare dal Club gli interessi sulle somme dovute da parte del creditore dell'assicurato insolvente, tutte le volte che nei rapporti contrattuali tra assicurato e assicuratore sia stata validamente pattuita tale esclusione" così E. VINCENZINI, *Ancora in tema di azione diretta contro il P.& I. Club e regola del "Pay first"* in *Ass.*, I, cit., 305. Inoltre, "l'azione diretta contro l'assicuratore della responsabilità è, del resto, esclusa dalla legge inglese, che solo in caso di insolvenza dell'assicurato, autorizza il terzo a chiedere l'indennità all'assicuratore" così S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., 193. Sulla decisione della *House of Lords* cfr. *Newcastle P. & I. assoc. V. Firma C – Trade S. A. (The Fanti) e Cocony Mobil Oil Co. Inc. v. West of England Shipowners Mutual Ins. Assoc. (The Padre Island)*, 1989, 1, *Lloyd's Rep.* 239. Sull'argomento cfr. 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 anche nell'ottica italiana*, nota a *Court of Appeal* 4. 5.6. 7. 8. 11, 12, 13, 14, 15, e 16 luglio 1988 in *Dir. mar.*, cit., 563; e ancora con nota di J. MARTINEAU, *The effect of the House of Lords decision in the "Fanti" and "Padre Island"* in *Dir. mar.*, 1990, 1172.

Si avverte così, tutto il disagio del terzo danneggiato che, di fatto, non può trovare la sua soddisfazione nei confronti del soggetto assicurato perché insolvente, né per lo stesso motivo, nei confronti del *P. & I. Club.*, disagio che può risultare di notevole rilevanza se si considerano le potenziali dimensioni catastrofali dei danni³¹¹.

Con l'entrata in vigore, nel 2010, del *Third Parties (Rights Against Insurers) Act 2010*, si sostituisce la disciplina del *Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930* e dall'inserimento di procedure semplificate in tema di liquidazione del danno a favore del terzo danneggiato da un soggetto assicurato, divenuto poi insolvente, emerge chiara la volontà di modificare il quadro normativo al fine di superare le disfunzioni registrate durante la vigenza del *Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930*³¹².

La previsione della nuova disciplina comporta un importante superamento della *Pay to be Paid Rule*, dal momento che al terzo danneggiato è concessa la possibilità di esperire l'azione diretta di risarcimento direttamente nei confronti dei *Clubs*, nelle ipotesi in cui l'assicurato risulti in una situazione di insolvenza e sia stato accertato il sinistro che riguarda una nave iscritta al *Club*.

Si riconosce così al terzo danneggiato il diritto di surrogarsi nel credito del membro assicurato verso il *Club* “anche nell'ambito della *indemnity insurance*, sottraendo così il diritto di surroga del terzo danneggiato alle forche caudine della *Pay to be Paid Rule*”³¹³.

Tuttavia, occorre segnalare che “la *section 9*, comma 6, prevede che, nel caso di assicurazione marittima, la deroga in parola alla regola generale della piena opponibilità al terzo delle eccezioni relative al rapporto tra assicuratore e assicurato

³¹¹ Richiamando la decisione della *House of Lords* denominata *The Fanti and The Padre Island* che conferma l'applicabilità della *pay to be paid Rule*, e proprio a proposito del rischio che la stessa potrebbe essere usata al fine di evitare il risarcimento ai terzi, è interessante l'intervento di *Lord Goff* che “conclude con una sorta di suggerimento-avvertimento: laddove i *Clubs*, in caso di lesioni personali o di morte, non risarciscano le vittime dei danni, il legislatore potrebbe promuovere adeguati rimedi legislativi” così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 138.

³¹² E' significativa “sotto questo profilo la previsione della possibilità per il terzo danneggiato di agire contro l'assicuratore anche prima e a prescindere dall'esperimento di un'azione nei confronti dell'assicurato danneggiante, divenuto insolvente, per l'accertamento della di lui responsabilità, la quale può, quindi, senz'altro essere valutata e acclarata nella causa promossa contro il suo assicuratore: così la *section 9*, commi 9 e 10” così 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, cit., 154, nota 41 al quale si rinvia, nelle pagine successive, anche per la chiara esposizione delle tre eccezioni che comprimono in maniera significativa la portata effettiva.

³¹³ Così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 139.

trovi applicazione solo in caso di responsabilità dell'assicurato per morte o lesioni personali»³¹⁴.

Ne deriva che la *section 9*, pur menzionando solo l'assicurazione marittima, produce effetti anche nei confronti dei *P. & I. Clubs*, dal momento che l'assicurazione armatoriale, per consuetudine costante, è fornita dagli stessi. Pertanto, il terzo che ha subito danni potrà agire in via surrogatoria nei diritti degli armatori assicurati nei confronti dei *P. & I.*, nelle sole ipotesi di morte o lesioni personali. Affermazione quest'ultima di non poca rilevanza se si riflette sulla disparità di trattamento verso gli altri soggetti che subiscono danni non per morte o lesioni personali. Disparità di trattamento riservata alle sole assicurazioni marittime e che “si traduce sostanzialmente in un beneficio per i soli *P. & I. Clubs*, tanto che accorta dottrina inglese osserva come nonostante l'introduzione del “*Third Parties (Rights Against Insurers) Act. 2010, (...) save for claims for death or personal injury, the P. & I. Club's position remains the same as it was under 1930 Act*”³¹⁵.

3.4 Dalla disciplina del *P.&I.* alle regole dell'assicurazione obbligatoria.

Negli ultimi due secoli, i *P. & I. Clubs* hanno rappresentato un significativo punto di riferimento in tema di assicurazione della responsabilità armatoriale, tale da considerare il diritto dei *P. & I. Clubs* come il diritto dell'assicurazione della responsabilità armatoriale.

Nell'ambito dell'espansione del loro campo di operatività, e in linea con l'azione politica europea che ha assunto a proprio interesse strategico la tutela della sicurezza del mare e del sistema dei traffici marittimi, un ruolo determinante è

³¹⁴ Così D. CASCANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 155, al quale si rinvia per l'esame dell'azione diretta nei confronti dei *Clubs* nell'ambito del diritto internazionale uniforme. Sul tema cfr. inoltre F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 140; S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 292 ss.

³¹⁵ Il corsivo è riferibile a S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 141 ss. citato da F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 141 ss..

legato allo sviluppo della copertura assicurativa per la responsabilità armatoriale per i danni provocati da inquinamento, responsabilità che preoccupa fortemente i *Clubs* per le potenziali ingenti somme dovute a titolo di risarcimento danni³¹⁶.

Negli ultimi anni, grazie ad una elevata sensibilizzazione dell'opinione pubblica mondiale sul tema dell'inquinamento marittimo da idrocarburi e sulla tutela dei passeggeri, si è assistito ad un cambiamento di politica riguardante un più severo regime di responsabilità nei confronti dell'armatore o del vettore.

A seguito dei tanti disastri marittimi, verificatisi negli ultimi anni, e delle enormi dimensioni dei danni di natura ambientale, a partire dal disastro della petroliera Erika, il quadro normativo, in tema di sicurezza del mare e di tutela dei terzi danneggiati, risulta particolarmente attivo, tanto da costituire, secondo alcuni, un vero e proprio diritto europeo del mare. Tra gli obiettivi primari della Commissione della Comunità europea, vi è, infatti, anche quello di proporre “una strategia comunitaria per la prevenzione dei disastri, che metta in evidenza i rischi cui sono esposte le regioni costiere”³¹⁷.

³¹⁶ L'esigenza di protezione della sicurezza del mare si è trasformata, usando un termine di autorevole dottrina, in una vera e propria “alluvione normativa” che “guidata entro argini costruiti in tre comunicazioni della Commissione denominati rispettivamente Erika I, Erika II, Erika III, è confluita in tre corrispondenti “pacchetti” normativi: Erika I legislative package (primo pacchetto sicurezza), Erika II (secondo pacchetto sicurezza) Erika III (terzo pacchetto sicurezza)” così F. MOLITERNI *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 24. L'espressione “alluvione normativa” è riferibile a G. MINERVINI, *Il controllo del mercato finanziario. L'alluvione normativa*, in *Giur. comm.*, 1992, I, 5 ss. Sul concetto di sicurezza non più inteso solo nel suo significato tradizionale “basato esclusivamente sul binomio safety-security, ma nella più moderna accezione di “sviluppo sostenibile”, volto a conciliare le esigenze di mercato con quelle di equità sociale e di tutela dell'ambiente” si rinvia a F. PELLEGRINO, *Il caso Erika al vaglio della Corte di Giustizia Ue*, in *“La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea”*, a cura di U. LA TORRE - A.M. SIA, Catanzaro, 2011, 179. Cfr. inoltre sul tema della “primavera dei disastri” S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit..

³¹⁷ Il riferimento è alla Commissione delle Comunità europee, *Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, Una politica marittima integrata per l'Unione europea*, Bruxelles 10, 2007, COM (2007) 575. Nel campo delle assicurazioni di responsabilità e nell'ambito dei trasporti marittimi soprattutto dei prodotti petroliferi, a seguito del disastro della m/c *Torrey Canyon* sulle coste della Cornovaglia nel 1967, l'onda emotiva provocata nell'opinione pubblica a seguito del disastro “e di fronte alla irrisarcibilità degli enormi danni provocati dal disastro con i normali mezzi assicurativi allora esistenti, le organizzazioni internazionali come la I.M.C.O. (ora I.M.O.) e il C.M.I. dettero inizio ad una serie di lavori preparatori finalizzati alla redazione di una Convenzione internazionale che risolvesse in modo sostanziale e definitivo la grave problematica”, sul punto più ampiamente cfr. E. VINCENZINI, *Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento da idrocarburi nella legislazione internazionale uniforme*, in *Dir. mar.*, 1993, 978. Sull'evoluzione del tema della tutela dell'ambiente del diritto internazionale, si rinvia a F. PELLEGRINO, *Il principio “chi inquina paga” nell'ordinamento dell'Unione Europea*, in *Tutela dell'ambiente e principio chi inquina paga*, a cura di G. MOSCHELLA-A.M. CITRIGNO, Milano, 2014, 21.

Nel programma delineato dalla Commissione e al fine di aumentare il livello di protezione dei soggetti che subiscono perdite e danni a causa di incidenti provocati da navi, con l’emanazione di un Regolamento e di una serie di Direttive, ha visto la luce il cd. “terzo pacchetto sicurezza”³¹⁸.

Nell’ambito di questo micro sistema normativo, l’emanazione della Direttiva 2009/20/CE del 23 aprile 2009 in tema di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, costituisce sicuramente “parte integrante, non solo per vincolo di appartenenza familiare ad un medesimo progetto normativo, ma anche per connessione funzionale con altre direttive sorelle del terzo pacchetto sicurezza”³¹⁹.

Ed è nell’ambito di questo micro sistema normativo che si delinea la disciplina dell’assicurazione degli armatori a cui si aggiungono “gli spazi che il diritto regionale posto dalla Direttiva 2009/20/CE apre a collegamenti e rinvii alle Convenzioni internazionali e a modelli giuridici e regole negoziali consolidate nella prassi”³²⁰. Tra queste ultime, assumono un ruolo determinante le regole dei *P. & I Clubs* considerate “complemento funzionale” della Direttiva 2009/20/CE.

Negli ultimi anni, infatti, le coperture assicurative che gli stessi *Clubs* prestano ai proprietari di navi cisterna per la responsabilità dei rischi da inquinamento, hanno assunto particolare rilievo grazie alla regolamentazione convenzionale uniforme che disciplina alcuni settori del trasporto marittimo commerciale.

In particolare, la necessità di regole idonee a contrastare gli effetti di incidenti dalle dimensioni catastrofali, ha favorito sia lo sviluppo di Convenzioni internazionali sulla responsabilità armatoriale, promosse nell’ambito dell’ONU da una *specialized agency*, la *International Maritime Organization*, c.d. IMO³²¹, che l’adozione del modello dell’assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale, unitamente alla possibilità dell’esercizio dell’azione diretta dei terzi danneggiati contro i *Clubs*.

³¹⁸ Le Direttive richiamate vanno dalla 2009/15/CE alla 2009/21/CE, il Regolamento a cui si fa riferimento è il 391/2009 del 23 aprile 2009.

³¹⁹ Cfr. così F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 29; F. M. TORRISI, *Il pacchetto Erika III: la UE rafforza la tutela del patrimonio marittimo dall’inquinamento*, in *Dir. mar.*, 2000, 309 ss.

³²⁰ Così F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 30.

³²¹ A seguito dell’attività dell’IMO, “si è così determinato, in materia di limitazione della responsabilità armatoriale e della sua assicurazione, un pullulare di convenzioni settoriali, riguardanti specifiche tipologie di eventi dannosi, cui si è successivamente accompagnata l’adozione di una cruciale convenzione avente ad oggetto la responsabilità c.d. “globale” degli armatori, comunemente individuata con la dizione Convenzione LLMC”, così F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 150.

Un rinvio è, tra le tante, alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, conclusasi a Bruxelles il 29 novembre 1969, come modificata dal protocollo firmato a Londra il 27 dicembre 1992 (CLC). La Direttiva ponendo a carico dei proprietari di navi cisterna, di portata superiore a 2.000 tonnellate, l'obbligo di stipulare specifica polizza assicurativa della responsabilità civile prestata dai *P. & I. Clubs* è caratterizzata dal principio dell'incontestabilità nei confronti del danneggiato e dalla possibilità per quest'ultimo di esercitare l'azione diretta verso l'assicuratore³²².

Le diverse Convenzioni internazionali che si occupano del tema, prevedono, dunque, che una nave indipendentemente dalla propria bandiera, possa entrare nelle acque territoriali di un altro paese membro delle Convenzioni stesse, solo a condizione che sia in possesso di idonea certificazione attestante l'esistenza di una adeguata garanzia assicurativa o finanziaria dei rischi a terzi. A sostegno della finalità pubblicistica di tutela dei terzi danneggiati le Convenzioni prevedono, inoltre, la possibilità di esercitare l'azione diretta contro i *Clubs*³²³.

³²² Stesse riflessioni “valgono in relazione al regime di assicurazione obbligatorio introdotto dalla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi del 2001 (Convenzione *Bunker Oil*), nonché, nella prospettiva della loro futura entrata in vigore, dalla Convenzione internazionale sulla responsabilità e il risarcimento dei danni connessi al trasporto di merci pericolose e tossiche per mare del 1996 (*HNS Convention*), dal Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio e dalla Convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti del 2007” così 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, cit., 20. In tema di esame della Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969, detta CLC, sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi e sulla legge 31 dicembre 1982, n. 979 sulla difesa del mare cfr. L. TULLIO, *La responsabilità civile per inquinamento marino provocato da navi*, in *Dir. trasp.*, 1992, 8 ss.. E ancora, secondo autorevole dottrina “la CLC ha modificato la base della responsabilità, ha canalizzato, sia pure parzialmente, tale responsabilità sul proprietario della nave cisterna, ha creato un limite separato per i soli danni da inquinamento ed ha previsto un sistema di assicurazione obbligatoria con azione diretta dei danneggiati nei confronti degli assicuratori” così F. BERLINGIERI, *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. mar.* 1992, 4. Nell'ambito della trattazione in esame particolarmente delicato appare il tema relativo alla risarcibilità del danno ambientale affrontato da autorevole dottrina con grande attenzione. Si rinvia pertanto a M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Padova, 1993, 147 ss.. Sul tema delle convenzioni cfr. inoltre, tra i tanti, F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009; S. ZUNARELLI, *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto di sostanze pericolose e nocive (HNS)*, in *Dir. trasp.*, 1996, 727.

³²³ Infatti, la finalità pubblicistica “di tutela dei potenziali terzi danneggiati appare ulteriormente evidente se si considera come tali Convenzioni prevedano l'azione diretta dei danneggiati contro i prestatori di tali garanzie”, così S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 452 al quale si rinvia, sempre nella stessa pagina, anche per l'interessante riferimento ad alcuni articoli quali “l'art. VIII. 1 della Convenzione del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, l'art. 12.1 della Convenzione del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, l'art. 7.1 della Convenzione del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi,

Dal quadro in esame appare quindi, che le regole sull'assicurazione obbligatoria inserite nelle Convenzioni internazionali riguardanti la responsabilità armatoriale, sembrano portare proprio verso un "movimento normativo" proiettato a creare una forma di diritto dell'assicurazione della responsabilità armatoriale, sempre nel pieno rispetto del modello di assicurazione mutualistica dei *P. & I.*

A livello comunitario, il quadro della copertura assicurativa della responsabilità civile armatoriale, si è arricchito recentemente, come accennato, con l'emanazione della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 in tema di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

La Direttiva prevede per gli Stati dell'Unione, l'obbligo di organizzarsi, entro il termine del 1 gennaio 2012, al fine di introdurre l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile dell'armatore.

Anche se con notevole ritardo, l'Italia si è uniformata alla Direttiva con la legge 15 dicembre 2011, n. 217, recependo con d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 il contenuto della Direttiva e, all'art. 2, ha esteso l'ambito di operatività alle navi di bandiera italiana e alle navi di bandiera estera, di stazza lorda pari o superiore alle 300 tonnellate che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane. La stessa Direttiva non si applica invece alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie o alle altre navi di proprietà dello Stato o gestite dallo Stato impiegate per servizi pubblici a fini non commerciali.

Al fine di delimitare con certezza l'ambito di applicazione della disciplina di detta Direttiva, soprattutto per quanto riguarda la previsione dell'art. 4 sull'obbligo di assicurazione, appare, da subito, necessario adottare una ben precisa definizione della fattispecie dei crediti marittimi che risultano oggetto della Direttiva 2009/20/CE quali "quelli soggetti alle limitazioni di cui alla Convenzione LLMC

l'art. 12.1 della Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti e il Protocollo 1992 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto di persone e bagagli via mare". Cfr. inoltre P. BONASSIES, *Après l'Erika: les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution maritime par hydrocarbures*, in *Dir. mar.*, 2000, 1570; C. MONTEBELLO, *Il sistema della CLC 1969-1992 e l'obbligo della certificazione assicurativa*, in *Dir. mar.*, 2000, 1330; E. VINCENZINI, *Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento da idrocarburi nella legislazione internazionale uniforme*, in *Dir. mar.*, cit., 978; F. BERLINGIERI, *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. mar.*, cit., 3; L. TULLIO, *La responsabilità civile per inquinamento marino provocato da navi*, in *Dir. trasp.*, cit., 8; M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi proveniente da navi: il regime delle norme di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, 1990, 11.

1996, in ragione del rinvio ad essi operato dall'art. 4, par. 3 della direttiva 2009/20/CE”³²⁴.

Sempre con riferimento alla certezza dell'ambito di applicazione di detta Direttiva, ma con riferimento ai soggetti, il rinvio è all'art. 3 lett.a) secondo il quale destinatari dell'obbligo assicurativo sono gli armatori, considerando tali il proprietario registrato di una nave marittima o qualsiasi altra persona, quale il noleggiatore a scafo nudo, che sia responsabile della conduzione della nave. Occorre chiarire, tuttavia, che non è la semplice nozione di armatore a definire i confini del rischio da responsabilità armatoriale, quanto la titolarità del rischio che individua i soggetti che hanno interesse ad assicurarsi e nel caso sia previsto l'obbligo, hanno l'obbligo ad assicurarsi. Per cui “nel modello della Direttiva 2009/20/CE, è il rischio e la sua titolarità, nonché il conseguente interesse ad assicurarlo, a governare i confini della sua assicurabilità e quindi del relativo obbligo ad assicurarsi³²⁵”.

L'ampliamento del raggio di azione delle coperture assicurative offerte dai *P. & I. Clubs*, in un quadro sempre più internazionale in cui gli stessi si trovano ad agire, ha consentito lo sviluppo di forme di collaborazione destinate all'adozione di una prassi assicurativa omogenea e forme di riprotezione per i rischi assunti.

La necessità dei *P.&I.* di organizzarsi al fine di fronteggiare la possibilità di *catastrophe type claims*, rappresentanti un potenziale pericolo per la loro stessa sopravvivenza, legato all'incapacità di reperire fondi necessari per fronteggiare esborsi di enormi dimensioni, ha portato, alla creazione dell'*International Group of P. & I. Clubs*, avente lo scopo di riassicurare tra loro e su base mutualistica i *claims* che superino un ammontare predeterminato, oltre il quale la riassicurazione è riferibile ai *Lloyd's*³²⁶. Lo scopo dell'*International Group of P. & I. Clubs* è, dunque, quello di fornire una copertura assicurativa per i propri membri contro la responsabilità di terzi per quanto riguarda l'uso o il funzionamento delle navi, per i rischi legati alla perdita delle vite umane, all'inquinamento da petrolio o da sostanze

³²⁴ Così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 234, al quale si rinvia non solo per l'interpretazione dell'art. 4 par. 3 ma anche per le considerazioni in tema di compatibilità con i principi di proporzionalità e sussidiarietà.

³²⁵ Così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 253.

³²⁶ Cfr. sul punto S. VERNIZZI, *Le assicurazioni P & I*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, cit., 101 ss.. Alla *International Group of P. & I. Clubs* aderiscono i tredici maggiori *Clubs* che rappresentano il 90% del tonneggio mondiale e per una esposizione sullo stato odierno dell'assicurazione P. & I. Clubs e sui suoi lineamenti evolutivi si rinvia a D. CASCANO, *L'assicurazione P&I*, in *L'Osservatorio del Diritto dei Trasporti. Studi di Diritto dei Trasporti*, racc. da A. ANTONINI e F. MORANDI, cit., 20 ss..

pericolose o anche ai servizi dei propri membri che riguardano la gestione delle vittime marittime.

Ed è proprio l'*International Group of P. & I. Clubs* che, rivestendo la qualifica di “ambasciatore dei *P.&I Clubs*” presso l’Unione europea nel momento della definizione della versione definitiva della Direttiva 2009/20/CE, è stato considerato un vero e proprio interlocutore privilegiato del legislatore europeo³²⁷. La versione finale della Direttiva in esame è la conferma che, ancora una volta, non solo i *P. & I. Clubs* sono l’assicurazione della responsabilità civile armatoriale, ma anche, che notevole è il rilievo assunto dagli stessi nell’ambito della realtà odierna della navigazione commerciale marittima.

Con l’obbligatorietà dell’assicurazione della responsabilità civile armatoriale, la Direttiva 2009/20/CE, al considerando n. 4 indica chiaramente che l’obbligo dell’assicurazione dovrebbe assicurare “una migliore protezione delle vittime” e contribuire ad eliminare le navi non conformi alle norme e permettere di ripristinare la concorrenza tra gli operatori.

Particolarmente significativa appare la previsione dell’art. 5 della Direttiva 2009/20/CE in tema di ispezioni, conformità, espulsione dai porti e rifiuto di accesso ai porti³²⁸.

Ciascuno Stato membro provvede, infatti, affinché ogni ispezione di una nave in un porto soggetto alla sua giurisdizione in conformità della direttiva 2009/16/CE, includa la verifica della presenza a bordo del certificato di cui all’articolo 6, che svolge un marcato ruolo operativo ai fini, non solo dell’obbligo di assicurazione ma anche della certezza delle relative regole. Se tale certificato non è a bordo, e fatta salva la direttiva 2009/16/CE, che prevede il fermo delle navi quando sono in gioco questioni di sicurezza, l’autorità competente può emanare nei confronti della nave un ordine di espulsione, il quale è notificato alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. In conseguenza dell’emanazione di tale ordine di espulsione, ciascuno Stato membro rifiuta l’accesso di detta nave ai suoi

³²⁷ Cfr. C. B. ANDERSEN – C. DE LA RUE, *The Role of the P. & I Clubs in Marine Pollution Incidents*, 2010, 85 TLR, 1263; S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd’s Shipping Law Library*, cit., 292.

³²⁸ Cfr. S. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, cit., 452. Occorre precisare, inoltre, che scopo della Direttiva 2009/20/CE è non solo mirare alla protezione dei terzi danneggiati, ma anche eliminare, le navi che non risultano conformi alle norme e ripristinare la concorrenza tra gli operatori.

porti, fino alla notificazione del certificato di cui all'articolo 6 da parte dell'armatore.

In ordine a tale certificato, i *P. & I. Clubs* si sono organizzati con il rilascio dei c.d. certificati *Blue cards*, strutturati in ragione sia della necessità di certezza e di idonea protezione assicurativa, sia di quella comprovante la sua esistenza verso i terzi e verso le Autorità competenti³²⁹.

E' chiaro che all'obbligo assicurativo corrisponde pur sempre il beneficio della limitazione di responsabilità degli armatori nell'ottica di un principio strategico necessario proprio al fine della tenuta del sistema assicurativo della responsabilità armatoriale e dunque del sistema dei *P. & I. Clubs* e del *modello International Group dei P. & I. Clubs*. Una più attenta riflessione porta a sostenere che, solo se si riesce a salvaguardare il patrimonio degli armatori o dei noleggiatori, membri dei *P. & I. Clubs* e potenziali soggetti responsabili del danno causato, si potrà garantire il pagamento degli indennizzi ai terzi danneggiati. Diversamente, gli armatori o i noleggiatori, in assenza di una chiara limitazione della loro responsabilità, incontrerebbero serie difficoltà per assicurare potenziali rischi di enorme entità e fonte di causa di danni catastrofici, impossibili da indennizzare.

A tal fine, la Direttiva nel richiamare all'art. 3 la Convenzione del 1996, conferma, nel successivo articolo 4, la limitazione della responsabilità degli armatori, precisando che l'assicurazione copre i crediti marittimi fatte salve le limitazioni di cui alla Convenzione del 1996. L'importo dell'assicurazione per ciascuna nave, per evento, è pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità conformemente a quanto stabilito nella Convenzione del 1996³³⁰.

³²⁹ In ordine alla problematica relativa alla certificazione, interessante appare il rinvio a 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) ed alla recente normativa statunitense (Oil Pollution Act 1990)*, in *Dir. mar.*, cit., 284.

³³⁰ La Convenzione del 1996 è definita come "il testo consolidato della Convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi così come modificato dal protocollo del 1996. Nell'ambito del sistema della Direttiva 2009/20/CE, la Convenzione del 1996 è "rispetto alla assicurazione indennizzo del tipo offerto dai P. & I. Clubs, "l'altra faccia della luna": insieme sono componenti fondamentali sia della fattispecie che della disciplina della direttiva 2009/20/CE" così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 67. Cfr. inoltre S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 292; F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, cit., 130; S. M. CARBONE, *Limitation of Liability for Maritime Claims. An Analysis of the CMI Cft Convention as Amended by IMCO*, in *Dir. mar.*, 1976, 278. Alla Convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi, c.d. Convenzione LLMC 1976, così come modificata dal Protocollo di Londra del 1996 e che si propone come una Convenzione sulla limitazione globale della responsabilità armatoriale, l'Italia ha aderito solo nel 2009 con la legge del 23 dicembre 2009, n. 201.

Dall'esame della Direttiva 2009/20/CE si evince, dunque, che la stessa rappresenti un'importante pietra miliare e segna un fondamentale cambiamento di rotta: passare dal diritto dei *P. & I. Clubs*, basato sull'autoregolamentazione delle *Club rules* che rispondono alla necessità degli armatori di trovare una protezione mutualistica, al diritto dell'assicurazione della responsabilità civile armatoriale, basato sull'obbligo di assicurazione imposto con una Direttiva dell'Unione europea, che risponde sia alla necessità di protezione dei terzi danneggiati, sia a quella di protezione del patrimonio del soggetto assicurato.

Cambiamento di rotta che risulta particolarmente delicato in tema di ricerca del punto di equilibrio fra le due necessità innanzi indicate. A tal fine, potrebbe risultare di grande utilità una ricerca normativa avente lo scopo di armonizzare elementi autoritativi ed elementi autoregolamentari, in vista di una tutela equilibrata e proporzionata degli interessi in esame. Un'idea potrebbe essere “quella della coregolamentazione, dove le norme legislative rinviano alle *Club rules*, riconoscendone ruolo e dignità di fonte normativa sia pure autoregolamentare, in funzione però degli obiettivi di interesse generale autoritativamente tutelati”³³¹.

Tuttavia, si ritiene che il cambiamento di rotta che ha come obiettivo principale la tutela dell'interesse al risarcimento dei danni del soggetto danneggiato, non sia condiviso dalla dottrina anglosassone che continua a preferire il modello *P. & I. Clubs* basato sulla mutualità chiusa degli interessi dei membri.

Affermazione questa che trova la sua conferma nella rimozione dell'“azione diretta” in sede di approvazione della versione definitiva della Direttiva 2009/20/CE³³².

³³¹ Così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 70. Cfr. inoltre S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 4.

³³² Tuttavia in merito all'azione diretta del terzo danneggiato contro i *Clubs* e nell'ambito del diritto internazionale uniforme, si può sostenere che, in realtà l'esclusione di tale azione è solo tendenziale. L'agire in via discrezionale da parte dei *Clubs* e quindi decidere di liquidare direttamente il risarcimento dei danni, così come l'ampliamento della casistica nella quale, in ipotesi di insolvenza dell'assicurato, è concesso al terzo il diritto di agire direttamente nei confronti dei *Clubs*, e i casi nei quali è espressamente riconosciuto tale diritto in base a previsioni normative, cogenti e non derogabili, rappresentano tutte ipotesi, pur sempre derogatorie rispetto al principio generale di esclusione dell'azione diretta del terzo, che testimoniano un movimento in evoluzione del quadro normativo. Cfr. 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, cit., 156 ss., al quale si rinvia anche per la trattazione delle fattispecie di responsabilità diretta dell'assicuratore mutuo che attualmente sono contenute nelle convenzioni di diritto internazionale-uniforme come per esempio il “diritto per il terzo danneggiato di richiedere, sulla base della disciplina contenuta nella 1992 *Civil Liability Convention*, direttamente all'assicuratore della responsabilità civile del proprietario della nave, il risarcimento per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, allorché sia stata da quest'ultimo emessa una *blue card*, nonché alla possibilità per il 1992 *Fund* di agire direttamente

Occorre sottolineare, inoltre, che la mancata previsione dell'azione diretta ai terzi danneggiati nella Direttiva 2009/20/CE, debba essere collegata anche al fatto che la stessa Direttiva permette ai *Clubs* di conservare la natura di *indemnity insurance*, “come modello di contratto di assicurazione utile ai fini dell'adempimento del relativo obbligo di assicurazione della responsabilità armatoriale”³³³. Con tale affermazione, si impedirebbe di adottare l'azione diretta come regola generale, dal momento che la stessa natura di *indemnity insurance*, basandosi sul principio *Pay to be paid*³³⁴, risulta incompatibile con l'esercizio dell'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dei *Clubs*³³⁵.

La mancata previsione dell'azione diretta da parte dei terzi danneggiati nei confronti dei *Clubs*, che non ricevono, dunque, alcuna protezione indiretta da parte dei *Clubs*, visto che nelle ipotesi di insolvenza dell'armatore possono esercitare il diritto di surroga nei diritti dell'armatore danneggiante solo nelle ipotesi di credito risarcitorio per morte o lesione personale, e che quindi possono contare solo sul patrimonio dell'armatore danneggiante, rende sicuramente “monca” la protezione dei terzi danneggiati al cui fine l'obbligo assicurativo della Direttiva 2009/20/CE è predisposto.

Un'applicazione rigida della *Pay to be paid Rule* condurrebbe sicuramente a risultati molto lontani dagli obiettivi della Direttiva e a ritenere la *indemnity*

nei confronti del Club sulla base della responsabilità configurata a carico di quest'ultimo in virtù di accordi STOPIA 2006 e Topia 2006”.

³³³ Così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 279.

³³⁴ Secondo autorevole dottrina, infatti, “*the pay to be paid rule has traditionally prevented direct action by third parties against P. & I. clubs*” così S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 339.

³³⁵ Secondo autorevole dottrina, infatti “*As discussed in Chapter 27, there are a number of instances in which a claim may be made directly against a club pursuant to international liability conventions. These include (i) the ability of claimants under the Civil Liability Convention to claim against a Club putting up a CLC “Blue Card”, the 1992 Fund's ability to proceed directly against a club in respect of its liability under STOPIA and TOPIA, (ii) claims under paragraph 10 of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, and (iii) a (prospective) right of direct action under the 2002 Protocol to the Athens Convention 1974 and the HNS Convention, as well as the Nairobi Wreck Removal Convention. The clubs were however able to remove the provisions relating to direct access against insurers set out in the draft text of the EU Directive on the insurance of shipowners for maritime claims (The insurance Directive)*” così S. J. HAZELWOOD – D. SEMARK, *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, cit., 291. Probabilmente il problema “non è tanto il rispetto della *pay to be paid rule* e del tipo assicurativo dell'*indemnity insurance*, quanto l'arroccamento dei *P. & I. Clubs* nella difesa senza eccezioni della mutualità chiusa. Ciò che importa – si assume – è che l'eventuale credito risarcitorio dei terzi danneggiati sia soddisfatto” così F. MOLITERNI, *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 71.

insurance un modello di assicurazione non adeguato a proteggere gli interessi dei terzi danneggiati.

Tutto ciò porta a riflettere sul fatto che “ai fini di una applicazione del modello della *indemnity insurance* compatibile con la direttiva 2009/20/CE, sarebbe preferibile, in caso di insolvenza dell’assicurato, una interpretazione della regola “*pay to be paid*” che non mortifichi l’interesse generale alla protezione dei terzi danneggiati che la direttiva dichiara di voler proseguire (considerando 4)”³³⁶.

Non appare irrealistico ipotizzare che, in un prossimo futuro e forse non troppo futuro, i *P.&I* potrebbero affrontare tematiche di responsabilità sempre più diverse ed essere proiettati verso la rimozione o l’attenuazione dei limiti alla responsabilità.

³³⁶ Il riferimento è a F. MOLITERNI, *L’assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, cit., 279, al quale si rinvia anche per la problematica legata all’attuazione della Direttiva 2009/20/CE che ha suscitato non poca incertezza normativa.

CAPITOLO 4

L'INCIDENZA DEL *CYBER RISK* SULLE ASSICURAZIONI MARITTIME

Sommario: 4.1 Il *cyber risk* - 4.2 Casi pratici e tipologie di attacchi - 4.3 Il *cyber risk* ed i *charter parties* - 4.4 Misure per combattere e prevenire il rischio di *cyber attacks* 4.5. La *cyber insurance* e le clausole utilizzate

4.1. Il *cyber risk*

La veloce, quanto inarrestabile ascesa che l'informazione tecnologica sta vivendo negli ultimi anni, ha non solo fortemente condizionato e trasformato la vita e lo sviluppo economico di quasi tutti i Paesi del mondo, creando spazi e dimensioni inaspettati per le attività lecite, ma ha decisamente minacciato anche la sicurezza di ciascuna nazione per tutti i rapporti di natura illecita o delinquenziale che, nella rete, hanno trovato terreno fertile.

Con il termine *cyber risk*, si intende la possibilità di subire un danno patrimoniale a seguito di un evento accidentale o di un atto compiuto con dolo da parte di un terzo nei confronti di un sistema.

In un mondo altamente tecnologico, i *cyber attacks* possono riguardare interi settori strategici quali i trasporti, il mercato assicurativo, le infrastrutture, l'energia, intere reti di distribuzione e possono essere fonte di ingenti danni all'economia ed agli stessi cittadini.

La società dell'informazione, infatti, è stata da taluni considerata come una "piazza virtuale", ove la maggior parte delle attività di tutti i giorni è svolta dal "cittadino digitale" e tale considerazione, alla luce di tutte le questioni di sicurezza e dell'evoluzione degli scenari internazionali, ha portato alla piena consapevolezza

degli enormi rischi per tutti coloro che lavorano e vivono in rete³³⁷. La complessità di questa piazza comporta una elevata vulnerabilità legata ad errori umani o debolezze nei protocolli, sfruttata dai *cyber*-criminali per colpire e causare danni.

I primi ad avvertire tale cambiamento sono stati gli Stati Uniti d'America che hanno definito "il cyberspazio, nel settembre 2010, come "la quinta "dimensione della conflittualità", all'interno della quale oggi – ma ancor più nel futuro - i governi mondiali sono e saranno chiamati a confrontarsi ponendo in evidenza come esso debba essere considerato uno dei principali "campi di battaglia" e di competizione geopolitica di questo secolo"³³⁸.

La sicurezza informatica non è più un problema che interessa pochi, il *cyber risk* è, infatti, il "più grande e sistemico" rischio che il mercato assicurativo della comunità internazionale abbia mai affrontato negli ultimi decenni, subito dopo il cambiamento climatico e prima del problema dell'immigrazione.

Tale fenomeno racchiude ogni forma di alea derivante dall'uso della tecnologia e di ogni tipologia di dati, e interessa virtualmente ogni organizzazione e società intorno al mondo.

Con il passare degli anni, infatti, l'aumento degli attacchi criminali consumati attraverso la rete su scala globale, ha mutato radicalmente la percezione del rischio³³⁹.

³³⁷ AA.VV., *Cyberworld. Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, Milano, 2017.

³³⁸ Così S. MELE, *Breve analisi dei principali paradigmi strategici e giuridici in materia di cybersecurity e sicurezza nazionale*, in AA.VV., *Cyberworld. Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law. Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, cit., 247.

³³⁹ La rete è infatti "divenuta un mezzo indispensabile per interagire con le altre persone e gestire i propri beni e, come tale, rappresenta un'opportunità senza precedenti per i malintenzionati. Tuttavia, la sua pervasività non è l'unica causa dell'incremento della criminalità informatica: il crescente interesse da parte di organizzazioni malavitose e singoli delinquenti si deve anche alla possibilità sempre più concreta di monetizzare in modo semplice e rapido il risultato delle intrusioni informatiche" così R. CHIESA, *Simulazione di un attacco*, in AA.VV., *Cyberworld, Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, cit., 30.

A tal riguardo, si ritiene che il *cyber risk* rappresenti ogni rischio di perdita finanziaria, di interruzione o danno alla reputazione di una organizzazione, derivante da una carenza dei propri sistemi di informazione tecnologica³⁴⁰.

A ben vedere, la definizione di rischio comprende molto di più che un semplice guasto dei sistemi informatici. Si ritiene, infatti, che vi si possa includere anche l'infiltrazione intenzionale o il danneggiamento da parte dei terzi nei sistemi tecnologici.

In Italia, la definizione di *cyber security* è fornita dal D.P.C.M. del 24 gennaio 2013, n. 66³⁴¹, art. 2 lett. i), in virtù del quale la sicurezza cibernetica è la “condizione per la quale lo spazio cibernetico risulti protetto grazie all'adozione di idonee misure di sicurezza fisica, logica e procedurale rispetto ad eventi, di natura volontaria od accidentale, consistenti nell'acquisizione e nel trasferimento indebiti di dati, nella loro modifica o distruzione illegittima, ovvero nel danneggiamento, distruzione o blocco del regolare funzionamento delle reti e dei sistemi informativi o dei loro elementi costitutivi”.

Alla successiva lettera l) per minaccia cibernetica si intende il “complesso delle condotte che possono essere realizzate nello spazio cibernetico o tramite esso, ovvero in danno dello stesso e dei suoi elementi costitutivi, che si sostanzia in particolare, nelle azioni di singoli individui o organizzazioni, statuali e non, pubbliche o private, finalizzate all'acquisizione e al trasferimento indebito di dati, alla loro modifica o distruzione illegittima, ovvero a danneggiare, distruggere o ostacolare il regolare funzionamento delle reti e dei sistemi informativi o dei loro elementi costitutivi”³⁴².

Per quanto concerne il campo del diritto marittimo, l'IMO, *International Maritime Organization*, organizzazione facente parte delle Nazioni Unite, ha definito il *cyber*

³⁴⁰ Per la definizione del rischio si rinvia a <http://www.theirm.org/knowledge-and-resources/thought-leadership/cyber-risk/>. In un tempo passato “gli attacchi informatici erano considerati come un passatempo ricreativo, appannaggio di giovani particolarmente dotati; oggi invece vengono effettuati al fine di rubare segreti militari e industriali, con scopi criminali e di spionaggio. In alcuni casi, con attacchi mossi verso Paesi terzi oppure verso organizzazioni internazionali” così V. CARROZZO – S. DI BARTOLO, con il contributo di R. CHIESA – G.M. TOSI BELEFFI, *Cosa succede nel mondo*, in AA.VV., *Cyberworld, Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, cit., 53.

³⁴¹ Cfr. *Direttiva recante indirizzi per la protezione cibernetica e la sicurezza informatica nazionale*, adottata con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 gennaio 2013 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 19 marzo 2013, n. 66 in <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2013/03/19/13A02504/sg>

³⁴² Cfr. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2013/03/19/13A02504/sg>.

risk come “l’eventualità in cui un bene tecnologico sia minacciato da una circostanza potenziale o da un evento, che può concretizzarsi nel mondo dello *shipping*, in carenze operazionali, di *safety* o di *security* come conseguenza di informazioni o di sistemi danneggiati, persi o compromessi”³⁴³.

E’ importante sottolineare che il valore del mercato della *cyber security* raggiungerà, nei prossimi anni, cifre molto elevate. I costi, infatti, si aggireranno attorno ai 170 miliardi di dollari entro il 2020³⁴⁴. Quanto ai premi assicurativi versati dagli assicurati alle compagnie assicurative, ad oggi, gli stessi hanno raggiunto l’importo di 2,5 miliardi di dollari e si stima che potrebbero raggiungere 20 miliardi di dollari entro il 2025³⁴⁵. Allo stesso modo, aumenteranno anche le richieste di riassicurazione da parte di gruppi assicurativi, che al momento risultano piuttosto esigue³⁴⁶.

Per il mercato assicurativo, dunque, il tema del *cyber risk* rappresenta una sfida di enorme rilevanza, essendo uno dei principali rischi globali di cui si discute nella comunità internazionale.

Tuttavia, nonostante i numeri inducano a considerare la *cyber insurance* un prodotto imprescindibile per le società operanti in mercati rilevanti, non tutte sono convinte della bontà di tale investimento.

³⁴³ Cfr. *Interim Guidelines on Maritime Cyber Risk Management, I*. Cfr. inoltre il documento ENISA, (European Network and Information Security Agency), *Analysis of cyber security aspects in the maritime sector*, november 2011 in https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-aspects-in-the-maritime-sector-1/at_download/fullReport Secondo uno studio effettuato dalla PWC nel 2015, il numero di attacchi *cyber*, nel 2014, ha raggiunto una media giornaliera pari a 117.339 incidenti, con una violazione della sicurezza *cyber*, quindi informatica e tecnologica, equivalente all’81% delle società di grandi dimensioni ed al 60% di quelle di piccole dimensioni, quasi raddoppiando i numeri dell’anno precedente. Parimenti, tale studio ha stimato che i *cyber risks* costeranno alle società una cifra pari a 400 miliardi di dollari per ogni anno. Informazione ricavata da PwC’s “*The Global State of Information Security* ® *Survey 2015*” e *Cybersecurity Ventures* “*Cybersecurity Market Report*”. Nel 2016 il *PWC Global Economic Crime Survey* ha definito il *cybercrime* come “il più rapido crimine economico globale in crescita”, con *Forbes* che ha stimato che il costo del *cybercrime* avrà raggiunto 2 miliardi di dollari entro la fine del 2019, Cfr. <https://www.forbes.com/sites/stevemorgan/2016/01/17/cyber-crime-costs-projected-to-reach-2-trillion-by-2019/#2f8f73a73a91>. Da ultimo si segnala l’iniziativa dell’agenzia dell’Unione europea per la cibersicurezza, (Enisa) che, nel mese di ottobre 2019, ha iniziato una campagna annuale di sensibilizzazione dell’Unione europea dedicata alla promozione della sicurezza informatica tra cittadini e organizzazioni, sui diversi temi che affrontano la necessità dei cambiamenti comportamentali e identificano le opportunità per aiutare gli utenti a riconoscere i rischi delle nuove tecnologie cfr. <https://www.enisa.europa.eu/>.

³⁴⁴ Cfr. *Markets and markets*, “*Cyber Security Market*”, giugno 2015.

³⁴⁵ Cfr. <http://www.willis.com/documents/publications/Industries/construction/MR%20Spring%20Update%20Final.pdf>

³⁴⁶ Cfr. R.S. BETTERLEY, *Cyber/privacy insurance market survey – 2015*; http://betterley.com/samples/cpims15_nt.pdf on 03/01/2017 (June 2015).

Interessante è il sondaggio condotto nel 2015 dalla Advisen sulle pratiche di *cyber risk management* secondo la quale, il 47% degli intervistati ha dichiarato di non avere intenzione di sottoscrivere alcuna *cyber insurance*, per tre motivi fondamentali: l'assicurazione non fornisce adeguata copertura alle attività produttive, è eccessivamente costosa e non vi sono limiti di copertura adeguati nel mercato³⁴⁷. Tuttavia, a ciò va aggiunto quanto accertato dalla *Batterley Risk Research* sulle dichiarazioni dei soggetti assicurati, dalle quali emerge che gli stessi preferiscono un premio più oneroso, qualora la loro copertura primaria includesse anche una polizza *cyber*³⁴⁸.

Ad ogni modo, occorre rilevare che, sebbene i numeri appena citati inducano ad una attenta riflessione, gli effetti del *cyber risk* sono spesso sottovalutati.

In Italia, si fa ancora fatica a comprendere l'enorme gravità e pericolosità che presenta il tema del *cyber risk*. I possibili danni derivanti da un incidente *cyber*, che può assumere forme diverse, ad esempio, nella veste di *e-mails* fraudolente, furto di dati o furto d'identità, sono svariati e possono includere danni alla proprietà (alle navi, come si vedrà in seguito), infortuni a persone, danni reputazionali, perdita di dati ed altro ancora. Le minacce sono in continua evoluzione e spesso restano sconosciute per mesi, o addirittura anni, prima che se ne abbia conoscenza.

Un attacco *cyber*, colpendo l'anello debole che non può non essere che il comportamento umano, può interessare qualsiasi tipo di settore: lo *shipping*, la navigazione aerea, la responsabilità professionale, la meccanica, il turismo, l'agroalimentare, ecc.. Un attacco del genere può destabilizzare il mercato azionario ed essere fonte di caos e di situazioni drammatiche per interi paesi.

La stessa democrazia potrebbe essere sotto attacco e le frequenti notizie dell'attività criminale non fanno altro che confermare il fatto che i *cyber attacks* costituiscano una severa minaccia per il mondo intero³⁴⁹.

Prendendo in considerazione l'ambito della responsabilità professionale, occorre ricordare l'enorme rilevanza degli attacchi *cyber* ai danni di studi legali o di aziende, essendo gli stessi, obiettivi particolarmente appetibili per i *cyber attackers*,

³⁴⁷ J. BRADFORD, *Network security & cyber risk management: The fourth annual survey of enterprise-wide cyber risk management practices in Europe*, Advisen Ltd., February 2015.

³⁴⁸ Cfr R.S. BETTERLEY, *Undertaking the cyber risk insurance and remediation services marketplace*, cit., <http://www.casact.org/community/affiliates/CANE/0412/Betterley2.pdf> on 03/01/2017 (2010).

³⁴⁹ Un attacco informatico può dunque essere la causa di molteplici danni di diversa natura: dal furto dei dati custoditi nel proprio server, alla diffusione del virus ad altri computer, all'interruzione dell'attività, all'appropriazione di dati sensibili o dell'identità.

dal momento che gestiscono innumerevoli dati personali e societari. Inutile ricordare, evidentemente, che l'intrusione nei sistemi informatici al fine di estrapolare o distruggere i danni sensibili, può essere fonte di danni devastanti.

Garantire la sicurezza del trasporto marittimo e delle rotte commerciali marittime che collegano i principali porti del mondo, rappresenta, oggi, una delle priorità da perseguire al fine di garantire un sempre più elevato livello di sicurezza mondiale.

Nonostante per molto tempo si fosse avvertita la necessità di garantire maggiore attenzione e protezione nei confronti degli *hackers* nel mondo dello *shipping*, tale necessità è stata, per troppo tempo, pericolosamente sottovalutata.

Solo recentemente, le imprese di navigazione sono divenute consapevoli del fatto che tutte le operazioni di trasporto marittimo sono esposte al rischio di *cyber attacks* e che, potenzialmente, sono destinate ad un pericolo sempre più grave, dal momento che l'industria marittima dipende totalmente dai sistemi informatici interconnessi³⁵⁰.

Giova premettere, infatti, che gran parte delle navi odierne dispone di innumerevoli strumenti tecnologici che possono essere oggetto di attacchi informatici, avviati con l'intento di distruggere o compromettere la funzionalità dell'intero sistema informatico. Si pensi, per esempio, ai sistemi computerizzati dei *terminal portuali*, ai sistemi GPS a bordo delle navi, alle gru all'interno dei porti ecc.³⁵¹.

Ebbene, se da un lato l'incremento della tecnologia a bordo delle navi ha permesso di registrare significativi vantaggi in termini di efficienza nell'intero settore marittimo, dall'altro ha comportato notevoli rischi legati alla potenziale vulnerabilità di tutti i processi informatici di cui dispongono le navi.

Chiunque in possesso di specifiche ed elevate capacità informatiche può essere in grado di accedere ai sistemi operativi di una nave, inclusi quelli dei ponti di comando ed essere, potenzialmente, in grado di mettere in serio pericolo la

³⁵⁰ Spesso, infatti, le minacce possono derivare proprio da una poco efficiente interazione tra i sistemi informatici interconnessi e dalla frammentaria comunicazione delle notizie sugli incidenti. In tema di rischi cui può andare incontro una nave per un *cyber attack* si ricorda il caso della società danese, *AP Moller Maersk*, leader nel mondo per il trasporto dei *containers*. A seguito del *cyber attack*, il colosso dei trasporti marittimi subì uno stop di 12 giorni delle attività ed una perdita, in un solo trimestre, di ben 300 milioni di dollari.

³⁵¹ Cfr. J. DI RENZO III - N. K. DRUMHILLER - F. S. ROBERTS, *Issues in Maritime Cyber Security*, Washington, 2017, 17. In tema di virus, si ricorda che il *malware*, tra cui il *NotPetya*, è progettato allo scopo di diffondersi da un computer ad un altro su di un *network*. Ciò porta a ritenere che i dispositivi collegati a bordo di un'imbarcazione sono potenzialmente esposti al rischio di un *cyber attack* come quello appena citato.

sicurezza della nave, delle persone ivi presenti e del carico eventualmente trasportato³⁵².

Un *cyber attack* potrebbe avere, dunque, effetti catastrofici sulla navigazione della nave e sulla sua stabilità durante tutte le operazioni di caricazione e scaricazione delle merci.

Il pericolo di un *cyber attack* può riguardare, quindi, non soltanto il sistema informatico delle compagnie di navigazione e di tutti i dati sensibili che sono ivi contenuti, quanto le stesse navi che risultano sempre più computerizzate e, conseguentemente, esposte alla pirateria informatica.

Si può così comprendere, come una nave che disponga di carte nautiche, aggiornate tramite sistemi informatici, a causa dell'intrusione di un terzo nella propria rete informatica, possa subire danni devastanti a seguito di una loro manipolazione, così come accade nelle ipotesi di collisione della nave stessa con altre navi o con corpi sommersi o semi-sommersi.

Non minore appare la pericolosità degli attacchi che riguardano i *terminal* portuali che utilizzano sistemi di tracciabilità informatica dei *containers* e per i quali si avverte la necessità di predisporre adeguati sistemi di protezione al fine di rispondere efficacemente ai *cyber attacks*.

L'attacco informatico, puntando alla sottrazione di dati preziosi, a volte, può riguardare proprio l'intero sistema di tracciabilità dei *containers* di un *terminal* portuale, e può condurre ad un vero e proprio dirottamento dei *containers* stessi, verso una destinazione diversa da quella originaria, così da causare danni particolarmente ingenti³⁵³.

Tra gli attacchi più gravi nel settore marittimo, un breve cenno merita quello verificatosi nel 2013 nel porto di Anversa, durante il quale gli *hackers*, vicini alle

³⁵² Cfr. B. SOYER - A. TETTENBORN, *Maritime Liabilities in A Global and Regional Context – Cyber risk, Liabilities and insurance in the marine sector*, Informa Law from Routledge, cit., 103.

³⁵³ Nel mondo della navigazione aerea, un esempio di *cyber attack* potrebbe riguardare la torre di controllo situata in aeroporto e avere come scopo quello di dirottare un aereo, in modo da farlo navigare in cielo fino a restare senza carburante. E' facile intuire che un attacco del genere, oltre ad essere un *cyber attack*, avrebbe evidenti finalità terroristiche. In argomento particolarmente interessante il pensiero di chi ritiene che “deve, altresì, rimarcarsi che il cyberterrorismo differisce dalla criminalità tradizionale non tanto per la diversa tipologia di aggressioni che lo caratterizza, quanto per la circostanza che le violazioni perpetrate tramite il cyber space sono, di fatto, prive di confini fisici e di limiti geografici ed, inoltre, per la mancanza della sua percezione fisica da parte della vittima” cfr. F. SALERNO, *Nuove frontiere della security: la cybersecurity*, in *Riv. dir. nav.*, 2018, 558. Sul tema degli attacchi informatici nel settore dell'aviazione civile, cfr. inoltre B. I. SCOTT - A. TRIMARCHI, *The Digital Aviation Industry: A Balancing Act Between Cybersecurity and European Consumer Protection*, in *Air & Space Law*, 2017, 449; R. ABEYRATNE, *Aviation Cyber Security: A Constructive Look at the Work of ICAO*, *Air and Space Law*, vol. 41, 1, 2016, 28.

organizzazioni criminali dedite al narcotraffico, riuscendo più volte a violare il sistema di *tracking* digitale dei *containers*, e manipolando le informazioni sui contenuti e sulla localizzazione dei *containers* stessi, determinarono lo sbarco di ingenti quantità di droga, facendo apparire la stessa come merce lecita. L'attacco durò per oltre due anni prima che fosse scoperto e fermato³⁵⁴.

Il rischio di un *cyber attack* non può essere, quindi, in alcun modo sottovalutato neanche nel mercato marittimo, giacché le conseguenze che ne derivano, possono avere effetti davvero catastrofici³⁵⁵.

4.2 Casi pratici e tipologie di attacchi

Il mondo tecnologico, nel migliorare l'operatività di tutte le realtà produttive ha determinato nuove vulnerabilità e profondamente trasformato le nostre vite.

In particolare, lo sviluppo del mondo digitale, nel favorire le comunicazioni ed i collegamenti globali e producendo un'accelerazione della vita quotidiana, ha

³⁵⁴ L'esempio del porto di Anversa è citato in H. BOYES, R. ISBELL, A. LUCK, *Code of Practice Cyber Security for Ports and Port Systems, The Institution of Engineering and Technology (IET)*, London, 2016, 7.

³⁵⁵ Con riferimento alle conseguenze di un attacco *cyber* si rinvia, tra gli altri, a R. MABANE secondo il quale “si potrebbero verificare i seguenti rischi: la perdita della proprietà intellettuale propria o di terzi; perdita economica: come ad esempio la deviazione, l'intercettazione ed il reindirizzamento di pagamenti attraverso infiltrazioni e impersonificazioni via *email*; interruzione del *business* a seguito di un evento *cyber* avvenuto nell'ottobre 2015, una società di telecomunicazioni ha perso 101.000 clienti e subito dei costi per 60 milioni di sterline; danno alla reputazione potrebbe essere molto imbarazzante dire ai clienti di aver perso i loro dati; costi legali, normativi e informatici per gestire e riparare il danno “ così R. MABANE, *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in www.hfw.com settembre 2017. Poco note risultano, invece, le azioni di spionaggio industriale informatico che, destinate ad un mercato nero, nel mutarne radicalmente l'assetto, offrono la possibilità di rivendere *on line* tutte le informazioni ottenute al soggetto che offre di più. Sul punto e con riferimento ai dati relativi alla compravendita di servizi di criminalità informatica cfr. R. CHIESA, *Simulazione di un attacco*, in AA.VV., *Cyberworld. Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, cit., 31. Cfr. inoltre le nuove linee guida sulla *cyber security* a bordo delle navi compilate da una *joint venture* industriale, guidata da BIMCO e di cui fanno parte diverse realtà da OCIMF e IUMI, passando per CLIA, ICS, INTERCARGO e INTERTANKO, in <https://www.difesaesicurezza.com>.

introdotto una vera e propria “era di grandi opportunità” che, purtroppo, ha aperto la strada anche a gravi minacce³⁵⁶.

Si è già accennato come negli ultimi anni si siano verificati svariati *cyber attacks*, dalle conseguenze devastanti in campi diversi, dal mondo dell’informatica, a quello assicurativo-sanitario, a quello delle piattaforme televisive sino al campo dello *shipping*, per citarne soltanto alcuni³⁵⁷.

Con riferimento a quest’ultimo settore, gli attacchi, come più volte sottolineato, hanno avuto talvolta conseguenze catastrofiche e si sono manifestati in forme spesso differenti tra loro.

³⁵⁶ “Un modo efficace per comprendere le implicazioni e i possibili danni di un attacco *cyber* è di confrontarlo con un terremoto che può accadere ovunque e in qualunque momento, può causare danni alle cose, alle persone e può interrompere attività produttive e servizi. Un attacco *cyber* può causare gli stessi danni ma, a differenza dei terremoti che accadono raramente e quando si verificano interessano un’area limitata, questo può essere frequente ed esteso. Infine mentre i terremoti non sono provocati dall’uomo e i danni attesi che generano possono in qualche modo essere stimati a seconda del luogo dove si verificano, gli attacchi *cyber* sono creati quasi sempre dall’uomo e difficilmente possono essere quantificati” così nella relazione dell’ANIA, *Il rischio cyber. Conoscerlo di più per proteggersi meglio*, in <http://www.ania.it>. Cfr. inoltre A.M. BALSANO – L. DEL MONTE, *Il diritto internazionale di fronte al cyberspace* in AA.VV., *Cyberworld. Dall’hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law. Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell’Osservatorio per la sicurezza nazionale, cit., 219.

³⁵⁷ “La disamina degli eventi *cyber* occorsi a livello internazionale nel 2017 ha portato all’attenzione due principali filoni di minaccia: il primo, riconducibile al *ransomware* che, mediante *WannaCry*, ha interessato, nel maggio, centinaia di migliaia di computer a livello globale, bloccando l’operatività di ospedali, banche e aziende; il secondo, da ascrivere alle campagne di influenza che, prendendo avvio con la diffusione online di informazioni trafugate mediante attacchi *cyber*, hanno mirato a condizionare l’orientamento ed il sentimento delle opinioni pubbliche, specie allorquando queste ultime sono state chiamate alle urne”, così Relazione 2017 sulla politica dell’informazione per la sicurezza – Presidenza del Consiglio dei Ministri, febbraio 2018, in <https://www.sicurezzanazionale.gov.it>. Ebbene, quanto al mondo dei supermercati, la società statunitense “*Target*” è stata vittima di un attacco informatico nel dicembre 2013. In tale circostanza, sono stati rubati i dati di carte di credito e di debito di circa 40 milioni di clienti negli U.S.A., così come i dati personali di 70 milioni di persone, cfr. <http://www.forbes.com/sites/maggiemcgrath/2014/01/10/target-data-breach-spilled-info-on-as-many-as-70-million-customers/>. Nel settore informatico, la *Sony Pictures Entertainment Inc.* è stata attaccata nel novembre 2014 e sono stati divulgati oltre 200GB di dati contenenti informazioni personali sui dipendenti e sui loro stipendi, cfr. <http://uk.businessinsider.com/the-sony-hackers-still-have-a-massive-amount-of-data-that-hasnt-been-leaked-yet-2014-12?r=US&IR=T>; <http://www.bbc.co.uk/news/entertainment-arts-30512032>. Nel gennaio 2019 è stata realizzata la “*collection#1*”, ossia, il più grande furto di *e-mails* della storia. Sembrerebbero, infatti, essere stati colpiti 773 milioni di indirizzi *e-mails*, cfr. https://www.agi.it/blogitalia/cybersecurity/attacco_hacker_mail_password_collection1-4861900/post/2019-01-17/. Nel mondo assicurativo-ospedaliero, la *Anthem*, una compagnia assicurativa americana, nel campo sanitario, nel febbraio 2015 è stata colpita da un sofisticato *cyber attack* che ha avuto accesso ai *databases* contenenti dati personali, quali: nomi, date di nascita e numeri identificativi di *medical* e *social security* di 80 milioni di clienti, cfr. <http://www.cfo.com/risk-management/2015/02/anthem-disclosessophisticated-cyber-attack>. Nel settore delle piattaforme televisive, la *Talk Talk* è stata vittima di un grave attacco nell’ottobre 2015. Sono stati, infatti, *hackerati* i dati personali dei clienti, contenenti, tra l’altro, tutti i numeri dei loro conti correnti bancari Cfr. <http://www.bbc.co.uk/news/business-347431858>.

Essenziale appare un, seppur breve, riferimento ad alcuni tra i *cyber attacks* che più hanno lasciato il segno nella nostra società, per pericolosità e conseguenze disastrose.

Tra i primi *cyber attacks* si può citare, infatti, quello subito dalla *Iranian Shipping Line* (IRISL), nell'agosto 2011.

La compagnia, a seguito dell'attacco ai propri *servers*, registrò ingenti danni ai sistemi di applicazione delle tariffe, al sistema relativo alla caricazione, alla consegna ed alla destinazione delle merci. La situazione che si verificò fu particolarmente grave per l'impossibilità di conoscere sia la localizzazione di molti contenitori con le merci ivi stivate, sia se gli stessi fossero o meno stati caricati a bordo delle navi³⁵⁸.

Gli anni 2011-2013, si ricordano, come già accennato, anche per il porto di Anversa, vittima di attacchi informatici all'interno dei propri *terminals*, che causarono il rilascio di alcuni *containers*, contenenti droga ed armi, senza che le autorità portuali ne fossero venute a conoscenza in tempo utile per bloccare gli attacchi³⁵⁹.

Particolarmente grave, nel giugno 2017, è stato l'attacco informatico ai danni della *A.P. Moller Maersk*, prima compagnia di navigazione al mondo per il trasporto marittimo di *containers*, vittima di un *cyber attack* noto come “*NotPetya*” o “*ExPetr*”, ossia un *malware* propagatosi nei *terminals* della compagnia, dislocati in 76 Paesi del mondo.

L'attacco colpì, in particolar modo, i sistemi di prenotazione *online* per il trasporto delle merci, fino al punto da spingere i dipendenti della citata società a dover utilizzare gli indirizzi personali di posta elettronica. In seguito a tale intrusione, si rese necessario lavorare per molti giorni solo per ripristinare tutti i servizi e per consentire alla compagnia di riassumere il proprio controllo sui servizi IT.

³⁵⁸ Cfr. <https://timreview.ca/article/889>. Interessante la simulazione da parte di Gianni Cuzzo, Amministratore delegato della società Aspisec, specializzata in consulenze sul *cyber risk*, avente ad oggetto l'accesso e la presa del controllo dell'intero sistema informatico di una nave in piena attività. Cfr. relazione di G. CUOZZO, *Cyber risk: solo 10 minuti per hacherare una nave* al convegno “*Le rotte digitali del trasporto. Iot e big data: opportunità e rischi della digital transformation* in <https://www.aspisec.com>. In tema di simulazione cfr. altresì R. CHIESA, *Simulazione di un attacco in AA.VV.*, *Cyberworld. Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, cit., 28.

³⁵⁹ Cfr. <https://www.bbc.com/news/world-europe-24539417>. Sulla vortiginosa evoluzione tecnologica che caratterizza la nostra società ed in particolare sulle dimensioni e spazi creati per attività illecite cfr. R. WENIN – G. FORNASARI, *Diritto penale e modernità. Le nuove sfide fra terrorismo sviluppo tecnologico e garanzie fondamentali*, Napoli, 2017. Cfr. inoltre H. BOYES, R. ISBELL, A. LUCK, *Code of Practice Cyber Security for Ports and Port Systems, The Institution of Engineering and Technology (IET)*, London, cit., 7.

In seguito all'accaduto, la *Maersk* rivelò che tale attacco aveva causato una profonda congestione all'interno di quasi 80 porti dislocati nel mondo e di aver subito perdite catastrofiche per una cifra stimata intorno ad 850 milioni di dollari.

Alla luce dei casi pratici appena citati e a prescindere dal settore interessato, uno schema essenziale caratterizzante i più comuni incidenti *cyber* può essere così sintetizzato: la violazione dei dati confidenziali; il malfunzionamento dei sistemi informatici; la cancellazione o il deterioramento dei dati; la violazione dei dati confidenziali; la crittografia dei dati.

In merito alla loro tipologia, è possibile distinguere due categorie: gli attacchi senza un obiettivo predeterminato e quelli, invece, con un obiettivo ben definito.

Nella prima, una compagnia di navigazione o i sistemi informatici di una nave, o ancora i dati sensibili della stessa possono essere uno dei tanti potenziali obiettivi, mentre nella seconda, ognuno degli obiettivi indicati può rappresentare, evidentemente, un bersaglio ben identificato.

Nell'ipotesi di attacchi senza un obiettivo predeterminato, in genere, si utilizzano strumenti e tecniche disponibili sulle piattaforme internet, che possono essere utilizzati per scoprire o sfruttare le vulnerabilità che esistono in una società e a bordo di una nave.

Tra gli strumenti utilizzabili per realizzare un "*untargeted cyber attack*" rientrano: il *malware*, il *phishing*, il *water holing* e lo *scanning*.

Nel caso del *malware*, si tratta di un *software* maligno designato per avere accesso o danneggiare un computer senza che il proprietario dello stesso se ne accorga.

Esistono diverse tipologie di *malware*, tra cui: i *trojans*, il *ransomware* e lo *spyware*, tutti aventi lo stesso scopo: accedere o danneggiare il sistema informatico altrui.

Il *phishing* si manifesta diversamente, giacchè prevede l'invio di *e-mails* ad un vasto numero di possibili "*targets*", attraverso la semplice richiesta di alcune informazioni confidenziali. Queste *e-mails* possono, a volte, anche chiedere al destinatario della stessa di visitare un sito *web*, indicando un *link* da cliccare, che permette, poi, all'*attacker* di introdursi nel sistema informatico altrui.

Tale tipologia di attacco, così come l'*identity theft*, ossia, il furto d'identità, può essere ricondotta a varie fattispecie legali, tra le quali: la frode informatica, la truffa comune, l'accesso abusivo, il riciclaggio ed altre ancora³⁶⁰.

Il *water holing* consiste nel creare un falso sito *web* o nel comprometterne uno già esistente, al fine di carpire i dati dei visitatori dello stesso.

L'ultimo tipo di "*untargeted attack*" è lo *scanning*, che prevede l'attacco casuale di vaste porzioni di piattaforme internet³⁶¹.

I *targeted attacks*, ossia, quelli con un bersaglio prefissato, sono più sofisticati ed utilizzano strumenti e tecniche create appositamente per attaccare una società od una nave. Questi possono brevemente distinguersi in: *social engineering*, *brute force*, *denial of service (DoS)*, *spear-phishing* e *subverting the supply chain*.

L'attacco via *social engineering* rappresenta una tecnica utilizzata da potenziali *cyber attackers* per infrangere le procedure di sicurezza interne di società o di navi, normalmente mediante - ma non esclusivamente - l'interazione dei *social media*.

La *brute force*, ovvero, la forza bruta, consiste nel tentare di inserire quante più *passwords* possibili con la speranza di individuare quella corretta, così da ottenere l'accesso al sistema informatico.

Il *denial of service* è un vero e proprio diniego di accesso al personale autorizzato, attraverso l'invio di una miriade di dati idonei a bloccare il sistema.

Lo *spear-phishing* è esattamente come il *phishing* analizzato per gli *untargeted cyber attacks*, con l'unica differenza che i destinatari sono, in questo caso, singoli individui.

³⁶⁰ Sul tema del contenuto della nozione di criminalità informatica cfr. L. PICOTTI, *La nozione di "criminalità informatica" e la sua rilevanza per le competenze penali europee* in *Riv. trim. dir. pen. econ.*, 2011, 863 secondo il quale "Dipenderà ora dalle scelte politico criminali del legislatore europeo, e dall'opera di tutti i soggetti istituzionali coinvolti, che vanno dai legislatori europei e nazionali, alla Corte di Giustizia dell'Unione fino alle autorità giudiziarie nazionali, contribuire a delineare un quadro giuridico certo e soprattutto equilibrato fra esigenze di difesa sociale e garanzie dei diritti e delle libertà fondamentali delle persone che operano nel *Cyberspace*, evitando che le enormi potenzialità dei mezzi informatici e le caratteristiche tecniche e sociali della "rete" rappresentino non solo nuove opportunità per i comportamenti criminali, ma anche motivo di compressione o violazione dei diritti di ciascuno".

³⁶¹ Cfr. "*The Guidelines on Cyber Security onboard ships*" produced and supported by: BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERMANAGER, INTERTANKO, IUMI, OCIMF and WORLD SHIPPING COUNCIL, 2019, recante linee guida dirette a fornire assistenza agli armatori e agli operatori a bordo delle navi. Il documento affronta ben sei aspetti considerati critici nella gestione della *cyber-security*: l'identificazione delle minacce, l'individuazione delle vulnerabilità nel sistema di sicurezza informatica della nave, la valutazione della probabilità di essere esposti a minacce esterne, lo sviluppo di misure di protezione e di rilevamento per ridurre al massimo l'impatto, l'istituzione di piani di emergenza per ridurre l'incidenza di minacce e l'individuazione della risposta agli incidenti relativi alla *cyber-security*, con la previsione di una copertura assicurativa ad hoc quale parte integrante della strategia di gestione dei rischi informatici.

Subverting the supply chain consiste invece, nel minare la catena di produzione di una società, in particolare, di una compagnia di navigazione, compromettendo l'equipaggiamento, i *softwares* o i servizi di supporto consegnati alla stessa o direttamente alla nave.

Come accennato, i metodi appena menzionati, sono considerati come tra i principali tipi di *cyber attacks*, ma è evidente che la lista non può essere esaustiva, dal momento che le tecniche utilizzate sono in costante evoluzione.

Va rilevato, tuttavia, che spesso gli attacchi possono passare inosservati dal momento che, spesso, le vittime non ne hanno immediatamente conoscenza, trascorrendo, alcune volte mesi prima di scoprire di essere stati vittime di *cyber attacks*³⁶².

Quanto alle fasi che precedono un attacco, queste sono generalmente quattro.

La prima consiste in attività d'indagine e ricognizione, la seconda di *delivery*, la terza di violazione ed intrusione e la quarta di svolta.

Durante la prima fase, l'obiettivo principale è quello di ottenere quante più informazioni possibili sulle vulnerabilità tecniche, procedurali e fisiche di una società o delle sue navi. Le stesse possono essere ottenute tramite *social media*, *forums*, dati pubblicati su alcuni siti internet, etc.

La seconda fase, quella di *delivery*, vede gli *attackers* intenti ad accedere ai sistemi ed ai dati informatici delle società o delle navi. Spesso, l'accesso è garantito attraverso violazioni dei sistemi *online* delle compagnie, tramite i sistemi di tracciabilità dei contenitori, attraverso l'invio di *e-mails* contenenti *malicious files* ed anche mediante la creazione di falsi siti *web* che spingono a rivelare le proprie informazioni personali.

La terza fase, quella della violazione o anche dell'intrusione, può assumere forme diverse in base al tipo di attacco che sarà realizzato. La stessa, può comportare interruzioni o manipolazioni delle informazioni utilizzate per la navigazione, per le operazioni di caricazione delle merci o per quelle di accesso dei passeggeri a bordo delle navi nonché per ottenere il pieno controllo di un sistema, ad esempio, quello della gestione della parte meccanica, quindi, dei motori della nave.

La quarta ed ultima fase è quella della svolta, dal momento che segue la fase dell'intrusione e violazione nei sistemi informatici e durante la quale, l'*attacker*

³⁶² Secondo alcuni studi, infatti, in media intercorrono circa 205 giorni dal momento dell'evento alla scoperta dello stesso, cfr. *The Microsoft Cybercrime Center*.

utilizza il primo sistema informatico, ormai compromesso, per poter aggredire altri sistemi inaccessibili ed il più delle volte, dotati di misure di sicurezza e protezione più elevate.

4.3. Il *cyber risk* ed i *charter parties*

Come evidenziato, i rischi connessi all'uso di internet possono essere molteplici e il *cyber risk*, configurandosi come un'intrusione in un sistema informatico da parte di un terzo estraneo, senza il consenso del titolare dello stesso, può assumere forme diverse anche in relazione ai *charter parties*, ossia ai contratti di utilizzazione delle navi. L'aspetto più interessante riguarda proprio il pagamento mensile dei noli marittimi³⁶³.

Occorre premettere che nell'ambito del contratto di noleggio a termine, le parti possono prevedere, attraverso una specifica clausola, che la nave debba considerarsi *off-hire* nei casi in cui risulti impossibilitata a prestare il servizio richiesto per un guasto o un danno alla medesima, o all'equipaggio, o per ogni altra causa che ne impedisca la piena e funzionale navigabilità³⁶⁴.

³⁶³ In tema di contratti di utilizzazione della nave, tra i tanti, cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 403 ss.; G.M. BOI, TULLIO L., *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 197; ANTONINI A., *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.* 2006, 641; E. T. SCRUTTON, *Charter parties and bills of lading*, Milano, 2006, 197; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, cit., 275; L. TULLIO, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile come categoria generale*, in *Studi per Romanelli*, Milano, 1997, 1195.

³⁶⁴ In tema di clausola "*off hire*" ed in particolare sull'interpretazione da parte della dottrina e della giurisprudenza "in modo equo ed efficace così da, citando le parole del collegio d'appello, evitare "*intricate calculations*", ovvero calcoli complicati ed inefficienti" si rinvia ad una interessante nota di commento alla sentenza della *Court of Appeal (Civil Division)* 23 ottobre 2013, Causa A3/2013/0128 (2013) EWCA Civ 1723, con nota di C. CORCIONE, *L'applicazione della clausola "off hire" alla luce dei recenti sviluppi giurisprudenziali in materia*, in *Dir. mar.*, 2014, 1005 ss.. Il tema del diritto del noleggiatore di sospendere il pagamento del nolo durante tutto il periodo in cui la nave resta inattiva, è stato oggetto di particolare attenzione anche con riferimento all'aspetto della pirateria. Particolarmente interessante il rinvio a due sentenze dei tribunali inglesi che hanno affrontato il tema del sequestro della nave da parte dei pirati, nelle quali è stata avanzata una riflessione sull'importanza della "virgola" ed in particolare di come "la terminologia e la grammatica ricoprano spesso un ruolo fondamentale nella redazione/modifica dei contratti di noleggio, ed in particolare della clausola *off-hire*, cui è necessario prestare la massima attenzione per evitare inaspettate conseguenze" così F. SAMELA – M. AUTUORI, *Il nolo della nave è dovuto durante il sequestro dei pirati?* in <http://www.ship2shore.it>. Cfr. inoltre *Minerva Navigation Inc v Oceana Shipping AG*; *Oceana Shipping AG v Transatlantica Commodities SA* [2013] EWCA Civ 1723; [2013] WLR (D) 406 in <https://www.onlinedmc.co.uk>.

Per tutto il tempo perduto a causa di tali impedimenti, il pagamento del nolo si intende sospeso.

La clausola 15 del NYPE 1946 prevede, infatti, che “*In the event of loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo.....or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost*”.

Particolarmente interessante risulta la formula “*by any other cause*”, nella quale si ritiene possa farsi rientrare anche l’avvenimento di un evento *cyber*, purchè espressamente e chiaramente specificato dalle parti³⁶⁵.

I *charter parties*, spesso, prevedono che il pagamento del nolo debba avvenire attraverso la modalità di trasferimento elettronico. L’obbligazione di pagamento si ritiene adempiuta, in questo caso, nel momento in cui la somma di danaro è accreditata sul conto corrente bancario dell’armatore, diversamente il noleggiatore risulterà inadempiente.

In tema di *cyber risk*, potrebbe verosimilmente accadere che gli *attackers* riescano a dirottare il pagamento dei noli marittimi, dovuti dal noleggiatore all’armatore, su un altro conto corrente bancario.

Infatti, non è raro che i *cyber attackers*, infiltrandosi negli indirizzi *e-mail* della compagnia di navigazione, al fine di carpire i dettagli di alcune transazioni economiche e, assumendo le vesti dell’armatore, riescano ad inviare una *e-mail* al noleggiatore, allegando una fattura contenente un numero di conto corrente bancario leggermente diverso da quello del legittimo beneficiario-armatore, al fine di ricevere il pagamento mensile del nolo marittimo.

E’ intuibile che, nella maggior parte dei casi, l’indirizzo *e-mail* utilizzato dall’*attacker* appare quasi identico a quello del legittimo beneficiario, se non per una minima variazione, e che il più delle volte non è facilmente riscontrabile dal noleggiatore.

Quest’ultimo, accortosi di essere stato truffato soltanto in un secondo momento, e a seguito della lamentela dell’armatore per il mancato pagamento del nolo, risulta così vittima di un *cybercrime*.

³⁶⁵ Cfr. R. MABANE, *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in www.hfw.com, cit..

Se il nolo è effettivamente pagato solo quando l'importo è accreditato sul conto corrente bancario designato per tali operazioni dall'armatore, ne consegue che, qualora il pagamento del noleggiatore non sia stato accreditato su quest'ultimo, ed entro la data stabilita nel *charter party*, il noleggiatore risulterà inadempiente dei suoi obblighi contrattuali.

Le conseguenze dell'inadempimento potrebbero essere particolarmente gravose per il noleggiatore, atteso che l'armatore sarebbe legittimato a ritirare la nave dal servizio, qualora il noleggiatore stesso non provvedesse ad effettuare un altro pagamento nel rispetto dei termini contrattuali, e, ovviamente, sul corretto conto corrente bancario.

Ne deriva che, nella migliore delle ipotesi, il noleggiatore si vedrebbe costretto a pagare due volte lo stesso nolo, mentre nella peggiore rischierebbe il ritiro della nave dal servizio³⁶⁶.

A tal riguardo, è opportuno richiamare le c.d. *anti-technicality clauses*, considerato il ruolo cruciale svolto dalle stesse nelle ipotesi di mancato pagamento del nolo da parte del noleggiatore.

Tali clausole, infatti, obbligano l'armatore a comunicare al noleggiatore, a seguito dell'inadempimento di quest'ultimo, dovuto al mancato pagamento del nolo, la propria intenzione di voler ritirare la nave dal servizio, qualora il pagamento del nolo non sia effettuato entro un determinato periodo di tempo stabilito dalle parti stesse³⁶⁷.

Tale comunicazione, effettuata nella forma e nei tempi previsti dal contratto, consente al noleggiatore un tempo maggiore al fine di provvedere ad effettuare il bonifico bancario o decidere per un metodo di pagamento alternativo. Solo successivamente alla scadenza di detto termine, l'armatore sarà legittimato a risolvere il contratto ed a ritirare la nave dal servizio.³⁶⁸

Frequentemente, le *anti-technicality clauses* possono prevedere che l'armatore fornisca l'*anti-technicality notice*, nei casi in cui vi sia: "*any failure to make punctual and regular payment due to errors or omission of Charterers, employees,*

³⁶⁶ Cfr. R. MABANE, *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in *www.hfw.com*, cit.. L'aspetto più delicato della questione attiene alla difficoltà nell'identificare tali attacchi, laddove sarebbe opportuno controllare gli indirizzi *e-mail* con particolare attenzione, soprattutto in fase di discussione di dettagli attinenti al pagamento del nolo marittimo.

³⁶⁷ Cfr. S. BAUGHEN, *Shipping Law*, New York, 2015, 244.

³⁶⁸ Cfr. *The Li Hai* [2005] EWHC (Comm) e [2005] 2 Lloyd's Rep. 389.

bankers or agents or otherwise for any reason where there is absence of intention to fail to make the payment”³⁶⁹.

A tal riguardo, interessante è la pronuncia della High Court inglese, laddove Mr. Christopher Clarke J. ha chiarito che l’*“intention”* non include la *“recklessness”*, dunque, la temerarietà, l’avventatezza o la sconsideratezza³⁷⁰.

Alcuni contratti prevedono, inoltre, che *“where there is any failure to make punctual and regular payment...Charterers shall be given by Owners two banking days’ written notice to rectify the failure”*³⁷¹.

Secondo la giurisprudenza inglese, la suddetta *written notice* deve essere fornita dopo la mezzanotte del giorno in cui cade il pagamento, cosicché, la *notice* fornita prima della mezzanotte del giorno in cui il pagamento è dovuto, risulta essere inefficace³⁷².

Secondo la prospettiva del diritto italiano, l’armatore sarebbe legittimato ad agire per la risoluzione del contratto in quanto il pagamento effettuato presso un conto corrente diverso da quello indicato dallo stesso, potrebbe configurare un’ipotesi d’inadempimento contrattuale per impossibilità sopravvenuta, per una causa non direttamente imputabile al noleggiatore.

Ad ogni modo, giacché la maggior parte dei *charter parties* è regolata dal diritto inglese, occorre verificare la posizione della giurisprudenza inglese nei casi in cui il mancato pagamento del nolo sia dipeso da un *cyber attack*.

Si osserva, tuttavia, che, essendo la problematica in esame molto recente, attualmente non esiste ancora un preciso indirizzo giurisprudenziale che faccia chiarezza sulla questione, la quale, giova ribadirlo, necessita un’attenta riflessione. Particolare attenzione merita, inoltre, l’interruzione delle stallie e delle controstallie, calcolate senza soluzione di continuità, salvo che si applichi una clausola di esclusione o vi sia un ritardo causato dall’armatore³⁷³.

³⁶⁹ Cfr. S. BAUGHEN, *Shipping Law*, cit., 244.

³⁷⁰ Cfr. *Owneast Shipping Limited v Qatar Navigation QSC* [2010] EWHC 1663 (Comm).

³⁷¹ Cfr. J.F. WILSON, *Carriage of Goods by Sea*, Essex, 2010, 106.

³⁷² Cfr. *The Afovos* [1983] 1 Lloyd’s Rep. 335.

³⁷³ Si ricorda che per stallie si intende quel determinato periodo di tempo stabilito nel contratto ed entro il quale si suppone che possano essere portate a compimento tutte le operazioni di caricazione e scaricazione della merce. Il tempo di stallia inizia nel momento in cui, arrivata la nave nel porto, ed essendo pronte le operazioni di imbarco o sbarco della merce, il caricatore riceve l’avviso di prontezza da parte del comandante, c.d. *notice of readiness*. La retribuzione dell’attesa della nave è compresa nel nolo, dal momento che si tratta di una spesa prevedibile. Nel caso in cui, invece, l’attesa si prolunghi oltre il periodo della stallia e per una causa non imputabile al vettore, quest’ultimo ha diritto ad un compenso, c.d. controstallia, che è a carico del caricatore. In argomento

Occorre chiarire che le cause di esclusione delle stallie più frequenti sono ben circoscritte e relative solo alla nave in sé. Andrebbe, quindi, vagliata con attenzione, l'ipotesi di considerare l'applicabilità di una *exception clause* riferibile anche ad un *cyber event*, che ne faccia, dunque, sospendere il loro conteggio³⁷⁴.

In merito all'obbligo posto in capo all'armatore di fornire una nave in stato di navigabilità, si osserva che una nave, per essere considerata *seaworthy*, deve essere in grado, con il proprio equipaggio e con la propria attrezzatura di bordo, di fronteggiare gli ordinari pericoli del mare che si incontrano durante il viaggio, ed essere anche idonea a trasportare la merce prevista dal contratto di trasporto³⁷⁵.

Si evidenzia, quindi, che l'obbligo di assicurare che la nave sia in stato di navigabilità non è limitato esclusivamente allo stato fisico della nave stessa, ma concerne anche tutta la documentazione a bordo della nave, i sistemi e gli armamenti.

A tal riguardo, una nave moderna non può operare in sicurezza senza un adeguato e sicuro sistema informatico di navigazione e comunicazione, e nell'ipotesi in cui tale sistema fosse violato e l'armatore non fosse in grado di provare di aver agito con la dovuta diligenza nel gestire i rischi informatici, non si può escludere che la nave stessa possa essere considerata "innavigabile", in violazione appunto, del contratto stipulato.

Omettere o comunque, non riuscire a proteggere la nave contro un *cyber event*, potrebbe essere considerato una carenza nell'osservanza dell'obbligo di diligenza posto a carico dell'armatore, al fine di assicurare la nave in stato di navigabilità.

Ciò comporterebbe anche una violazione degli articoli 3 (1) e 4 (1) delle Regole dell'Aja / Aja – Visby e potrebbe giustificare l'esercizio di un'azione legale nei

cf. più ampiamente A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, cit., 527.

³⁷⁴ Una clausola di esclusione per un *cyber attack* potrebbe riguardare direttamente la nave ma "probabilmente non includerà una situazione in cui è il porto o il terminale ad aver subito un evento *cyber*. D'altronde, sarà difficile che un armatore accetti la responsabilità per ritardi dovuti a problemi informatici di un porto o di un terminale, che considererà entro la sfera di responsabilità del noleggiatore" così R. MABANE, *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in www.hfw.com, cit..

³⁷⁵ Cfr. *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd's Rep. 7.

confronti dell'armatore, per aver fornito una nave in condizioni di *unseaworthiness*³⁷⁶.

E' dunque il caso di richiamare l'adozione da parte dell'*International Maritime Organization* (IMO) delle raccomandazioni incluse nella Risoluzione MSC 428 (98), *Maritime Cyber Risk Management in Safety Management Systems*, adottata il 16 giugno 2017, in tema di gestione dei rischi *cyber* marittimi nel quadro dei sistemi di gestione della sicurezza. Nelle raccomandazioni si sottolinea che il sistema di gestione della sicurezza (SMS) deve tener conto della gestione del rischio informatico in conformità agli obiettivi e ai requisiti funzionali del Codice ISM (art. 1).

In particolare, al punto 1 si afferma “*that an approved safety management system should take into account cyber risk management in accordance with the objectives and functional requirements of the ISM Code*”; e al punto 2 si incoraggiano le “*Administrations to ensure that cyber risks are appropriately addressed in safety management systems no later than the first annual verification of the company's Document of Compliance after 1 January 2021*”³⁷⁷.

³⁷⁶ La *Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924* introdusse il primo regolamento internazionale relativo al trasporto marittimo. Le direttive generali approvate dalla *Convenzione di Bruxelles* furono rese esecutive attraverso una legge del 6 gennaio 1928 e il governo italiano provvide a ratificarle il 7 aprile del 1939. Tali disposizioni furono in seguito aggiornate con i *Protocolli di Bruxelles del 23 febbraio 1968 e del 21 dicembre 1979*, entrambi resi attivi il 12 giugno del 1984, con le leggi n. 243 e n. 244 (le cosiddette Regole dell'Aja-Visby), cfr. <https://www.mglobale.it/>. M. F. STURLEY, *The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, Littleton, 1990, 85; F. BERLINGIERI, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, The Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1998. Le Regole dell'Aja-Visby ed in particolare l' articolo III § 1 prevede che “Il vettore, prima dell'inizio del viaggio e al principio dello stesso, sarà obbligato a esercitare la dovuta diligenza per: a. mettere la nave in condizioni di navigabilità; b. convenientemente equipaggiare, attrezzare, approvvigionare la nave; c. rendere le stive, i locali frigoriferi e tutte le altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, sicure e atte a ricevere, trasportare e conservare le merci” e l'articolo IV § 1 in virtù del quale “Né il vettore né la nave saranno responsabili delle perdite o dei danni sorgenti o risultanti da innavigabilità, salvo che cagionata da mancanza di ragionevole diligenza da parte del vettore per rendere la nave navigabile e per assicurarsi che essa sia convenientemente fornita di uomini, di attrezzi e di provviste, e che siano appropriate e messe in buono stato le stive, le camere fredde e i frigoriferi e qualsiasi altra parte della nave in cui le merci sono caricate, per modo che le stesse siano atte al loro ricevimento, al loro trasporto e alla loro conservazione, il tutto in conformità delle disposizioni dell'articolo III, parte I”.

³⁷⁷ Al fine di incoraggiare la gestione della sicurezza nel *cyber* spazio e salvaguardare le spedizioni dalle minacce e dalle vulnerabilità informatiche, il 5 luglio 2017, l'IMO ha elaborato un secondo documento, il MSC-FAL.1/Circ.3, *Guidelines on maritime cyber risk management*, recante una serie di raccomandazioni rivolte a tutte le organizzazioni del settore marittimo.

In virtù di tali raccomandazioni, gli armatori e gli operatori nell'ambito dei loro sistemi di gestione del rischio, dovranno tenere in debito conto anche la gestione del *cyber risk*³⁷⁸.

4.4 Misure per combattere e prevenire il rischio di *cyber attacks*.

Per combattere e prevenire il rischio di *cyber attacks*, non è sufficiente solo stipulare una polizza assicurativa in copertura di tali accadimenti, ma è necessario predisporre apposite misure per combattere e prevenire tali rischi che possono distinguersi in: misure dal carattere tecnico-pratico e misure aventi carattere normativo.

Nel primo caso, i soggetti esposti a tale problematica, devono, innanzitutto, redigere un inventario contenente tutte le informazioni, applicazioni, sistemi ed apparati tecnologici presenti all'interno della loro struttura. Il soggetto che intenda assicurarsi dovrà necessariamente nominare un responsabile che assicuri la gestione chiara ed efficace, in tema di politica di sicurezza interna. Successivamente, occorrerà non solo che tutto il personale sia allertato in relazione alle responsabilità sulla sicurezza facenti capo ad ognuno, ma anche che tutte le misure di prevenzione e protezione siano adottate in conformità a leggi e regolamenti.

³⁷⁸ “La definizione classica di *safety* si incentra su pericoli fisici come secche, scogli od oggetti sporgenti. La definizione si è ampliata per coprire rischi politici (come requisizioni, ribellioni e guerre), rischi giuridici (come il sequestro della nave) e rischi per la salute (come quarantene ed epidemie). Non è chiaro se un evento *cyber* possa rendere un porto non sicuro. Senza dubbio, un porto potrebbe non esserlo se subisse ripetuti eventi *cyber* dovuti a scarsa sicurezza informatica: gli sviluppi futuri dovranno essere monitorati con attenzione così” R. MABANE, *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in www.hfw.com, cit.. *L'International Maritime Organization* individua alcuni dei sistemi più vulnerabili alle aggressioni *cyber*: i sistemi informatici mediante i quali sono gestiti i carichi trasportati, i dispositivi elettronici per la navigazione e per la comunicazione, nonché i sistemi informatici correlati ai servizi forniti ai passeggeri (art. 2.1.1). Si ritiene, infatti, che ogni società dovrebbe operare una distinzione tra i sistemi dell'*information technology* (nei quali i dati sono usati come informazioni) e quelli della *operational technology* (in cui i dati sono usati per scopi diversi, ovvero per controllare o monitorare processi fisici). Al fine di circoscrivere i rischi, il sistema di sicurezza dovrebbe essere proiettato verso entrambi i sistemi. Secondo l'*International Maritime Organization* (IMO), è dunque necessario garantire che i *cyber risks* siano affrontati nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza (SMS) entro la prima verifica annuale del documento di conformità della società al 1 gennaio 2021.

Per una efficace e valida rete di protezione informatica, gioverebbe nominare una società di professionisti in grado di testare il livello di sicurezza, così da poter identificare possibili vulnerabilità e consigliare accorgimenti da adottare.

Le compagnie di navigazione potrebbero riscontrare vulnerabilità nei sistemi di gestione delle merci, nei sistemi informatici del ponte di comando della nave, nei sistemi di propulsione e gestione dei motori della stessa, nei sistemi di controllo della corrente a bordo, nei sistemi di controllo di accesso alla nave che assicurano la sicurezza, nelle reti internet messe a disposizione dei passeggeri e, ovviamente, nei sistemi di comunicazione via satellite o anche via rete *wireless*.

Quanto alle reti internet messe a disposizione dei passeggeri, considerate quale strumento d'intrattenimento per gli ospiti, le stesse non devono essere collegate ad alcun sistema di sicurezza informatico della nave.

Le vulnerabilità più comuni riscontrabili a bordo di navi esistenti e, talvolta, anche a bordo di navi appena costruite, sono principalmente quelle relative a: sistemi operativi obsoleti e non aggiornati, assenza di *software antivirus*, protezione dai *malwares* e sistemi di sicurezza inadeguati.

Nell'eventualità di un attacco informatico, le compagnie di navigazione devono poter contare su di un *cyber incident response plan*, cioè su una procedura da seguire attentamente, che sia certa e dettagliata, così da fornire sicurezza nei momenti critici, immediatamente successivi ad un *cyber attack*³⁷⁹.

Tutte le predette misure non possono prescindere, evidentemente, da un accurato e regolare corso di formazione del proprio personale sui temi legati ai *cyber risks*³⁸⁰.

Successivamente all'operazione di identificazione delle vulnerabilità della società e della nave, è necessario procedere con la valutazione del rischio, quindi, a cosa si è esposti ed in che misura, per poi proseguire con lo sviluppo di misure di protezione e di tecniche di rilevamento della minaccia.

Appare fondamentale, infatti, proteggere i sistemi informatici critici ed i relativi dati con strati multipli di misure di protezione, che tengano conto del ruolo del personale, delle procedure da adottare e della tecnologia impiegata, al fine di aumentare le probabilità che un *cyber attack* possa essere rilevato.

³⁷⁹ Le società dovrebbero garantire ai propri dipendenti linee guida, costantemente aggiornate, in tema di IT, affinché sia sempre possibile affrontare, nel migliore dei modi, il rischio di *cyber attacks*.

³⁸⁰ Inoltre, rendere la *cyber security* una priorità, all'interno di una compagnia, aiuterebbe a sviluppare una cultura orientata a trattare tale tematica come una responsabilità comune all'interno di una società e non soltanto come una questione di competenza esclusiva dei dipartimenti informatici.

Le misure di difesa da adottare prevedono, dunque, una combinazione di fattori, dalla protezione dei *networks*, al rilevamento delle intrusioni, ai controlli periodici sulle possibili vulnerabilità della nave per la sicurezza fisica della medesima, al punto che, secondo quanto disposto dallo *ship security plan*, l'accesso ai sistemi informatici della nave deve essere assolutamente proibito al personale non autorizzato.

Dal punto di vista normativo, una maggiore sensibilizzazione verso la sicurezza informatica è arrivata, in materia di tutela dei dati personali, con la nuova normativa europea.

E' necessario richiamare innanzitutto: il recente decreto legge n. 105 del 21 settembre 2019, il *Cybersecurity Act*, il Regolamento GDPR (*General data protection regulation*) 2016/679, la Direttiva Nis (*Network and information security*) 2016/1148, implementata con D.lgs. n. 65 del 18 maggio 2018 ed il Regolamento Ivass n. 38 del 3 luglio 2018³⁸¹.

L'Italia ha deciso di alzare il livello di difesa alla *cyberwar* prevedendo un perimetro di sicurezza nazionale cibernetica ed un preciso quadro sanzionatorio, alla luce dei nuovi livelli di sicurezza previsti.

Il decreto legge del 21 settembre 2019, n. 105 contenente "*Disposizioni urgenti in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica*" mira, infatti, ad assicurare un robusto livello di sicurezza delle reti, dei sistemi e dei servizi informatici delle amministrazioni pubbliche, nonché degli enti e degli operatori nazionali, pubblici e privati. Lo stesso si prefigge l'obiettivo di istituire un perimetro di sicurezza nazionale cibernetica e di garantire necessari standard di sicurezza rivolti a minimizzare i rischi di attacchi informatici. Il testo prevede, infatti, le modalità di

³⁸¹ Cfr. il decreto legge 21 settembre 2019, n. 105, *Disposizioni urgenti in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica*, in Gazzetta ufficiale, Serie Generale n. 222 del 21 settembre 2019; il *Cybersecurity Act* entrato in vigore il 27 giugno 2019 e pubblicato in Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 7 giugno 2019; il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, GDPR (*General Data Protection Regulation*, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la Direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 127 del 23 maggio 2018; la Direttiva NIS 2016/1148 (*Network and Information Security*), approvata nel 2016, recepita col Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n.65, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 del 9 giugno 2018; il Regolamento IVASS, *Regolamento recante disposizioni in materia di sistema di governo societario* del 3 luglio 2018, n.38 pubblicato in Gazzetta ufficiale n.168 del 21 luglio 2018.

individuazione dei soggetti pubblici e privati che potrebbero essere destinatari di tali minacce³⁸².

Nella fase attuativa, si prevede anche il coinvolgimento del Comitato Interministeriale per la sicurezza della Repubblica (CISR) nonché l'esercizio di poteri speciali in relazione alle reti, ai sistemi informativi e ai servizi strategici di comunicazione a banda larga basati sulla tecnologia 5G, previa valutazione degli elementi che lasciano presagire fattori di vulnerabilità.

In ambito europeo, in seguito alla risoluzione del Parlamento Europeo del 12 marzo 2019 ed all'abrogazione del Regolamento 2013/526/UE, il 7 giugno 2019 è stato adottato il *Cybersecurity Act*, i cui obiettivi principali sono: il rafforzamento della resilienza dell'Unione agli attacchi informatici, la creazione di un mercato unico relativo alla sicurezza informatica di prodotti e servizi tecnologici e l'istituzione di un quadro europeo di certificazione al fine di migliorare il livello di *cybersecurity*. Il Regolamento GDPR, entrato in vigore il 25 maggio 2018, in tema di diffusione dei dati personali, introduce nuove prassi operative e più diritti per i titolari dei dati personali e può essere considerato come un criterio ulteriore per contrastare il fenomeno dei *cyber attacks*³⁸³.

Si passa da una visione di "proprietà del dato", che non può essere trattato senza il manifestato consenso, ad una visione di "controllo del dato" che favorisce la libera circolazione del dato stesso, rafforzandone contemporaneamente i diritti del soggetto interessato che, al fine di tutelare se stesso e l'intera collettività, deve avere la conoscenza di come tali dati vengano usati.

³⁸² L'aspetto più innovativo del Regolamento riguarda l'introduzione di un *Data Protection Officer DPO*: un soggetto avente il compito di valutare e gestire il trattamento dei dati personali e di far rispettare le normative europee e nazionali in materia di *privacy*. Nell'ambito del perimetro di sicurezza nazionale cibernetica rientrano "tutte le società impegnate, a vario titolo, nell'erogazione di prestazioni essenziali e/o strategiche per lo Stato, quali l'energia e i trasporti, ma anche la progettazione e l'esecuzione di infrastrutture. Si pensi, per esempio, alle reti di supporto per la nuova tecnologia 5G, ma anche alle nuove linee metropolitane, ai tratti ferroviari o ai gasdotti, sempre più dipendenti nel loro corretto funzionamento dai sistemi e dai servizi ICT" così F. VENTIMIGLIA, *Il Decreto legge 21 settembre 2019 n. 105 e i riflessi sulla responsabilità da reato degli enti ex D. Lgs. 8 giugno 2001, n. 231*, in www.diritto24.ilsole24ore.com. Infine occorre ricordare che è di questi giorni una notizia che aggiorna il quadro normativo, il 24 ottobre 2019, infatti, la Camera ha approvato il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2019 n. 105 e la parola passa ora al Senato.

³⁸³ Il regolamento dal 25 maggio 2018, al fine di eliminare un pericoloso divario e consentire una più facile circolazione delle informazioni, è applicabile in tutti gli Stati membri, e da tale data, si garantisce, automaticamente, il perfetto allineamento delle varie normative nazionali con le disposizioni previste dal Regolamento. Trattandosi di un Regolamento, infatti, non necessita di un recepimento da parte dei singoli Stati dell'Unione europea e permette così la piena armonizzazione della regolamentazione in materia di protezione dei dati personali all'interno dell'Unione europea.

Tale Regolamento nel sostituire la Direttiva 95/46/CE, in materia di protezione dei dati, c.d. “Direttiva Madre”, e nel proclamare la tutela del diritto alla protezione dei dati personali, inteso come diritto fondamentale delle persone fisiche, appare molto più esplicito di quest’ultima. Dalla lettura dell’art. 1, par.2. secondo il quale “Il presente regolamento protegge i diritti e le libertà fondamentali delle persone fisiche, in particolare il diritto alla protezione dei dati personali”, si evince, infatti, che il principio fondamentale del nuovo Regolamento è costituito dall’autodeterminazione informativa³⁸⁴.

L’obiettivo del GDPR è rafforzare e rendere omogenea la tutela dei dati personali dei cittadini e dei residenti all’interno dell’Unione Europea. Tale Regolamento trova applicazione non solo nei confronti dei residenti all’interno dell’Unione Europea ma anche nei confronti di enti, imprese, organizzazioni con sedi legali al di fuori dell’Unione Europea, che, tuttavia, trattano i dati personali dei residenti dell’Unione. Considerata la costante evoluzione tecnologica ed il sempre più frequente rischio di minaccia per la protezione di dati personali, il GDPR risponde, efficacemente, alla necessità di provvedere normativamente al fine di fornire effettiva ed adeguata tutela dei dati personali.

All’uopo, l’art. 1 del medesimo testo prevede che: 1. “Il presente regolamento stabilisce norme relative alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché norme relative alla libera circolazione di tali dati”, 2. “Il presente regolamento protegge i diritti e le libertà fondamentali delle persone fisiche, in particolare il diritto alla protezione dei dati personali”, 3. “La libera circolazione dei dati personali nell’Unione non può essere limitata né vietata per motivi attinenti alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali”.

³⁸⁴Le nuove norme prevedono, inoltre:
- per i cittadini un più facile accesso alle informazioni riguardanti i loro dati e le finalità e modalità di trattamento degli stessi;
- un diritto alla portabilità dei dati che consentirà di trasferire i dati personali tra i vari servizi online;
- l’istituzionalizzazione del diritto all’oblio (denominato diritto alla cancellazione nel regolamento) come previsto dalla Corte di Giustizia europea, che consentirà di chiedere ed ottenere la rimozione dei dati quando viene meno l’interesse pubblico alla notizia;
- l’obbligo di notifica da parte delle aziende delle gravi violazioni dei dati dei cittadini; - le aziende dovranno rispondere alla sola autorità di vigilanza dello Stato nel quale hanno la sede principale (principio del “one stop shop” o sportello unico);
- sanzioni amministrative fino al 4% del fatturato globale delle aziende in caso di violazioni delle norme.

In merito alle misure concrete da adottare, il predetto Regolamento richiede ai *data controllers* di adottare, in maniera appropriata, misure tecniche ed organizzative per proteggere i dati personali contro l'accidentale o illegale distruzione, perdita, alterazione, divulgazione o accesso non autorizzato di dati personali.

Il GDPR introduce, infatti, un obbligo in capo ai *data controllers* di comunicare agli interessati eventuali violazioni, entro 72 ore dalla scoperta, affinché questi ultimi possano adottare le necessarie precauzioni³⁸⁵.

Alla luce di tale Regolamento, ne consegue che tutte le società sono tenute ad adottare ogni misura necessaria per tutelare i dati personali che gestiscono.

Con riferimento alle compagnie di navigazione, soprattutto quelle che operano nei settori del trasporto passeggeri, si è già avuto modo di sottolineare, come il *cyber risk* non sia affatto da sottovalutare, dal momento che le stesse compagnie, gestendo milioni di dati personali degli ospiti a bordo, possono essere esposte, facilmente, a *cyber attacks*.

Interessante il rinvio all'art. 5 del GDPR 2018 che, tra i principi previsti, inserisce anche quello della "responsabilizzazione" ponendo a carico dei titolari del trattamento dei dati anche quello di assicurare e comprovare tutti i principi previsti nel paragrafo 1³⁸⁶. Le amministrazioni saranno così tenute a dotarsi di un

³⁸⁵Si rileva, inoltre, che una violazione del GDPR può comportare una sanzione pari fino al 4% del fatturato totale annuo dell'esercizio precedente o, addirittura, fino a 20 milioni di euro.

³⁸⁶ Sul punto cfr. art. 5, 1. secondo il quale "I dati personali sono: a) trattati in modo lecito, corretto e trasparente nei confronti dell'interessato («liceità, correttezza e trasparenza»); b) raccolti per finalità determinate, esplicite e legittime, e successivamente trattati in modo che non sia incompatibile con tali finalità; un ulteriore trattamento dei dati personali a fini di archiviazione nel pubblico interesse, di ricerca scientifica o storica o a fini statistici non è, conformemente all'articolo 89, paragrafo 1, considerato incompatibile con le finalità iniziali («limitazione della finalità»); c) adeguati, pertinenti e limitati a quanto necessario rispetto alle finalità per le quali sono trattati («minimizzazione dei dati»); d) esatti e, se necessario, aggiornati; devono essere adottate tutte le misure ragionevoli per cancellare o rettificare tempestivamente i dati inesatti rispetto alle finalità per le quali sono trattati («esattezza»); e) conservati in una forma che consenta l'identificazione degli interessati per un arco di tempo non superiore al conseguimento delle finalità per le quali sono trattati; i dati personali possono essere conservati per periodi più lunghi a condizione che siano trattati esclusivamente a fini di archiviazione nel pubblico interesse, di ricerca scientifica o storica o a fini statistici, conformemente all'articolo 89, paragrafo 1, fatta salva l'attuazione di misure tecniche e organizzative adeguate richieste dal presente regolamento a tutela dei diritti e delle libertà dell'interessato («limitazione della conservazione»); f) trattati in maniera da garantire un'adeguata sicurezza dei dati personali, compresa la protezione, mediante misure tecniche e organizzative adeguate, da trattamenti non autorizzati o illeciti e dalla perdita, dalla distruzione o dal danno accidentali («integrità e riservatezza»).

2. Il titolare del trattamento è competente per il rispetto del paragrafo 1 e in grado di provarlo («responsabilizzazione»).

Responsabile della protezione dei dati e di un registro delle attività di trattamento³⁸⁷. Quanto affermato porta a ritenere che il GDPR deve essere considerato non un semplice costo, ma un fruttuoso investimento per sostenere il futuro all'interno di un mercato oramai globale.

La Direttiva Nis 2016/1148, c.d. *Network and Information Security*, adottata il 6 luglio 2016 dal Parlamento Europeo e riguardante le persone giuridiche, gli enti e le associazioni, ha l'obiettivo di migliorare i sistemi di sicurezza informatica di tutti i Paesi dell'Unione Europea e, dunque, di incrementare la resistenza delle strutture esposte al *cyber risk*, imponendo l'adozione di misure tecniche, procedurali ed organizzative adeguate a fronteggiare tale fenomeno³⁸⁸.

La stessa Direttiva lascia ampia discrezionalità ad ogni Stato membro dell'Unione Europea sulle modalità da adottare per fronteggiare tale problematica e fornire misure di preparazione, risposta e recupero dei servizi informatici in seguito ad eventuali *cyber attacks*³⁸⁹.

Infine, un cenno merita anche l'adozione del Regolamento Ivass n. 38/2018 che prevede l'obbligo, in capo alle imprese, di tutelare la *cyber security* delle medesime,

³⁸⁷ In tema di ambito di applicazione di tale regolamento, esso "si applica ad ogni "trattamento interamente o parzialmente automatizzato di dati personali e al trattamento non automatizzato di dati personali contenuti in un archivio o destinati a figurarvi". In tale prospettiva il GDPR disciplina solo il trattamento dei dati personali che riguardano una persona fisica, con esclusione delle persone giuridiche (tranne poche eccezioni). Quindi solo le persone fisiche possono essere interessati al trattamento, non anche le persone giuridiche. Per quanto riguarda l'ambito territoriale, il regolamento si applica ad ogni trattamento che ha ad oggetto dati personali, e a tutti i titolari (*controller*) e responsabili (*processor*) del trattamento stabiliti nel territorio dell'Unione, ma anche in generale a quelli che, offrendo beni e servizi a persone residenti nell'Unione, trattano dati di residenti nell'Unione europea (art. 3 del Regolamento). In tal modo la sua applicazione non è limitata alle sole aziende che si trovano in Europa, ma tutela tutti gli interessati che risiedono nel territorio dell'Unione indipendentemente da dove si attua il trattamento dei loro dati" così B.SAETTA, *Regolamento generale per la protezione dei dati*, in <https://protezionedatipersonali.it/>

³⁸⁸ Cfr. M. TANQUE- H.J. FOXWELL, *Cyber Resilience for the Internet of Things*, in FIELDS (Ed.), *Handbook of Research on Information and Cyber Security in the Fourth Industrial Revolution*, Hershey (PA), 2018, 304 ss.; A. KOTT – I. LINKOV (eds.), *Cyber Resilience of Systems and Networks*, Cham, 2019. In ambito europeo, si richiamano, inoltre, la Direttiva 2013/40/UE del 12 agosto 2013, che relativamente agli attacchi contro i sistemi di informazione stabilisce le norme minime per la definizione dei reati e delle sanzioni

³⁸⁹ A differenza del GDPR, questa Direttiva prevede le sanzioni che vanno da 12.000,00 a 125.000,00 euro, dunque, di gran lunga inferiori rispetto a quelle stabilite dal menzionato Regolamento GDPR. Cfr. B. SAETTA, *Direttiva NIS Network and Information Security*, in <https://protezionedatipersonali.it/> secondo il quale "Con tale normativa si punta a ridurre considerevolmente il rischio conseguente ad incidenti dei servizi essenziali, in considerazione del fatto che la crescente interoperabilità dei servizi e l'aumento esponenziale dei dispositivi connessi alle reti, oltre all'aumento delle minacce informatiche, determinano un considerevole aumento dei rischi. Ovviamente l'obiettivo è anche quello di uniformare la strategia di sicurezza tra i vari Stati dell'Unione europea".

definita come la situazione in cui gli *information assets* dell'impresa, che includono *hardware*, *software*, dati ed utenti, risultino protetti nell'eventualità di eventi, volontari o accidentali, che compromettano l'integrità dei dati ovvero il corretto funzionamento della rete e dei sistemi informativi³⁹⁰.

Quanto alle misure da adottare per contrastare il fenomeno dei *cyber attacks*, il Regolamento fornisce soltanto alcune linee guida, rimettendo all'autonomia delle società le scelte da prendere sulle procedure da seguire per fronteggiare tali rischi. S'impone, dunque, lo sviluppo di sistemi di risposta tempestivi ed efficaci nonché l'obbligo di immediata notifica all'IVASS in caso di attacchi.

Alla luce di quanto sopra, tutte le società devono adottare apposite misure per contrastare il fenomeno dei *cyber attacks*, sia dal punto di vista tecnico-pratico sia dal punto di vista normativo, mediante l'adozione delle misure appena citate.

Sebbene di tutt'altra natura, merita, infine, un cenno anche il mondo della c.d. *blockchain* e l'impatto che la stessa potrebbe avere nell'incrementare la *cyber security*, che attiene, da un lato al *cyberspace*, dall'altro alla *security*, relativa all'assenza di pericoli o minacce³⁹¹.

La c.d. *blockchain*, nata all'incirca una decina di anni orsono, fu introdotta inizialmente come strumento per immagazzinare e/o inviare la prima criptovaluta, il *Bitcoin*. Tuttavia, con il passare degli anni, tale *network* è stato utilizzato per svariati fini, tra cui, anche quello di incrementare la *cyber security*.

La *blockchain* si può, dunque, definire come un sistema di *networks* avente milioni di utenti intorno al mondo, ognuno dei quali può aggiungere informazioni all'interno dello stesso e tutti i dati ivi contenuti si considerano al sicuro tramite l'utilizzo della crittografia. Ciò implica che tutti gli utenti possono verificare che i dati inseriti nella *blockchain* siano reali e non falsi.

³⁹⁰ Cfr. art. 2, comma 1, lett. f), Regolamento 38/2018. Sulla Genesi, sugli obiettivi e sull'ambito di applicazione del Regolamento 38 si rinvia a D. MARINO – C. CIMARELLI, Prima lettura delle novità introdotte dal Regolamento IVASS sul governo societario delle imprese e dei gruppi assicurativi, in <http://www.dirittobancario.it/>

³⁹¹ In tema di contrasto ai *cyber attacks* a livello europeo, interessante è l'opinione di chi ritiene che "l'utilizzo e la progressiva evoluzione delle *Information Communication Technologies* in ogni settore o attività della vita umana comportano che un qualsiasi *cyber security incident* possa potenzialmente coinvolgere o interessare enti o organizzazioni di più Stati membri se non, persino, dell'intera Unione. *L'EU law Enforcement Emergency Response Protocol* e, più di recente, il *Cybersecurity Act*, si inseriscono in un contesto di *cybersecurity governance* in cui la *CIA-Triad* costituisce, al tempo stesso, il nucleo essenziale degli interessi meritevoli di protezione e un criterio guida per il contrasto e la prevenzione dei *cyber-attacks*", così R. FLOR, *Cybersecurity ed il contrasto ai cyber-attacks a livello europeo: dalla CIA-Triad Protection ai più recenti sviluppi* in *Dir. internet*, 2019, 456.

Tale sistema consiste, quindi, in un blocco di dati, al quale se ne aggiungono sempre dei nuovi. Va evidenziato, tuttavia, che i dati inseriti non si perdono e non possono mai essere cancellati perché ogni utente ha la possibilità di poter verificare le versioni precedenti degli stessi³⁹².

La *blockchain* appare, dunque, uno strumento certo per incrementare la *cyber security* giacché, qualora un *cyber attacker* avesse intenzione di distruggere o comunque, comprometterne il sistema, dovrebbe distruggere simultaneamente i dati immagazzinati sui *computers* di ogni suo membro.

Possibilità alquanto improbabile dal momento che, in presenza di milioni di *computers* sparsi nel mondo, più consistente è il numero di utenti della *blockchain*, più si riducono le probabilità di successo di un *cyber attack*³⁹³.

Tali considerazioni inducono a riflettere e a considerare la *blockchain* come una probabile chiave di volta per combattere efficacemente il rischio di *cyber attacks*.

4.5 La *cyber insurance* e le clausole utilizzate.

Lo sviluppo dei trasporti marittimi ha reso fondamentale e necessario per la sicurezza delle navi, dell'equipaggio, dei passeggeri, dei lavoratori, dei porti ecc., ed in genere per l'efficace esecuzione di tutte le attività quotidiane ad esse connesse, lo sviluppo delle polizze assicurative per i rischi *cyber*.

Nell'ambito di una vera e propria strategia di gestione di tutti i rischi *cyber*, per far fronte agli eventi accidentali o agli atti compiuti con dolo nei confronti del sistema informatico marittimo che, come visto, possono avere pesanti ripercussioni sul consueto svolgimento delle attività quotidiane, ed i cui costi di ripristino possono risultare particolarmente ingenti, appare significativo il riferimento alla copertura assicurativa.

³⁹² Cfr. <https://steelkiwi.com/blog/using-blockchain-technology-to-boost-cybersecurity/>.

³⁹³ Cfr. <https://www.maersk.com/en/news/2018/06/29/maersk-and-ibm-introduce-tradelens-blockchain-shipping-solution>. A tal proposito si ricorda che, dopo quasi un anno dal devastante *cyber attack* di cui la *A.P. Moller Maersk* è stata vittima, quest'ultima, insieme con la IBM, ha comunicato in data 9 agosto 2018 la creazione di “*TradeLens*” un sistema, appunto, di *blockchain* da applicare alla catena di approvvigionamento mondiale.

Alla luce della piena consapevolezza dell'importanza del rischio informatico, le compagnie assicurative, nell'affrontare un nuovo modo di fare *business*, sono chiamate ad affrontare nuove problematiche ed in particolare a chiedersi se alcuni o tutti i rischi *cyber* possano trovare una copertura assicurativa in base alla tradizionale polizza *all risks* o a quella per la responsabilità civile³⁹⁴.

Dallo sviluppo di una nuova cultura e sensibilità sul tema della protezione del *cyberspazio*, c'è solo da guadagnare.

L'idea della "*cyber insurance*" come singola copertura assicurativa o come rafforzamento delle linee convenzionali di assicurazioni è emersa inizialmente, verso la fine degli anni 70.

Sebbene nel corso degli anni vi sia stata, spesso, una rilevante diffidenza e incomprendimento del prodotto *cyber insurance*, tale da rappresentare un importante impedimento alla domanda per tale tipo di copertura assicurativa, ad oggi, si registra un cambiamento di rotta che porta verso una maggiore consapevolezza e sensibilità verso tale problematica.

All'aumento del livello di pericolosità di tale rischio, corrisponde, infatti, un altrettanto aumento del livello di attenzione da parte delle compagnie assicuratrici. Si ritiene che il mercato assicurativo sulla sicurezza informatica, pur avendo registrato, negli ultimi anni, un notevole aumento di fatturato per il forte incremento della richiesta, a causa dell'elevato numero e della varietà di *cyber attacks* subiti dalle aziende ogni anno, non sia ancora del tutto preparato per contenere e gestire totalmente il rischio informatico³⁹⁵.

Per le compagnie assicurative che sono chiamate ad adeguarsi velocemente e a rispondere adeguatamente alla sempre più crescente domanda di protezione, la *cyber security* rappresenta, di sicuro, una grande sfida³⁹⁶.

L'incomprensione e la diffidenza verso una copertura *cyber*, sono probabilmente riconducibili alla difficoltà nel determinare dove e quali siano i "vuoti" di copertura

³⁹⁴ Diverse le società che nel Regno Unito e negli Stati Uniti di America propongono polizze assicurative specifiche contro i rischi *cyber*, cfr. R. MABANE, *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in www.hfw.com, cit.

³⁹⁵ Sul punto cfr. *Insurtech report 2016* realizzato da Burnmark, primaria società di ricerca di mercato.

³⁹⁶ Sul processo di gestione dei rischi cibernetici cui vanno incontro le aziende, cfr. *Italian cyber security report – Un framework nazionale per la cyber security*, quale strumento di supporto alle organizzazioni per le strategie ed i processi di protezione dei dati personali e della sicurezza *cyber*.

nelle polizze *cyber*, e spesso alla complessità e alla difficile interpretazione delle clausole delle stesse³⁹⁷.

Da tale considerazione deriva che pur essendo il mercato assicurativo delle polizze *cyber risk* in rapida evoluzione, e pur offrendo al cliente polizze *ad hoc* con l'obiettivo di trasferire sul mercato assicurativo il rischio di danni o perdite derivanti da *cyber risks* per violazione dei dispositivi di sicurezza e della *privacy*, in realtà lo stesso mercato si trovi ancora in una fase embrionale³⁹⁸.

Allo stato, i costi di attacchi *cyber*, comprensivi di quelli immediati per il ripristino dei sistemi informatici danneggiati e di quelli che si manifestano nel lungo periodo relativi al danno reputazionale, possono risultare davvero ingenti.

Come già osservato nel secondo capitolo, la presenza del rischio rappresenta un elemento essenziale del contratto assicurativo, che deve essere accompagnato necessariamente dalla presenza dell'interesse all'assicurazione. L'art. 1904 c.c. prevede, infatti, che “il contratto di assicurazione contro i danni è nullo se, nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio, non esiste un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno”. Giova rilevare, inoltre che, affinché il contratto possa essere considerato valido, l'art. 1904 c.c. richiede la coincidenza soggettiva tra l'assicurato ed il portatore dell'interesse, pertanto, l'assicurato deve essere il titolare dell'interesse assicurato. Ne discende, dunque, che l'assenza del rischio, ai sensi dell'art. 1895 c.c., così come l'assenza dell'interesse all'assicurazione appena descritto, comportano la nullità del contratto.

Nel caso della *cyber insurance*, appare piuttosto difficile ipotizzare l'assenza dell'interesse all'assicurazione, atteso che lo stesso possa essere agevolmente

³⁹⁷ Cfr. OECD, *Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management*, 2017, 124. Una rilevazione condotta dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni sulle maggiori imprese italiane, ha individuato tre tipi di contratti *cyber insurance* destinati a: *clientela retail*; *small business*; *large corporate* e tra gli aspetti più critici per i potenziali assicurati: la scarsa chiarezza dei contratti attualmente esistenti sul mercato; la difficoltà di tariffare correttamente il rischio. Sul punto più ampiamente si rinvia a S. DE POLIS, *Rivoluzione? Evoluzione! Rivoluzione dei rischi ed evoluzione del mercato assicurativo in un ecosistema in accelerazione, tra cambiamenti climatici, socioeconomici e regolamentari*, intervento al Convegno Nazionale AIBA 2019 in <https://www.ivass.it> Roma 27 marzo 2019.

³⁹⁸ Si ritiene che “delle 50 compagnie di assicurazioni operanti in Europa che specificamente si dichiarano pronte a sottoscrivere rischi cibernetici, soltanto un terzo opera direttamente in Italia, la restante parte opera fondamentalmente dal Regno Unito (a copertura di rischi italiani)” così *Italian cyber security report. Un framework nazionale per la cyber security* a cura di R. BALDONI - L. MONTANARI in <https://www.cybersecurityframework.it>. Cfr. inoltre 2016 *Italian Cybersecurity Report Controlli Essenziali di Cybersecurity* a cura di R. BALDONI - L. MONTANARI - L. QUERZONI in <https://www.cybersecurityframework.it>

identificato nell'interesse dell'assicurato al funzionamento dei propri sistemi informatici ed alla conservazione di dati sensibili.

Sebbene il mercato offra prodotti che soddisfano le necessità di piccole, medie e grandi imprese³⁹⁹ e che la maggior parte dei prodotti assicurativi *cyber* abbia molteplici caratteristiche in comune, vi sono innumerevoli tipologie di coperture assicurative nel mercato odierno, che consentono all'assicurato di acquistare il prodotto assicurativo più adatto alla propria attività.

La mancanza di forme di copertura standardizzate, per l'unicità del rischio in esame, riflette la circostanza che la copertura assicurativa *cyber* sia una forma di copertura piuttosto recente ed in costante evoluzione e rappresenti solo l'ultimo tassello di un percorso strutturato.

Per la mancanza di standard di riferimento, si rende infatti necessario anche il coinvolgimento di un consulente assicurativo⁴⁰⁰.

Prima di procedere alla sottoscrizione della *cyber insurance* occorre seguire un percorso necessario al fine della quantificazione e qualificazione del danno stesso. La conoscenza delle debolezze dei propri sistemi informatici, infatti, è di fondamentale importanza al fine di predisporre un adeguato piano di sicurezza per tutelarsi da un *cyber attack*, così da contenerne anche i costi.

Non esiste, un sistema, in assoluto, inviolabile a qualunque tipo di attacco ed il trasferimento di questo rischio, attraverso la stipula di polizze assicurative, rappresenta sicuramente un dato rilevante per il trasferimento delle conseguenze finanziarie derivanti dall'attacco stesso.

Si rende così essenziale un'accurata analisi della valutazione dei rischi, quali possono essere la possibile interruzione di attività per il blocco dei sistemi, il furto dei dati sensibili di terzi e dei possibili danni derivanti da un potenziale attacco di tale genere. Prima della sottoscrizione del contratto assicurativo, frequentemente e proprio al fine di comprendere la reale esposizione del soggetto da assicurare al rischio di *cyber attacks*, l'assicuratore sottopone all'assicurato un questionario valutativo per determinare le circostanze più rilevanti di cui deve essere edotto, finalizzato alla valutazione del rischio, e riguardante la struttura sotto il profilo informatico.

³⁹⁹ M. CAMILLO, *Cyber risk and the changing role of insurance* in *Journal of Cyber Policy*, 2017, 55.

⁴⁰⁰ R.R. MULEY, *Cyber Risk Insurance – Issues and Challenges* in *The Journal of Insurance Institute of India*, 2017, 61.

Si presta così attenzione alle politiche interne di protezione dei dati, ai sistemi di *firewall* ed agli antivirus, alla gestione della *privacy*, alle strategie di *backup*, alla geolocalizzazione delle sedi, ecc.⁴⁰¹.

Questionario che, non solo ha valore meramente indicativo e non costituisce evidenza della rilevanza di ciò che è dichiarato, né tantomeno di ciò che non lo è stato, avente solo lo scopo di evidenziare tutte le informazioni necessarie per una prima valutazione del rischio da assicurare, ma assume rilevanza anche con riferimento alla quantificazione del premio assicurativo da pagare, nonché alle strategie da adottare per mitigare il *cyber risk*⁴⁰².

Le tipologie di *cyber insurance*, allo stato, pur essendo svariate e diverse tra loro, garantiscono la copertura per le perdite derivanti da danni propri, danni a terzi, costi per la difesa legale: danni a beni digitali (dati e programmi), *cyber extortion expenses*, responsabilità relative a dati confidenziali, furti, interruzione di attività produttive, danni a proprietà, errori ed omissioni, attacchi a sistemi informatici, errori di dipendenti, carenza di sistemi informatici ed altro ancora.

Le polizze possono prevedere, tra l'altro, anche la copertura nei casi di *first party* e *third party damage*.

Il primo caso attiene ai danni diretti materiali ed immateriali, ad esempio: danni causati da incendio, furto od altri eventi materiali o danni derivanti dall'interruzione delle attività produttive o anche danni reputazionali a causa di un evento cibernetico. Ne consegue che l'indennizzo assicurativo coprirà le spese necessarie per il ripristino dei sistemi informatici, dei locali eventualmente danneggiati, i costi legali da sostenere nonché la perdita di profitto legata alla eventuale interruzione dell'attività produttiva.

Il secondo caso, invece, attiene ai danni consequenziali, come i danni causati a terzi dalla violazione della sicurezza e, dunque, dalla divulgazione non autorizzata di dati sensibili. L'indennizzo riguarderà la richiesta danni avanzata dai terzi per la violazione dei loro dati.

⁴⁰¹ Tuttavia, non sempre tale questionario è redatto dall'assicurato. Accade spesso che sia l'agente a redigerlo e l'assicurato provveda soltanto alla sua sottoscrizione. Ciò implica che l'assicurato, il più delle volte, non è effettivamente a conoscenza del contenuto di tale documento e delle conseguenze che potrebbe avere ai sensi dell'art. 1892 c.c. Cfr. tra gli altri D. VALENTINO, *Commentario del Codice Civile: Dei singoli contratti. Art. 1861 – 1986* diretto da E. Gabrielli, Torino, 2011, 102.

⁴⁰² Cfr. S. J. SHACKELFORD, *Should your firm invest in cyber risk insurance?* in *Business Horizons*, 2012, 355.

La differenza tra i due approcci risarcitori è riscontrabile nel differente momento in cui si attiva la copertura: nel caso del *first party damage*, è la scoperta del danno ad azionare la copertura assicurativa, nell'ipotesi del *third party damage*, invece, è la richiesta di risarcimento dei danni avanzata dai terzi a seguito della violazione dei dati degli stessi e detenuti dall'assicurato⁴⁰³.

E' dunque, evidente che, contrariamente alla *first party coverage*, nella *third party coverage* si renderà necessario una apposita richiesta di risarcimento danni da parte dei terzi interessati.

Occorre ricordare, inoltre, che le compagnie assicurative, oltre alle coperture assicurative, forniscono al soggetto assicurato anche servizi di gestione dei rischi⁴⁰⁴. Tra i diversi metodi di valutazione del rischio utilizzati dagli assicuratori, si segnalano i più frequentemente impiegati: il metodo Monte-Carlo, che consiste in una tecnica adottata per stimare la probabilità di alcuni risultati, mediante simulazioni e variabili a caso; il metodo comportamentale, che analizza il comportamento umano durante i processi di designazione e costruzione dei sistemi di sicurezza cibernetica; il metodo parametrico che utilizza appositi parametri per definire un modello ed il metodo Delphi utilizzato per effettuare delle previsioni future⁴⁰⁵.

E' importante sottolineare che al fine di sottoscrivere una efficace *cyber insurance*, l'assicuratore dovrà tener conto di diversi fattori. Il riferimento è alla realtà specifica in cui opera la società che deve essere assicurata, al tipo di business condotto, al mercato di riferimento, al sistema di IT di cui è dotata la stessa, ai dati trattati, nonché alla politica interna adottata in tema di *cyber* sicurezza e alle misure di prevenzione e protezione adottate⁴⁰⁶.

⁴⁰³https://www.americanbar.org/groups/law_practice/publications/law_practice_magazine/2019/january-february/JF2019Selby/; <https://www.insuranceup.it/>

⁴⁰⁴https://www.law.uci.edu/faculty/full-time/talesh/Talesh-2017Law%20and%20Social_Inquiry%20Cyber%20Insurance.pdf

⁴⁰⁵ R.R. MULEY, *Cyber Risk Insurance – Issues and Challenges* in *The Journal of Insurance Institute of India*, cit., 65.

⁴⁰⁶ La formula principale che descriverà il rischio sarà la seguente: $R = P \times I$, laddove, R è il rischio dato dalla probabilità P che si verifichi un evento in particolare, per l'impatto I, inquadrabile anche come danno che causa l'evento. Tuttavia, l'assenza di dati statistici, tali da consentire una minima certezza sulla frequenza di un *cyber attack* e la costante evoluzione delle tecnologie impiegate e delle forme di attacchi informatici, rappresentano dei limiti considerevoli alla formula poc'anzi rappresentata.

Nel mondo dello *shipping*, i *cyber risks*, in linea di massima, non sono esclusi dalla copertura dei *P&I Clubs*. Un esempio è fornito dallo *UK P.& I. Club* che alla *Rule 2* delle *UK Club Rules* non prevede alcuna esclusione per i *cyber risks*⁴⁰⁷.

In seguito ad un *cyber attack*, l'assicurato, c.d. *Member*, sarà tenuto a dimostrare di aver adottato tutte le misure necessarie al fine di prevenire perdite o responsabilità. Essendo sempre più frequenti i casi di attacchi informatici, i *P. & I. Clubs* si aspettano, infatti, l'adozione di sensibili ed adeguate misure per contrastare tali fenomeni, sia a bordo delle navi, sia a terra.

Allo stesso modo, anche l'*International Group Pooling Agreement* non prevede alcuna esclusione, bensì garantisce la copertura assicurativa per i *cyber risks*.

Giova chiarire tuttavia, che non tutti i *cyber risks* sono coperti dai *P. & I. Clubs*, dal momento che alcuni non traggono origine dall'operazione e dalla navigazione della nave, come per esempio il rischio di perdita monetaria, legato ad un ricatto perpetrato ai danni di una compagnia di navigazione per il ripristino del sistema informatico della stessa, compromesso, appunto, da un *cyber attack*⁴⁰⁸.

Nell'ipotesi in cui un *cyber attack* costituisse un atto di terrorismo o anche un atto di guerra, lo stesso potrebbe rientrare nella copertura per i rischi di guerra e per il terrorismo e ciò rappresenterebbe, indubbiamente, una forte tutela per il soggetto assicurato, in quanto lo stesso potrebbe essere coperto per un *cyber attack* anche in assenza di una specifica previsione che lo tuteli in tale evenienza.

Tuttavia, è il caso di ricordare che per molto tempo, il settore assicurativo in ambito marittimo, ha assunto una posizione difensiva relativamente a tali tipologie di rischi, facendo riferimento, per diversi anni, alla *Institute Cyber Attack Exclusion Clause* (CL380 – 10/11/03), che, al par. 1.1., non fornisce alcuna copertura assicurativa in caso di *cyber attacks*.

Infatti, tale clausola adottata in tutto il mondo dalla maggior parte degli assicuratori, al citato paragrafo, non prevede la copertura assicurativa di perdite, danni, responsabilità e costi derivanti da qualsiasi tipo di attacco informatico ed esclude la

⁴⁰⁷ Cfr. *UK P&I Club* – “*Cyber risks and P&I insurance*”.

⁴⁰⁸ In linea generale, non sarebbero garantiti da alcuna copertura assicurativa anche le responsabilità, le perdite, i costi o le spese derivanti da un attacco informatico riguardante un sistema di commercio elettronico non approvato. Questa esclusione non opererebbe, invece, per i sistemi di commercio elettronico approvati quali: *Bolero*, *ESS* e la *E-Title*.

copertura assicurativa sia nei casi di danni afferenti la navigazione della nave, sia nei casi di danni concernenti operazioni a terra⁴⁰⁹.

Non sembra essere chiaro, tuttavia, se l'assicurato debba essere l'obiettivo diretto dell'attacco, o se sia sufficiente che quest'ultimo sia vittima di un danno collaterale diretto ad una terza persona.

Infatti il par. 2.1. della clausola prevede che, nei casi di copertura assicurativa contro i rischi di guerra, guerra civile, terrorismo ecc., la polizza è operativa anche in casi di perdite o danni derivanti dall'utilizzo di un computer o di sistemi elettronici, privando, dunque, di efficacia le previsioni del par. 1.1., che, avrebbero altrimenti, escluso qualsiasi copertura.

Va evidenziato, comunque, che, attualmente, il mercato assicurativo ha iniziato ad affrontare con più consapevolezza il problema dei *cyber risks* e ad offrire apposite polizze assicurative che mirano a coprire il “*cyber business interruption event*”, considerato come un accesso non autorizzato o un qualsiasi danno ai dati dell'assicurato o ancora, come un'interruzione di sistema, di *network* ecc.⁴¹⁰.

Tuttavia, talvolta il valore della copertura per la *business interruption* potrebbe essere limitato e non riflettere il reale valore dell'attività ormai andata persa. Ciò comporterebbe la non piena soddisfazione dell'assicurato che, ricevendo un indennizzo inferiore rispetto al reale valore del bene assicurato, potrebbe non essere pienamente soddisfatto per la perdita subita⁴¹¹.

Tali tipologie di polizze coprono anche le “*cyber extortion expenses*”, comprensive delle spese necessarie e ragionevoli, dei costi e delle spese sostenute per l'impiego di un consulente esterno, di un'azienda di gestione della crisi, di uno studio legale o di un consulente indipendente, oltre al valore dei costi, dei beni o dei servizi pagati dall'assicurato in seguito ad un *cyber extortion event*.

⁴⁰⁹ Cfr. *Institute Cyber Attack Exclusion Clause – Cl. 380 10/11/2003 1.1 Subject only to clause 1.2 below, in no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system. 2.1 Where this clause is endorsed on policies covering risks of war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power, or terrorism or any person acting from a political motive, Clause 1.1 shall not operate to exclude losses (which would otherwise be covered) arising from the use of any computer, computer system or computer software programme or any other electronic system in the launch and/or guidance system and/or firing mechanism of any weapon or missile.*

⁴¹⁰ Cfr. *Cyber risk insurance- policy wording. RSA.*

⁴¹¹ <https://www.canadianlawyer.com/author/lisa-r-lifshitz/is-cyber-liability-insurance-the-answer-to-data-breaches-2871/>.

Il *cyber extortion event* include, pertanto, danni, distruzione o corruzione del sistema informatico dell'assicurato o dei suoi dati, l'introduzione di un *malware* nel citato sistema, la divulgazione di dati sensibili ed il diniego di accesso.

In Italia, è interessante il riferimento al servizio di valutazione preventivo offerto dalle primarie compagnie assicurative, che precedendo la sottoscrizione del contratto e senza vincolare le parti, consente di verificare l'esposizione del soggetto da assicurare contro il *cyber risk*.

Tale servizio, finalizzato ad incrementare la propria sicurezza informatica, indennizza l'assicurato in caso di danni diretti subiti dallo stesso, come ad esempio, danni all'*hardware* nonché per i costi di ripristino dello stesso e per il rimborso di eventuali spese per assistenza giudiziale e stragiudiziale e per il caso di responsabilità civile verso i terzi⁴¹².

Alla luce di quanto sopra, è agevole notare che il mercato assicurativo abbia compiuto notevoli passi in avanti rispetto al passato e si stia, quindi, adoperando per offrire coperture sempre più adeguate, nei casi di *cyber attacks*⁴¹³.

Atteso che la copertura assicurativa debba essere considerata complementare rispetto all'infrastruttura informatica del trasporto marittimo e non sostitutiva di quella prevista dalla legge, si ricorda che l'*International Organization for Standardization (ISO)* ha recentemente pubblicato le linee guida in tema di assicurazione contro il *cyber risk*, confermando, laddove ce ne fosse ancora bisogno, che la *cyber security* rappresenta, ormai, un tema di assoluta e primaria importanza⁴¹⁴.

⁴¹² Cfr. <https://www.generali.it/282024/Cyber-Lion-DIP.pdf>.

⁴¹³ Allo stato, dunque, gli assicurati possono beneficiare non solo delle coperture garantite dai *P&I Clubs* ma anche delle polizze appositamente redatte per combattere i rischi di *cyber attacks*.

Si ricorda che recentemente una risposta a questi gravissimi rischi è stata data anche dagli organi di vigilanza sul mercato marittimo grazie alla circolare IMO in tema di gestione del rischio cibernetico marittimo. Sono state infatti fornite raccomandazioni sul rischio informatico marittimo al fine di salvaguardare le spedizioni dalle minacce informatiche, attuali ed emergenti. Il riferimento è alla circolare MSC.1/Circ 1526 del 1 giugno 2016 secondo la quale "*The Maritime Safety Committee, at its ninety-sixth session (11 to 20 May 2016), having considered the urgent need to raise awareness on cyber risk threats and vulnerabilities, approved the Interim guidelines on maritime cyber risk management, as set out in the annex. The Guidelines provide high-level recommendations on maritime cyber risk management to safeguard shipping from current and emerging cyberthreats and vulnerabilities. The Guidelines also include functional elements that support effective cyber risk management. 3 Member Governments are invited to bring the contents of this circular to the attention of all stakeholders concerned*".

⁴¹⁴ E', come già esaminato, un documento di estremo interesse dal momento che aspira a facilitare l'adozione di standard uniformi e a favorire lo sviluppo del mercato assicurativo in un settore particolarmente delicato e in crescita costante.

Pur non potendo delimitare l'ambito del *cyber risk* che, come visto in precedenza, è collegato ad una varietà infinita di modalità in cui un attacco informatico può essere perpetrato, le linee guida evidenziano i tipici incidenti *cyber* che possono essere oggetto di attenzione da parte del mercato assicurativo e le cui conseguenze, in termini di danno, possono essere varie e molto rilevanti⁴¹⁵.

Cfr. <https://www.iso.org/>. Cfr. inoltre D. M. MARINO D.M. - A. BORSELLI, *L'assicurazione cyber risk tra le priorità? Le linee guida ISO su rischi informatici e copertura assicurativa*, in <http://www.dirittobancario.it>.

⁴¹⁵ La copertura assicurativa per un *cyber attack* si segnala non solo in termini di indennizzo per le perdite da risarcimento danni nei confronti dei terzi, necessario per ripristinare l'operatività dei sistemi compromessi dal *cyber attack*, ma anche per tutti i possibili servizi di assistenza che vengono prestati a seguito del verificarsi dell'evento dannoso. Tra questi, si richiamano "la valutazione delle conseguenze dell'evento, l'attuazione di misure d'intervento per la mitigazione dei danni e per il ripristino della normale operatività dell'impresa, il coinvolgimento di esperti di investigazione forense, il supporto nell'informatica da fornire ai clienti e più in generale nella comunicazione all'esterno – si pensi a questo proposito all'obbligo per le imprese imposto dal GDPR di comunicare all'autorità competente le violazioni dei dati personali che comportino un rischio per i diritti e le libertà delle persone fisiche " così D. M. MARINO- A. BORSELLI, *L'assicurazione cyber risk tra le priorità? Le linee guida ISO su rischi informatici e copertura assicurativa*, cit..

Conclusioni

Si è visto che l'Italia pur avendo giocato, in passato, un ruolo determinante nella nascita del concetto di assicurazione marittima, con il passare del tempo e mano a mano che l'economia regionale cedeva il passo ad un'economia globale e all'affermazione di centri di produzione e distribuzione di beni situati in nazioni emergenti e più efficienti, ha perso gran parte del suo fondamentale ruolo iniziale. Per motivi storici e tecnico-ambientali e per il forte elemento internazionale che caratterizza il settore marittimo, avente ad oggetto la copertura dei rischi che corrono le cose e le persone per essere trasportate da un luogo ad un altro per la via del mare, è emerso che l'assicurazione marittima è considerata un'assicurazione speciale ed una specie delle assicurazioni contro i danni *ex art. 1882 c.c.*.

La stipula di una polizza assicurativa marittima ha, infatti, la finalità di tenere indenne il soggetto assicurato da tutti i danni che possono eventualmente derivare da sinistri legati ad eventi naturali o ad una poco diligente attività umana, e rappresenta, lo strumento idoneo per la ripartizione dei rischi intrinseci all'attività di navigazione.

Si è visto anche che, per la forte influenza straniera nel settore dell'assicurazione marittima, e al fine di evitare regolamentazioni differenti a seconda dello Stato di appartenenza dei vari soggetti coinvolti, si è avvertita l'esigenza, soprattutto a livello internazionale, di una regolamentazione uniforme.

Esigenza che ha portato alla conclusione di Convenzioni internazionali di diritto uniforme, fermo restando che in tema di disciplina applicabile, per le assicurazioni contro i rischi della navigazione e nell'ipotesi in cui non siano derogate, trovano applicazione sia le disposizioni contenute nell'ambito del codice civile in tema di assicurazioni in generale (artt. 1882-1903 c.c.), sia quelle in tema di assicurazioni contro i danni (artt. 1902-1918 c.c.) e che al fine di rispettare un criterio di standardizzazione dei contratti e per un'efficiente gestione dell'impresa assicurativa, l'intera disciplina delle assicurazioni marittime è stata affidata alla regolamentazione pattizia delle parti interessate.

Le principali compagnie assicurative, infatti, pur adottando un proprio formulario, nella pratica stipulano contratti che richiamano frequentemente clausolari stranieri, al fine di integrare o derogare al proprio formulario, diffondendo così, a livello

internazionale, i clausolari predisposti dall'*International Underwriting Association of London*, anche conosciuti con il termine *Institute Clauses*.

E' interessante sottolineare, inoltre, come, a seguito della evoluzione del mercato assicurativo, le disposizioni del codice della navigazione, a volte, siano risultate inadeguate a garantire una tutela di più ampio raggio, al punto che la prassi assicurativa è stata costretta ad elaborare una nuova tipologia di copertura assicurativa.

Il riferimento è ai *P. & I.*, che pur essendo un'assicurazione di responsabilità autonoma, si presenta come una copertura assicurativa integrativa di quella dei rischi di responsabilità.

Negli ultimi due secoli, i *P. & I. Clubs* hanno infatti rappresentato un significativo punto di riferimento in tema di assicurazione della responsabilità armatoriale.

In linea con l'azione politica europea, la tutela della sicurezza del mare e del sistema dei traffici marittimi, ha svolto un ruolo determinante, proprio in tema di sviluppo della copertura assicurativa per la responsabilità armatoriale relativa ai danni provocati da inquinamento.

Responsabilità che preoccupa, fortemente, i *Clubs* per le potenziali ingenti somme dovute a titolo di risarcimento per questo tipo di danni.

Al riguardo è importante sottolineare il cambiamento di politica avente ad oggetto un più severo regime di responsabilità nei confronti dell'armatore o del vettore, a seguito dei tanti disastri marittimi verificatisi negli ultimi anni, e dei conseguenti ingenti danni di natura ambientale.

A favore di tale cambiamento ha contribuito anche l'elevata sensibilizzazione dell'opinione pubblica mondiale sul tema dell'inquinamento marittimo da idrocarburi e sulla tutela dei passeggeri.

Il quadro normativo, in tema di sicurezza del mare e di tutela dei terzi danneggiati per perdite e danni subiti a causa di incidenti provocati da navi, che risulta oggi particolarmente attivo, si è ulteriormente arricchito grazie alla Commissione della Comunità europea che ha emanato un Regolamento ed una serie di Direttive, portando così alla luce il cd. "terzo pacchetto sicurezza".

Nell'ambito di questo micro sistema normativo, assume particolare rilevanza la Direttiva 2009/20/CE del 23 aprile 2009 in tema di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, che favorisce il collegamento a Convenzioni internazionali, a modelli giuridici e a regole negoziali consolidate nella prassi, tra le quali

assumono un ruolo determinante le regole dei *P. & I. Clubs* considerate “complemento funzionale” della Direttiva 2009/20/CE.

Le coperture assicurative che i *P. & I. Clubs* prestano ai proprietari di navi cisterna per la responsabilità dei rischi da inquinamento, hanno, infatti, assunto una particolare rilevanza grazie alla regolamentazione convenzionale uniforme disciplinante alcuni settori del trasporto marittimo commerciale.

Al fine di contrastare gli effetti di incidenti marittimi dalle dimensioni catastrofali, si è registrato così l'esistenza di un quadro nuovo che ha favorito anche lo sviluppo di: Convenzioni internazionali sulla responsabilità armatoriale, promosse nell'ambito dell'ONU, da una *specialized agency*, la *International Maritime Organization*, c.d. IMO; l'adozione del modello dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale; l'esercizio dell'azione diretta dei terzi danneggiati contro i *Clubs*.

Le diverse Convenzioni internazionali che si occupano del tema, prevedono, infatti, che una nave indipendentemente dalla propria bandiera, possa entrare nelle acque territoriali di un altro paese membro delle Convenzioni stesse, solo a condizione che sia in possesso di idonea certificazione attestante l'esistenza di una adeguata garanzia assicurativa o finanziaria dei rischi a terzi. A sostegno della finalità pubblicistica di tutela dei terzi danneggiati le Convenzioni prevedono, inoltre, la possibilità di esercitare l'azione diretta contro i *Clubs*.

Una riflessione sul cambiamento registrato, negli ultimi anni, a seguito dell'inserimento delle regole in tema di assicurazione obbligatoria nell'ambito delle Convenzioni internazionali e riguardante la responsabilità armatoriale, porta a ritenere che le stesse regole sembrano indirizzarsi, sempre nel pieno rispetto del modello di assicurazione mutualistica dei *P. & I.*, proprio verso un “movimento normativo” proiettato a creare una forma di diritto dell'assicurazione della responsabilità armatoriale.

Inoltre si è avuto modo di soffermare l'attenzione, seppure brevemente, su un tema nuovo, particolarmente delicato e riguardante la tutela dei terzi e la sicurezza del mare nell'ambito di una società sempre più tecnologizzata, ove assume un significativo rilievo la garanzia di un alto livello di protezione dei sistemi informatici.

Le assicurazioni marittime, infatti, si trovano oggi a dover affrontare uno scenario nuovo ed in continua evoluzione: quello delle minacce *cyber*.

Negli ultimi anni la pericolosità ed i sempre più frequenti *cyber attacks*, e la conseguente trasformazione della percezione del rischio, hanno richiamato l'attenzione degli studiosi, sulle possibili e gravi conseguenze derivanti da tali attacchi: il *cyber risk*, è considerato come quello tra i rischi che maggiormente può avere, in termini di effetti, una portata sconfinata dalle dimensioni realmente catastrofiche.

In merito alla frequenza dei *cyber attacks*, non è dato sbilanciarsi giacchè, essendo un fenomeno relativamente recente, i dati a disposizione sono pochi e molto diversi tra loro. Quanto, invece, alla loro gravità, le conseguenze economiche sono eloquenti: nel caso della *A.P. Moller Maersk*, i danni economici sono stati stimati in 850 milioni di dollari, oltre ai ripetuti e pericolosi ingorghi di navi, in quasi 80 porti nel mondo. Parimenti considerevole è stata la perdita subita dalla *Clarkson PLC*, atteso che il prezzo delle azioni è diminuito di circa il 2% in seguito all'attacco informatico.

E', dunque, necessario affrontare il tema del *cyber risk*, anche da un punto di vista giuridico ed in considerazione di un altro grave pericolo, anch'esso in continua evoluzione, quale quello della pirateria.

Indagine che risulta particolarmente delicata se si tiene conto del fatto che il contratto di assicurazione è disciplinato dal nostro codice civile risalente al 1942, anno in cui era impensabile prevedere e disciplinare un rischio come quello del *cyber risk* e che il panorama giuridico è destinato a cambiare nei prossimi anni in maniera significativa, anche a seguito dell'entrata in vigore della nuova regolamentazione europea riguardante il trattamento dei dati e la sicurezza informatica, comprendenti, tra l'altro, il Regolamento 679/2016, c.d. GDPR, e la la Direttiva 1148/2016 (NIS).

La nuova normativa europea appare più rigida sulla protezione dei dati: non solo le imprese sono obbligate a comunicare immediatamente l'eventuale perdita o sottrazione di dati sensibili, ma sono previste anche applicazioni di multe salatissime a chi perderà o diffonderà dati senza autorizzazione, anche fosse a causa di un attacco *cyber*.

E' necessario, dunque, che le compagnie di navigazione, interessate ad una copertura assicurativa per i *cyber attacks*, promuovano, una nuova politica che veda un effettivo e valido investimento in termini di risorse e tecnologie per la propria sicurezza informatica.

Potrebbero risultare utili sul piano della prevenzione sia l'adozione di misure adeguate e idonee a rendere tollerabile l'assunzione del rischio, anche in vista della corresponsione di un premio minore da corrispondere, sia l'esecuzione periodica di verifiche di sicurezza, necessarie al fine di individuare preventivamente eventuali inadeguatezze o non conformità, nonostante dubbi e riflessioni sul punto non manchino.

Infatti, se da una parte i *brokers* e gli *underwriters*, spesso, incontrano serie difficoltà nel momento della determinazione della stima dell'importo del rischio da assicurare per i danni derivanti da un *cyber attack*, dall'altra parte perplessità non mancano anche per il soggetto assicurato. Quest'ultimo, infatti, può correre non solo il pericolo di un'erronea valutazione del rischio, che influisce anche sul pagamento del premio, ma anche quello di vedersi riconosciuto un indennizzo inferiore al reale valore del bene assicurato.

Così come dubbi e perplessità riguardano, altresì, il linguaggio utilizzato nelle polizze di *cyber insurance*, frequentemente, vago ed impreciso al punto da rendere difficile individuare cosa sia coperto dall'assicurazione e cosa non lo sia.

Considerata la natura potenzialmente catastrofica del *cyber risk*, è quindi necessario sviluppare e condividere nuove strategie difensive che contribuiscano all'adozione di differenti approcci metodologici, al fine di consentire sia di schermare l'intero proprio patrimonio dalle possibili conseguenze di un potenziale attacco informatico o di una grave omissione dell'uomo, sia di aumentare la sensibilizzazione, la formazione e la comunicazione in tema di *cyber risk*.

Una perplessità di non poco conto attiene anche al momento in cui il *cyber attack* viene perpetrato ed al momento in cui lo stesso è scoperto dalla vittima, visto che potrebbero intercorrere mesi prima di scoprire di essere stati effettivamente colpiti da un attacco cibernetico.

Ciò potrebbe comportare gravi conseguenze da un punto di vista assicurativo, atteso che la notifica del reclamo all'assicuratore potrebbe risultare tardiva e, dunque, comportare la non operatività della polizza assicurativa. All'uopo, ai sensi degli articoli 1913, 1914 e 1915 c.c., l'assicurato è tenuto ad osservare una serie di regole di condotta, attinenti la tempestiva denuncia del sinistro ed il salvataggio della cosa assicurata, pena la perdita dell'indennizzo assicurativo.

L'art. 1913 c.c. prevede, infatti, che "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". Tale disposizione continua ancora prevedendo 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". Quest'ultimo è, altresì, tenuto ai sensi dell'art. 1914, primo comma c.c., a "fare quanto gli è possibile per evitare o diminuire il danno".

Le conseguenze derivanti da un inadempimento degli obblighi previsti dagli articoli 1913, 1914 e 1915 c.c. risultano particolarmente dannose per l'assicurato che, al verificarsi del sinistro, dovrà agire con estrema cautela, ed è comprensibile, pertanto, che un *cyber attack*, scoperto dopo mesi dal suo verificarsi, potrebbe avere effetti davvero devastanti per l'assicurato.

Un'ulteriore perplessità relativa alla posizione dell'assicurato attiene alle tipologie di attacchi informatici subiti dallo stesso. Si osserva, infatti, che non sempre è agevole fornire una prova documentale dell'accadimento degli stessi, o dimostrare che l'evento sia opera di un terzo o dello stesso assicurato, nei confronti del quale si potrebbe, eventualmente, ipotizzare una frode assicurativa ai danni dell'assicuratore.

In proposito appare inevitabile il riferimento, da parte delle compagnie assicurative, alle indagini scientifiche ed al supporto dei responsabili dei dipartimenti informatici, i quali devono essere in grado di fornire prove adeguate, tali da supportare adeguatamente la richiesta di indennizzo assicurativo.

L'esperienza vissuta dalle compagnie di navigazione a seguito dei *cyber attacks* subiti, la nuova consapevolezza dei *cyber risks*, l'impegno delle organizzazioni (quali l'IMO) nel settore della navigazione, per l'attuazione della gestione del rischio cibernetico, e l'impegno delle istituzioni nazionali ed internazionali per fronteggiare il crescente rischio di attacchi, rendono oramai pienamente consci che il mercato marittimo non è immune da tale grave minaccia e che non si può più aspettare.

Occorre infine sottolineare che, nonostante le richiamate novità normative e l'adozione delle dovute misure precauzionali risultino essere un valido aiuto per un mercato caratterizzato da interessanti previsioni di crescita, il fattore determinante al fine di una *cyber security*, resta pur sempre quello umano.

E' una sfida difficile ed insolita per il contesto *cyber risk* nel quale si opera e nel quale appare necessaria la collaborazione con esperti del settore giuridico,

dell'informatica e del mondo assicurativo al fine di predisporre non solo una strategia "di controllo e di limitazione del rischio", ma anche una strategia "di agire" per rendere il rischio stesso tollerabile attraverso la stipula di una valida polizza assicurativa.

Quanto all'odierno mercato assicurativo, dopo alcuni anni di stallo durante i quali non è stata garantita un'efficace copertura assicurativa contro i *cyber attacks*, allo stato, le compagnie assicurative hanno iniziato una nuova politica, redigendo, apposite polizze o clausole integrative di polizze già esistenti, per offrire protezione contro tale rischio, nonostante le forti criticità circa l'aspetto giuridico ed il linguaggio utilizzato, frequentemente vago ed impreciso e nonostante il pagamento del premio risulti, al momento, ancora particolarmente alto.

Tale situazione suscita l'auspicio che si possa arrivare quanto prima ad un quadro normativo globale sulla *cyber security*, per favorire uno standard a cui tutti gli assicuratori possano ricorrere, tale da consentire la protezione degli *assets* strategici, nazionali e internazionali, delle compagnie stesse, e salvaguardare, anche alla luce della nuova normativa europea, le libertà fondamentali dei cittadini.

Auspicio che, tuttavia, non appare privo di preoccupazioni, dal momento che la continua evoluzione della tecnologia, potenzialmente indirizzata a migliorare la produttività e l'efficienza, genera anche una corrispondente evoluzione nel campo delle metodologie degli attacchi e quindi del rischio cibernetico.

Ma vi è di più, oltre all'auspicio che si possa arrivare quanto prima ad un quadro normativo globale sulla *cyber security* e alla necessità di porre in essere adeguate misure di protezione, tali da ridurre il rischio di *cyber attacks*, per gli assicuratori sarebbe utile mettere in campo un'ampia e dettagliata attività di *due diligence*, in modo da verificare periodicamente l'adeguatezza dei sistemi di controllo informatico e di sicurezza dell'assicurato, in grado di fronteggiare eventuali minacce *cyber*.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Cyberworld, Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, Milano, 2017.

ALFARANO B., *Natura giuridica dell'abbandono della nave all'assicuratore*, in *Dir. mar.*, 1947, 226.

AMOROSO L., *L'assicurazione marittima nel Medioevo*, Torino, 1939.

ANDERSEN C. B. – DE LA RUE C., *The Role of the P. & I Clubs in Marine Pollution Incidents*, 2010, 85 TLR, 1263.

ANDERSON R., BOHME R., CLAYTON R., MOORE T., *Security economics and the internal market, available in [https://www.enisa.europa.eu/publication/archive/economics-sec/at_download/fullReport_on_03/01/2017_\(January_2008\)](https://www.enisa.europa.eu/publication/archive/economics-sec/at_download/fullReport_on_03/01/2017_(January_2008))*.

ANIA, *Il rischio cyber. Conoscerlo di più per proteggersi meglio*, in <http://www.ania.it>.

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015.

ANTONINI A., (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010.

ANTONINI A., *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.* 2006, 641.

ANTONINI A., *L'incidenza soggettiva del danno da contaminazione ambientale*, in *L'uomo e l'ambiente marino*, Atti del XV Convegno internazionale "Mare e territorio", Agrigento, 24-25 ottobre 1997, Agrigento, 1998, 5 ss.

ANTONINI A., *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in *Dir. mar.*, 1997, 22.

ANTONINI A., *Contribuzione alle avarie comuni, copertura assicurativa e diritti del danneggiato: profili concernenti il corso della prescrizione*, in *Trasporti*, 1989, 3.

ANTONINI A., *Profili assicurativi nel trasporto di merci sopra coperta*, in *Trasporti*, 1986, 28.

ANTONINI A., *La copertura assicurativa dei containers trasportati sopra coperta*, in *Il trasporto pubblico e privato nella legislazione statale e regionale*, Atti del Convegno, Jesolo, 1-3 giugno 1984, Padova, 1986, 131.

ARGYRIADIS A., *Die Frachtversicherung*, Hamburg, 1962.

ARNOULD J., *Law of marine insurance and average*, London, 2008.

ARNOULD J., *Marine Insurance*, London, 1961.

ASCOLI P., *Il codice di commercio commentato*, III, *Del commercio marittimo e della navigazione*, Torino, 1923.

ASQUINI A., *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Noviss. Dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 393.

BAER W., *Rewarding it security in the marketplace* in *Contemp. Secur. Policy*, 24, 2003, 190.

BAGNARIOL S., *L'assicurazione della nave*, in A. Antonini (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, 71.

BALDONI R. – MONTANARI L., *Un framework nazionale per la cyber security* in <https://www.cybersecurityframework.it>.

BALDONI R., MONTANARI L., QUERZONI L., *Italian Cybersecurity Report Controlli Essenziali di Cybersecurity* in <https://www.cybersecurityframework.it>, 2016.

BALESTRA N., *Le assicurazioni dei rischi di guerra*, Milano, 1991.

BALESTRA N., *L'assicurazione dei containers contro i danni*, in *Dir. trasp.*, I, 1990, 137.

BALESTRA N., *La copertura assicurativa della responsabilità civile da urto per i relitti*, in *Dir. mar.*, 1989, 1206.

BANDYOPADHYAY T., *Organizational adoption of cyber insurance instruments in its security risk management – a modeling approach*, in *SAIS 2012 Proceedings*, 2012.

BAUGHEN S., *Shipping Law*, New York, 2015.

BENSA E., *Il contratto di assicurazione nel Medioevo*, Genova, 1884.

BERLINGIERI F., *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, 962.

BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.

BERLINGIERI F., *Il protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene e l'assicurabilità del limite del risarcimento*, *Dir. mar.*, 2007, 322.

BERLINGIERI F., *La nozione di nave e la sua applicazione alle convenzioni internazionali*, in *Dir. mar.*, 2000, 967.

BERLINGIERI F., *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, The Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1998.

BERLINGIERI F., *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. mar.* 1992, 3.

BERLINGIERI F., *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, in *Dir. mar.*, 1983, 61.

BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia sulla nave*, Padova, 1965.

BERLINGIERI F., *Assicurazione a tempo o assicurazione a viaggio*, in *Dir. mar.*, 1960, 171.

BERLINGIERI F., *La Running Down Lause e gli effetti del richiamo della clausola nelle polizze italiane*, in *Dir. mar.*, 1960, 551.

BERLINGIERI F., *Appunti sul rischio putativo e sul valore risarcibile nelle assicurazioni di navi*, in *Dir. mar.*, 1925, 545.

BETTERLEY R.S., *Undertaking the cyber risk insurance and remediation services marketplace*, available in <http://www.casact.org/community/affiliates/CANE/0412/Betterley2.pdf> on 03/01/2017.

BETTERLEY R. S., *Cyber/privacy insurance market survey – 2015*, available in http://betterley.com/samples/cpims15_nt.pdf on 03/01/2017 (June 2015).

BIENER C., ELING M., WIRFS J.H., *Insurability of Cyber Risk: An Empirical Analysis* in *The Geneva Papers*, 2015, 144.

BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERMANAGER, INTERTANKO, IUMI, OCIMF, *World Shipping Council, The Guidelines on Cyber Security onboard ships*, 2018.

BIRCH REYNARDSON W.R.A., *The History and Development of P.& I. Insurance: the British Scene*, in *Tulane Law Review*, 1969.

BOCCHESI D., *Polizza stimata e inopponibilità al terzo responsabile* in *Dir. trasp.*, 1993, 917.

BOGLIONE A., *L'assicurazione della Costa Concordia e la protezione P. & I.*, in *Riv. dir. nav.*, 1, 2014, 291.

BOGLIONE A., *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano, inglese ed internazionale* in *Ass.*, 2012, 54.

BOGLIONE A., *Commento all'art. 517. Ricorso di terzi danneggiati da urto*, in AA.VV., *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, a cura di G. Volpe Putzolu, Padova, 2010, 212.

BOGLIONE A., *Commento all'art. 513 cod. nav.*, in AA.VV., *Commentario breve al diritto delle assicurazioni*, a cura di G. Volpe Putzolu, Padova, 2010, 176.

BOGLIONE A., *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, 117.

BOGLIONE A., *Rischio e interesse (assicurabile e assicurato) nelle assicurazioni (marittime e non) c.d. di guerra: una problematica sempre di attualità* in *Dir. mar.*, 2004, 116.

BOGLIONE A., *Assicurazione merci "all risks", insufficienza di imballaggio e dintorni*, in *Dir. mar.*, 2002, 1332.

BOGLIONE A., *Il broker di assicurazione e di riassicurazione in Italia e in Inghilterra. Funzioni e responsabilità*, in *Ass.*, 2000, 23.

BOGLIONE A., "Non disclosure" e "misrepresentation" in *Assicurazione e riassicurazione* in *Dir. mar.*, 2000, 33.

BOGLIONE A., *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*, in *Dir. mar.*, 1989, 565.

BOGLIONE A., *Rischi guerra, perdita totale costruttiva, abbandono, "sue and labour" e riduzione del massimale nel vigore di polizza di assicurazione corpi emessa in Italia*, in *Dir. mar.*, 1982, 276.

BOGNETTI G.P., *Sui primordi dell'assicurazione*, in *Riv.dir.com.*, 28, I, 1930.

BOI G.M., *I modi di utilizzo della nave e la prassi contrattuale internazionale: riflessioni in tema di inquadramento giuridico*, in *Dir. mar.*, 2008, 3.

BOI G.M., *La running down clause*, in *Dir. mar.*, 1994, 95.

BOI G.M., “*Seaworthiness*” e “*due diligence*” nell’assicurazione corpi e nel trasporto marittimo di cose in *Dir. mar.*, 1974, 306.

BOYES H. – ISEBELL R. – LUCK A., *Code of Practice Cyber Security for Ports and Port Systems*, *The Institution of Engineering and Technology (IET)*, London, 2016.

BONASSIES P., *Après l’Erika: les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d’une pollution maritime par hydrocarbures*, in *Dir. mar.*, 2000, 1570.

BONELLI F., *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.*, 1983, 130.

BONOLIS G., *Svolgimento storico dell’assicurazione in Italia*, Firenze, 1901.

BRADFORD J., *Network security & cyber risk management: The fourth annual survey of enterprise-wide cyber risk management practices in Europe*, Advisen Ltd., February 2015.

BRIGNARDELLO M., *I problemi sollevati dalla pirateria: alcuni spunti di riflessione*, in *Dir. intern.*, 2009, 336.

BROWN R. H. – REED P. B., *Marine reinsurance*, London, 1981.

Brown R. H., *Marine insurance*, London, 1978.

BRUNETTI A., *Manuale di diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947.

BRUNETTI A., *Diritto marittimo privato italiano*, III, Torino, 1938.

BRUNETTI A., *Assicurazione di interesse non attuale in assicurazioni*, 1938, 180.

BRUNETTI A., *Diritto marittimo privato*, I- II, Torino, 1929.

BRUNETTI A., *Commentario al codice di commercio*, VI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, Milano, 1920.

BUTTARO L., voce *Assicurazione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, Milano, III, 1958, 466.

BUTTARO L., *L’interesse nell’assicurazione*, Milano, 1954.

BUTTARO L., *Assicurazioni in generale*, in *Riv. trim. dir. e proc.*, 1951, 1109.

CAZZI B., *Assicurazione ed economia nell’età moderna*, in *L’assicurazione in Italia fino all’Unità*, Milano, 1975, 355.

CAMARDA G., *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Torino, 1988.

CAMILLO M., *Cyber risk and the changing role of insurance* in *Journal of Cyber Policy*, 2017, 55.

CAMPAILLA M., *La mediazione marittima*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Milano, 1996, 177.

CAPALDO G., *Contratto aleatorio e alea.*, Roma, 2004.

CAPOTOSTI R., *Assicurazione: VI) Riassicurazione* in *Enc. giur.*, III, Roma, 1988.

CAPOTOSTI R., *La riassicurazione*, Padova, 1970.

CAPOTOSTI R., *Rischio putativo nell'assicurazione marittima di merci e nullità del contratto per avaria particolare preesistente all'imbarco*, in *Foro. it.*, 1961, I, 1346.

CARBONE S. – CELLE P. – LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011.

CARBONE S. M., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, continuato da P. Schlesinger, Milano, 2010, 278.

CARBONE S. M., *Il diritto marittimo attraverso i casi ed i modelli contrattuali*, Torino, 2002, 274.

CARBONE S. M., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988.

CARBONE S. M., *Legge regolatrice del contratto di assicurazione e rinvio a formulari inglesi*, in *Dir. mar.*, 1984, 700.

CARBONE S. M., *Limitation of Liability for Maritime Claims. An Analysis of the CMI Cft Convention as Amended by IMCO* in *Dir. mar.*, 1976, 278.

CARBONE S. M., *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970.

CARRETTA M., *Una non condivisibile sentenza della Cassazione in tema di titolarità del diritto all'indennizzo in caso di assicurazione per conto di chi spetta*, nota a Cass. 30 gennaio 2008 n. 2094, in *Dir. trasp.*, 2008, 791.

CARRETTA M., *Trattati di riassicurazione nel settore dei trasporti marittimi ed aerei*, in *Dir. trasp.*, 2007, 43.

CARRIERO G., *Sulla figura giuridica del broker*, in *Foro it.*, 1981, I, 750.

CARROZZO V. – DI BARTOLO S., con il contributo di R. CHIESA –G.M. TOSI BELEFFI, *Cosa succede nel mondo*, in AA.VV., *Cyberworld. Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, Milano, 2017, 53.

CASCIANO D., *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, 71 ss.

CASSANDRO G., *Note storiche sul contratto di assicurazione*, in *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, 1982, 275 ss.

CASSANDRO G., *Lineamenti storici dell'assicurazione*, in *Quaderni del CIRSA*, 1976, 14.

CASSANDRO G., *Sul contratto di assicurazione*, Milano, 1959.

CASSANDRO G., voce *Assicurazione (premessa storica)*, in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, 420.

CASTELLANO G. – SCARLATELLA S., *Le assicurazioni private*, in *Giur. sist. civ. comm.*, fondata da W. Bigiavi, Torino, 1981.

CELLE P., *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento [CE] 392/2009*, in *Dir. Mar.*, 2012, 766.

CELLE P., *L'assicurazione marittima merci nel nuovo regime di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1995, 630.

CELLE P., *L'assicurazione contro i danni alle cose trasportate stipulata dal vettore per conto di chi spetta*, in *Dir. mar.*, 1991, 650.

CERVELLI V. R., *Notucole in tema di ambito temporale del trasporto marittimo di merci*, in *Dir. trasp.* 1999, 635.

CHIESA R., *Simulazione di un attacco*, in AA.VV., *Cyberworld, Dall'hacking al profiling, dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, Milano, 2017, 30.

CHINDEMI D., *Sulla necessità dell'esistenza del rischio al momento della stipula del contratto assicurativo*, in *Dir. econ. ass.*, 1997, 3673.

CLAVERO TERNERO M., *Clubs de P. & I.*, Madrid, 1992.

COMENALE PINTO M., *Il meccanismo dei fondi nel risarcimento del danno ambientale marino*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 561.

COMENALE PINTO M., *Sulla procedura di liquidazione del debito armatoriale attivata in relazione a un solo credito sub iudice*, in *Giust. civ.*, 2013, 2407.

COMENALE PINTO M., *L'epilogo della querelle sulla rilevanza di dolo e colpa grave nella limitazione del vettore marittimo di cose*, in *Dir. tur.*, 2005, 364.

COMENALE PINTO M., *Contro il rischio da inquinamento ambientale da idrocarburi: il doppio scafo*, in *Giust. civ.*, 2005, 161.

COMENALE PINTO M., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Padova, 1993.

COMENALE PINTO M., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi proveniente da navi: il regime delle norme di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, 1990, 11.

CORCIONE C., *Analisis de los seguros de P&I y el principio de "pagar par ser pagado"* in *Revista de Derecho Internacional Privado Panameno y Comparado*, 2015.

CORCIONE C., *L'applicazione della clausola "off hire" alla luce dei recenti sviluppi giurisprudenziali in materia*, in *Dir. mar.*, 2014, 1005.

CORRIAS P., *Sulle peculiarità della disciplina del rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. trasp.*, 1995, 33.

COSTABEL A., *Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.* 1963, 574.

CRISAFULLI BUSCEMI S., *Azione per avaria ed azione per abbandono della nave all'assicuratore*, in *Ass.*, 1980, I, 266.

CRISTOFFANINI A., *Legittimazione e rappresentanza nella dichiarazione di abbandono*, in *Ass.*, 1951, I, 297.

CUGURRA F., *Assicurazioni merci trasportate e transit clause*, in *Dir. mar.*, 2003, 870.

CUOZZO G., *Cyber risk: solo 10 minuti per hacherare una nave* al convegno "Le rotte digitali del trasporto. Iot e big data: opportunità e rischi della digital transformation in <https://www.aspise.com>.

CUSMAI A., *L'assicurazione delle merci*, in A. Antonini (coordinato da) *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010.

CUSMAI A., *Legittimazione attiva dell'assicuratore in surrogazione e pluralità di polizza a tutela degli interessi del proprietario di merci trasportate*, in *Dir. trasp.*, 2006, 918.

D'AMATO P.–MIGNONE A., *Sulla surroga dell'assicuratore e la relativa prova*, in *Dir. mar.*, 2006, 875.

DARDANI M., *Sull'applicazione dell'art. 1901 c.c., 1° co., c.c. nel mercato assicurativo marittimo*, in *Dir. mar.*, 1978, 226.

DAVEGGIA C., *Forme contrattuali dell'assicurazione marittima medioevale*, in *Ass.*, 1984, I, 360.

DAVEGGIA C., *L'assicurazione del nolo e la sua prima comparsa nella storia dell'assicurazione*, in *Dir. prat. Ass.*, 1984, 339.

DEIANA M., *Problematiche giuridiche della raccolta e gestione nei porti dei rifiuti prodotti dalle navi*, in *Atti del convegno Raccolta e gestione nei porti dei rifiuti prodotti da navi*, Cagliari, 2006, 19.

DEIANA M., *Le nuove frontiere alla lotta contro l'inquinamento marino proveniente dalle navi*, in *Via Mare, Mensile di viaggi, portualità, spiagge, cultura mediterranea*, Cagliari, 2005, 34-36.

DE POLIS S., *Rivoluzione? Evoluzione! Rivoluzione dei rischi ed evoluzione del mercato assicurativo in un ecosistema in accelerazione, tra cambiamenti climatici, socioeconomici e regolamentari*, intervento al Convegno Nazionale AIBA 2019 in <https://www.ivass.it> Roma 27 marzo 2019.

DI GIANDOMENICO G., *Il contratto e l'alea*, Padova, 1987.

DINI B., *Introduzione a Melis, Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, *Le fonti*, Roma, 1975.

DI RENZO III J.- DRUMHILLER N. K. – ROBERTS F. S., *Issues in Maritime Cyber Security*, Washington, 2017, 17.

DOMAS M., *L'assurance maritime au Lloyd's. Histoire, Organisation, Commentaire de la Police Etude Theorique et pratique*, Paris, 1937.

DOMINEDÒ F.M., *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957.

DOMINEDÒ F.M., *Introduzione al diritto della navigazione*, Roma, 1951.

DONATI A. – VOLPE PUTZOLU G., *Manuale di diritto delle assicurazioni*, Milano, 2019.

DONATI A., voce *Assicurazioni marittime e aeronautiche* in *Enc. dir.*, III, Milano, 1958, 731.

DONATI A., *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, I- III, Milano, 1958.

- DONATI A., *Il contratto di assicurazione nel codice civile*, Roma, 1943.
- DONATI A., *Il contratto di assicurazione in abbonamento*, Roma, 1935, 30.
- DONATI A., *Assicurazioni terrestri, assicurazioni marittime e la loro unificazione legislativa*, in *Ass.*, 1934, I, 472.
- D'ORSI F., *Influenza del trasbordo sull'assicurazione delle merci*, in *Dir. trasp.*, 2008, 473.
- D'ORSI F., *In tema di clausola f.a.p.s.*, in *Dir. trasp.*, 1996, 221.
- DOVER G., *Handbook to Marine British Shipping Laws* a cura di N. Singh e R. Colinvaux, London, 1967.
- ELING M., SCHNELL W., *What do we know about cyber risk and cyber risk insurance?* in *The Journal of Risk Finance*, 2016, 482.
- FACCO A., *Note sulla titolarità dell'interesse assicurativo e sulla determinazione della colpa grave dell'assicurato*, in *Resp. civ. e prev.*, 2009, 348.
- FANARA E., *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di Tullio L.-Deiana M.), Cagliari, 1993, 401.
- FANELLI G., *Le assicurazioni*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da Cicu e Messineo, Milano, 1973, 345.
- FANELLI G., *Saggi di diritto delle assicurazioni*, Milano, 1971.
- FARENGA L., *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, Torino, 2016.
- FARENGA L., *Diritto delle assicurazioni private*, Torino, 2001.
- FAVARA E., *Legittimazione nella surroga dell'assicuratore e prova del contratto*, in *Giur. compl. Cass. civ.*, 1954, V, 507.
- FERRARINI S., *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991.
- FERRARINI S., *L'assicurazione della charterer's liability*, in *Dir. trasp.*, 1988, 11.
- FERRARINI S., *Sui problemi giuridici posti dalla svalutazione monetaria nel campo delle assicurazioni marittime*, in *Ass.* 1983, I, 479.
- FERRARINI S., *Progetti di una nuova regolamentazione dell'assicurazione marittima merci*, in *Ass.*, 1982, I, 3.

FERRARINI S., *Polizze tipo italiane e clausolari inglesi di assicurazioni marittime*, in *Ass.*, 1981, I, 125.

FERRARINI S., *Italian National Reports to the Xth Int. Congress of Comparative Law Budapest 1978*, Milano, 1978, 375.

FERRARINI S., *I Protecting and Indemnity Clubs*, in *Ass.*, 1968, 292.

FERRARINI S., *L'assicurazione nella navigazione interna*, in *Atti del I congresso di diritto fluviale e della navigazione interna*, Milano, 1962.

FERRARINI S., *Il regolamento dei danni da urto nell'assicurazione della nave*, in *Ass.*, 1960, I, 131.

FERRARINI S., *La stima del valore di assicurazione con particolare riguardo alle assicurazioni marittime*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 3.

FERRARINI S., *Prova degli estremi della surroga assicuratoria ed eccezioni opponibili dal terzo all'assicuratore*, in *Ass.*, 1954, II, 2, 249.

FERRARINI S., *Vizio proprio della cosa assicurata e prova della risarcibilità del sinistro* in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, 29.

FERRARINI S., *In tema di assicurazione in abbonamento*, in *Ass.*, 1953, II, 151.

FERRARINI S., *Sulla responsabilità dell'assicurato per la conservazione del diritto di surrogazione dell'assicurato*, in *Foro it.*, 1948, I, 610.

FERRARINI S., *Premio di assicurazione*, in *Dizionario prat. del dir. priv.*, 1936.

FERRARINI S., *L'interesse nell'assicurazione*, Pisa, 1935.

FERRI G., *L'interesse nell'assicurazione danni* in *Assicurazioni*, 1941, I, 205.

FIORE B., *Vendita cif di cose da trasportare (con assicurazione per conto di chi spetta), pagamento contro documenti e diritto del venditore all'indennizzo*, in *Dir. Trasp.*, 2004, 845.

FIORE B., *I presupposti della surrogazione legale dell'assicurazione nell'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2002, 920

FIorentino A., *Le assicurazioni contro i rischi della navigazione* in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 230.

FLOR R., *Cybersecurity ed il contrasto ai cyber-attacks a livello europeo: dalla CIA-Triad Protection ai più recenti sviluppi* in *Dir. internet*, 2019, 456.

FLOWER R. – JONES M.W., *Lloyd's of London: an illustrated history*, London, 1974.

FOGLIANI E., *Assicurazioni marittime*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, Torino, 2004, 361.

FOGLIANI E., *Onere della prova e navigabilità della nave nell'assicurazione corpi*, nota a Cass. 10 maggio 1995, n. 5123, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1996, 244.

FOSCHINI M., *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, 18.

GAETA D., voce *Nave*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, 603.

GAETA D., *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965.

GALGANO F., *Diritto Commerciale: Le società*, XVI, Bologna, 2006.

GALGANO F., *La responsabilità dell'armatore*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, 11.

GAMBINO, A., voce *Assicurazione (contratto di assicurazione: profili generali)*, in *Enc. Giur.*, III, 1988, 12.

GAMBINO, A., *L'assicurazione nella teoria dei contratti aleatori*, Milano, 1964.

GARRIGUES J., *Alcunas idea sobre el interes en el seguro contra danos en Studi in onore di A. Donati*, Roma, 1970, I, 173.

GASPERONI N., *Assicurazioni private*, Padova, 1972.

GASPERONI N., *Le assicurazioni*, in AA.VV., *Trattato di diritto civile*, diretto da G. Grosso, F. Santoro-Passarelli, Milano, 1966, 30.

GASPERONI N., voce *Assicurazioni di trasporti marittimi, terrestri, aerei*, in *Nss. Digesto it.*, Torino, 1957, 698.

GIACOBBE E., *Brokeraggio e tipo contrattuale*, Milano, 1999.

GIBB D.E.W., *Lloyd's of London*, London, 1957.

GILI E., *Principi generali del contratto di assicurazione*, in *Seminario corpi marittimi ANIA*, Milano, 26 maggio 2003, in www.ania.it

GNES M., *La disciplina delle assicurazioni*, in AA.VV., *Tratt. dir. amm.*, a cura di S. Cassese V, Milano, 2003, 2146.

GOBBI U., *L'assicurazione in generale*, Roma, 1974.

- GOLD E., *Gard handbook on P. & I. Insurance*, Arendal, 2002.
- GOLDSCHMIDT L., *Storia universale del diritto commerciale*, Torino, 1913.
- GOODACRE J. K., *Marine insurance claims*, London, 1981.
- GRANDE C., *La clausola di vincolo della polizza corpi*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, I, 116.
- GRECHI G., *Brevi considerazioni sul concetto di rischio nelle assicurazioni marittime*, in *Dir. prat. ass.*, 1962, 184.
- GRICOLI M., *Diritto della navigazione*, Padova, 1982, 389.
- GRICOLI M., *Appunti sulla revisione del regime dell'abbandono all'assicuratore*, in *Ass.*, 1981, I, 372.
- GRICOLI M., *Su alcune innovazioni al regime dell'assicurazione marittima merci*, in *Ass.*, 1979, I, 207.
- GRICOLI M., *In merito alla disciplina del rischio putativo*, in *Ass.*, 1978, I, 620.
- GRICOLI M., *Per un nuovo schema normativo delle assicurazioni marittime ed aeree, con specifico riguardo all'assicurazione corpi*, in *Ass.*, 1977, I, 169.
- GRICOLI M., *Sulla individuazione delle assicurazioni marittime ed aeree*, in *Ass.*, 1976, I, 207.
- GRICOLI M., *Riflessi assicurativi del trasporto marittimo mediante containers*, in *Ass.*, 1975, I, 495.
- GRICOLI M., *L'abbandono all'assicuratore*, Padova, 1963.
- GRIMALDI M., *I Protection & Indemnity Clubs*, Villa San Giovanni, 2005.
- HARDY IVAMY E. R., *Marine insurance*, London, 1979.
- HAZELWOOD S. J – SEMARK D., *P. & I. Clubs, Law and practice*, in *Lloyd's Shipping Law Library*, London, 2010.
- HAZELWOOD S. J., *P & I Clubs law and Practice*, London-Hong Kong, 2000.
- HILL C. - ROBERTSON B. – HAZELWOOD S.J., *Introduction to P&I*, London-Hong Kong, 1996.
- HUDSON N. G. & ALLEN J.C., *The institute clauses handbook hardcover*, London, 1986.

IACOBBE C., *La surroga assicurativa ex art. 1916 c.c. nell'assicurazione merci trasportate. punti fermi e profili problematici*, in *Dir. mar.*, 2004, 527.

INGRATOCI C. - RIZZO M.P., (a cura di) *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, Milano, 2014, 399.

JACOBSSON M. - TROTZ N., *The definition of pollution damage in the 1984 protocols to the 1969 civil liability convention and the 1971 fund convention* in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 17, 1986, 32.

KIPP J.P., *The History and Development of P. & I. Insurance: the American Scene*, in *Tulane Law Rev.*, 1969, 475.

KOTT A. – LINKOV I., *Cyber Resilience of Systems and Networks*, Cham, 2019.

KURU D., BAYRAKTAR S., *The effect of cyber-risk insurance to social welfare* in *Journal of Financial Crime*, 2017, 340.

LA MATTINA A., *Judicial developments in the Erika Case: Liability for oil pollution at sea and unpredictability*, in *Dir. comm. int.*, 2016.

LA TORRE A., *I mediatori di assicurazione in Cinquantanni col diritto*, II, Milano, 2008, 419.

LA TORRE A., *Le assicurazioni*, Milano, 2007.

LA TORRE A., voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*», in *Enc. dir. Annali*, I, Milano, 2007, 83.

LA TORRE A., *L'assicurazione nella storia delle idee. La risposta giuridica al bisogno di sicurezza economica: ieri e oggi*, Milano, 2000, 243.

LA TORRE A., *Il broker di assicurazione in una indagine ricostruttiva*, in *Ass.*, 67, 2000, 339.

LA TORRE A., *Scritti di diritto assicurativo*, Milano, 1979, 239.

LA TORRE A., *Il punto sulla surrogazione dell'assicuratore*, in *Ass.*, 1978, I, 348.

LEDWITH F., *The place of P. & I. Clubs in Insurance Market*, *Insurance Institute, London*, XVI, 1954, 133.

LEFEBVRE D'OVIDIO A. – PESCATORE G. – TULLIO L., *Manuale di Diritto della Navigazione*, Milano, 2019.

LOFFREDA G., *Sull'efficacia della dichiarazione di abbandono all'assicuratore irregolare: effetti reali ed effetti obbligatori*, in *Dir. trasp.*, 2000, 129.

LOPEZ DE GONZALO M., *Orientamenti della giurisprudenza in tema di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto marittimo*, in *Dir. mar.*, 1984, 845.

LOPEZ DE GONZALO M., *Limitazione del debito del vettore e colpa grave*, in *Dir. mar.* 1980, 634.

LUZZATI A., *Il contratto di assicurazione marittima e la liquidazione per abbandono*, Torino, 1912.

MABANE R., *Il rischio di attacchi cyber nel settore marittimo e le nuove linee guida Bimco sulla sicurezza informatica*, in *www.hfw.com* settembre 2017.

MANARA G., *La legge del mare, III, Il contratto di assicurazione di cose e persone*, Padova, 1932.

MANCINI F., *Il mediatore marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), I, Milano, 2007, 183.

MANCINI F., *Sul periodo di responsabilità del vettore ai sensi delle Regole dell'Aia-Visby*, in *Dir. trasp.*, 2007, 527.

MANZITTI A., *Natura giuridica degli istituti per l'assicurazione dei rischi marittimi complementari*, in *Riv. dir. prat. assic.*, 1968, 249.

MARCHIAFAVA G., *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, 57.

MARESCA M., *Contratto di noleggio firmato dal mediatore*, in *Studi per G. Berlingieri*, Genova, 1964, 272.

MARINO D.M.- BORSELLI A., *L'assicurazione cyber risk tra le priorità? Le linee guida ISO su rischi informatici e copertura assicurativa*, in <http://www.dirittobancario.it>.

MAROTTA A., MARTINELLI F., NANNI S., ORLANDO A., *Cyber-insurance survey in Computer science review*, 2017, 54.

MARTINEAU J., *The effect of the House of Lords decision in the "Fanti" and "Pafre Island"* in *Dir. mar.*, 1990, 1172.

MC INNES D., *Le coperture P&I, Il 'caso' della Costa Concordia* in *Dir. trasp*, 2012, 30.

MELE S., *Breve analisi dei principali paradigmi strategici e giuridici in materia di cybersecurity e sicurezza nazionale*, in AA.VV., *Cyberworld. Dall'hacking al*

profiling, *dalle dark network alla cyber law, Capire, proteggersi e prevenire gli attacchi in rete*, a cura dell'Osservatorio per la sicurezza nazionale, Milano, 2017, 247.

MELIS F., *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI), I, Le fonti*, Roma, 1975.

MELIS F., *Sulla realtà dell'assicurazione nei trasporti marittimi (Secoli XIV-XV)*, in *Ass.*, 1974, I, 519.

MILITO PAGLIARA D., *Transit Clause e delimitazione spazio temporale della copertura assicurativa*, 1997, 823.

MILLER M., *Marine war risks, III*, London, 2005.

MILLER T., *P. & I. Club, Club Rules*, London, 1996.

MINERVINI G., *Il controllo del mercato finanziario. L'alluvione normativa*, in *Giur. comm.*, 1992, I, 5.

MIOLA M., *Riflessioni sulla disciplina applicabile ai 'Protecting and Indemnity Clubs*, nota a Trib. Napoli 18 marzo 1985 n. 2359, in *Dir. e giur.*, 1987, 755.

MOLITERNI F., *L'assicurazione della responsabilità armatoriale P. & I. Clubs e obbligo assicurativo*, Bari, 2012.

MOLITERNI F., *Assicurazione marittima ed assicurabilità del rischio pirateria*, in *Banca borsa e titoli di credito*, 2011, 447.

MONTEBELLO C., *Il sistema della CLC 1969-1992 e l'obbligo della certificazione assicurativa*, in *Dir. mar.*, 2000, 1330.

MONZANI E., *La nuova polizza di assicurazione delle merci trasportate 2006*, in *Dir. mar.*, 2007, 341.

MOHR W., *Die Frachtversicherung*, Verlag, 1927.

MOORE T., *The economics of cybersecurity: Principles and policy options*. *Int. J. Crit. Infrastruct. Prot.* 3, 2010, 103.

MOSCHETTI C.M., *Alcune considerazioni su un inedito contratto di assicurazione del 1592*, in *Dir. trasp.*, 2003, 845.

MORDIGLIA M. – MORDIGLIA P., *Protection & Indemnity appuntamento al caffè Lloyd's. Le origini e la storia dei P. & I. Clubs partendo da Lombard Street*, in *L. Florenzano (a cura di), Dir. e trasp. 2009-2010. La raccolta annuale dei primi dieci numeri*, 2010, 15.

MORDIGLIA E., *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) ed alla recente normativa statunitense (Oil Pollution Act 1990)*, in *Dir. mar.*, 2000, 277.

MULEY R.R., *Cyber Risk Insurance – Issues and Challenges* in *The Journal of Insurance Institute of India*, 2017, 61.

MUSI M., *The Contractor and the Insured Party in the Cargo Insurance Contract in Maritime Transport: Commercial Practice and Comparative Analysis*, in *New Challenges in Maritime Law: de Lege Lata et de Lege Ferenda*, Bologna, 2015, 1.

MUSI M., *Il contraente e l'assicurato nell'assicurazione per conto di chi spetta delle merci trasportate per via marittima: dato normativo e prassi operativa*, in *Il Diritto Marittimo*, vol. CXVI, fasc. IIIV, 2014, 722.

MUSTILL J. – GILMAN J. C. B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, I, London, 1996.

NATIONAL PROTECTION AND PROGRAMS DIRECTORATE. DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY, *Cybersecurity insurance workshop readout report*, available via <https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/cybersecurity-insurance-read-out-report.pdf> on 03/01/2017 (November 2012).

NEHLSSEN VON STRYK K., *Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento*, in *Ass.*, 1981, I, 353. OECD, *Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management*, 2017.

OSSICINI G., *L'assicurazione marittima a Venezia nei secoli XV e XVI*, in *Ass.*, 2008, 477.

PARTESOTTI G., *La polizza stimata*, Napoli, 2017.

PASANISI E., *Aggravamento del rischio*, in *Dir. mar.*, 1958, 350.

PECCENINI F., voce *Assicurazione per la responsabilità civile automobilistica dei natanti*, in *Enc. dir., Annali*, 2010, 35.

PELLEGRINO F., *IL PRINCIPIO "CHI INQUINA PAGA" NELL'ORDINAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA*, IN *TUTELA dell'ambiente e principio chi inquina paga*, a cura di G. Moschella - A.M.Citrigno, Milano, 2014, 21.

PELLEGRINO F., *Il trasporto marittimo di idrocarburi*, in *Contratti del trasporto*, diretto da Francesco Morandi, collana "Dottrina, casi e sistemi", I, Bologna, 2013, 19.

PELLEGRINO F., *Il caso "Erika" al vaglio della Corte di Giustizia UE*, in *"La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea"*, a cura di La Torre U.-Sia A.M., Rubbettino, Soveria Mannelli, 2011, 167.

PELLEGRINO F., *Il caso Erika al vaglio della Corte di Giustizia Ue*, in *"La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea"*, a cura di U. LA TORRE U.- A.M. SIA, Catanzaro, 2011, 179

PELLEGRINO F., *The Introduction of Penalties for Ship-source Pollution in Community Law: Recent Developments*, in *European Transport, International Journal of Transport Economics, Engineering and Law*, in *Riv. int. econ., ing. e dir. trasp.*, 2011, 99.

PELLEGRINO F., *La repressione dell'inquinamento provocato dalle navi nel diritto comunitario: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 239.

PELLEGRINO F., *L'ambito di risarcibilità dell'oil pollution damage secondo la normativa internazionale*, in *La nave e il mare, Atti del XVI Convegno internazionale "Mare e territorio"*, Quad. n. 69 della Lega Navale Italiana, Agrigento, 1999, 31.

PELLEGRINO F., *Quali criteri per quantificare il danno all'ambiente marino?*, in *Dir. trasp.*, 1994, 596.

PELLEGRINO F., *La risarcibilità allo Stato del danno da inquinamento del mare territoriale: tra esperienza italiana e normativa internazionale*, in *Dir. Trasp.*, 1990, 248.

PELLINI P.L., *Il commissario d'avaria nella prassi assicurativa marittima alla luce della polizza italiana di assicurazione merci trasportate*, ed. 1983, in *Dir. mar.*, 1991, 263.

PENE VIDARI G.S., *Il contratto di assicurazione nell'età moderna*, in AA.VV., *L'assicurazione in Italia fino all'Unità*, Milano, 1975.

PERRELLA C., *Le clausole di delimitazione della garanzia nelle assicurazioni a tempo e per pluralità di viaggi della polizza italiana di assicurazione delle Merci Trasportate*, in *Resp. civ. prev.*, 1999, 930.

PERRELLA C.- FLORENZANO L., *Le coperture assicurative corpi della nautica da diporto nel mercato italiano ed inglese nella prassi e nella giurisprudenza*, in *Dir. mar.*, 2008, 365.

PERSICO C., *Le assicurazioni marittime*, Genova, 1947-49.

PESCATORE G., voce *Assicurazione- IX) Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. Giur.*, III, agg. Roma, 1998, 1.

PESCATORE G., *L'integrazione della disciplina del Codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 317.

PESCATORE G., *L'unità e l'uniformità della disciplina del codice della navigazione, cinquant'anni dopo*, in *Studi per Gorla*, Milano, 1994.

PESCATORE G., *Nave*, in *Enc. for.*, V, 1959, 2.

PESCATORE G., *Assicurazione marittima in abbonamento e comunicazione dell'inizio del rischio*, nota a Trib. Genova, 14 marzo 1952, in *Riv. dir. nav.*, 1953, II, 187.

PESCATORE G., *Rischi marittimi di guerra e disciplina generale del risarcimento dei danni da guerra* in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 157.

PIATTOLI L., *Il contratto di assicurazione marittima a Venezia nel Medioevo*, in *Riv. stor. dir. it.*, 1935, 327.

PIATTOLI L., *L'assicurazione di schiavi imbarcati su navi ed i rischi di morte nel medioevo*, in *Riv. dir. comm.*, 1934, I, 866.

PICARD E., *Studio introduttivo alla Legislazione francese*, in *Ass.*, 1936, 423.

PICCHIERRI A., *Organizzazione di rete, rete di organizzazioni: dal caso anseatico alle organizzazioni contemporanee*, in *Studi organizzativi*, 3, Milano, 1999.

PICOTTI L., *La nozione di “criminalità informatica” e la sua rilevanza per le competenze penali europee* in *Riv. Trim. dir. pen. econ.*, 2011, 847.

PIERGIOVANNI V., *Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere*, in *Annali della Fac. Di Giur. di Genova*, XVI, 1977, 855.

PILLININI C., *Le conseguenze del mancato pagamento del premio e la corresponsione dell’indennizzo nelle assicurazioni trasporti*, in *Dir. mar.*, 1998, 30.

PILLININI C., *La perizia nell’assicurazione trasporti: questioni inerenti l’onere della prova e la salvaguardia dei diritti di rivalsa*, in *Dir. trasp.*, 1997, 367.

PIOMBINO E., *Un caso di mero beneficiario dell’assicurazione della nave ?* in *Dir. mar.*, 2008, 946.

PIOMBINO E., *Small General Average Clauses nell’assicurazione marittima corpi: nuovi testi e vecchi problemi*, in *Dir. mar.*, 2005, 1505.

PIOMBINO E., *Interesse assicurabile e clausola “P.P.I.” (“polizza prova interesse”) nella Loss of hire insurance*, in *Dir. mar.*, 1998, I, 242.

PIOMBINO E., *L’impiego dei clausolari stranieri nel contratto di assicurazione marittima. La soluzione adottata dalla nuova polizza corpi dell’ANIA*, 1989, 1216.

POLLASTRELLI S., PASINO A., TOTARO A., CLARONI A., CAMPAILLA M., *Il regime normativo del trasporto marittimo e terrestre. Profili sostanziali e processuali*, Roma, 2017.

POLLASTRELLI S., *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008.

PUGLIATTI S., *Diritto civile, Saggi*, Milano, 1951.

PRIMERANO P. - MESSINA V.L., *L’assicurazione nel medioevo*, in *Dir. mar.*, 2003, 660.

QUERCI F.A., *Diritto della navigazione*, Padova, 1989.

RAIMONDI O., *Spunti in merito agli effetti del cambiamento di viaggio sulla copertura assicurativa delle Institute Cargo Clauses*, in *Dir. trasp.*, 1994, 475.

RICCARDELLI G., *Il vizio occulto nell’assicurazione della nave*, Padova, 1970.

RICCARDELLI G., *La colpa nautica*, Padova, 1965.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, I-III, Milano, 1994.

RIGHETTI G., *L’assicurazione sopra containers*, in *Trasp.*, 1982, 82.

- RIGHETTI G., *Urto di nave e di aeromobile*, in *Nss.D.I.*, XX, 1975, 190.
- RIGUZZI M., *I contratti speciali. il contratto di trasporto stradale* in *Trattato di diritto privato* diretto da Bessone, XIV, Torino, 2000.
- RIPAMONTI S., *Breve storia delle assicurazioni in Italia*, Milano, 1992.
- RIZZO M.P., *Disciplina del rapporto di soccorso in acqua e tutela dell'ambiente*, in *Scritti in Onore di Gaetano Silvestri*, 2016.
- ROMANA FANTUZZI F., *Disastro colposo ambientale e pericolo di naufragio: quale la soglia di punibilità?* in *Il Diritto Marittimo*, 2015, 644.
- ROMANA N., *Su alcune questioni relative alla responsabilità del vettore marittimo di cose*, in *Dir. mar.*, 2005, 565.
- ROMANELLI G – SILINGARDI G., voce *Urto di navi o aeromobili* in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906.
- ROSAFIO E., *Profili di responsabilità e giurisdizione in materia di ambiente marino*, in *Dir. mar.*, 2014, 358.
- ROSSELLO C., *Assicurazione contro i danni stipulata dal vettore per conto di chi spetta e assicurazione della responsabilità civile* in *Dir. mar.*, 1984, 576.
- ROSSETTI M., *Il diritto delle assicurazioni*, in *le assicurazioni contro i danni*, II, 2012.
- ROSSETTI M., *Il broker, la mediazione, il nuovo codice delle assicurazioni*, in *Ass.*, 2005, II, 2, 203.
- ROSSI P., *L'accertamento del danno da parte del commissario d'avaria*, in *Ass.*, 1982, I, 18.
- ROSSI P., *La figura giuridica del commissario d'avaria*, in *Dir. mar.*, 1982.
- SALERNO F., *Nuove frontiere della security: la cybersecurity*, in *Riv. dir. nav.*, 2018, 555.
- SALERNO F., *Il trasporto marittimo di merci pericolose*, in *Trattato breve di Diritto marittimo*, II, Milano, 2008, 379.
- SALERNO F. – TURCO BULGHERINI E., (a cura di) *Infrastrutture e navigazione: nuovi profili della sicurezza marittima ed aerea*, Roma, 2013.
- SAMELA F. – AUTUORI M., *Il ruolo della nave è dovuto durante il sequestro dei pirati ?* in <http://www.ship2shore.it>.

SANZIN L.G., *Storia dell'assicurazione*, in *I fondamenti scientifici dell'assicurazione*, Trieste, 1945.

SHACKELFORD S.J., *Should your firm invest in cyber risk insurance?* in *Business Horizons*, 2012, 355.

SEMARK D., *P. & I. clubs: law and practice*, IV, London, 2010.

SICCARDI F., *La colpa dell'assicurato e dei preposti nell'assicurazione marittima*, in *Dir. trasp.*, 2010, 277.

SICCARDI F., *Le nuove assicurazioni marittime merci*, in *Ass.*, 2009, 363.

SICCARDI F., *L'edizione 2003 delle nuove clausole corpi inglesi*, in *Dir. mar.*, 2004, 674.

SICCARDI F., *Le nuove clausole corpi inglesi*, in *Dir. mar.*, 2003, 1082.

SCHIRONE A., *I contratti di assicurazione – La protezione della persona*, Torino, 2004.

SCOZIA A., *Brevi note in tema di brokeraggio nei contratti di assicurazione della pubblica Amministrazione*, in *Giur. it.*, 1999, 1455.

SCRUTTON E.T., *Charte parties and bills of lading*, Milano, 2006, 197

SOYER B.- TETTENBORN A., *Maritime Liabilities in A Global and Regional Context – Cyber risk, Liabilities and insurance in the marine sector*, Informa Law from Routledge, Oxford – 2018, 103.

SPASIANO E., *Modi di acquisto della proprietà navale*, in *Dir. mar.*, 1963, 20.

STURLEY M. F., *The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Preparatoires of the Hague Rules*, Littleton, 1990.

TANQUE M.- FOXWELL H.J., *Cyber Resilience for the Internet of Things*, in FIELDS (Ed.), *Handbook of Research on Information and Cyber Security in the Fourth Industrial Revolution*, Hershey (PA), 2018.

TELESCA C., *Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*, Roma, 2017.

TELESCA C., *Profili assicurativi e novità legislative in tema di pirateria*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 213.

TELLARINI, G., *La disciplina della mediazione nel codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2008, 731.

TELLARINI G., *Profili di tutela dell'ambiente marino nel diritto internazionale e comunitario*, Padova, 2008.

TELLARINI G., *Nuove misure di prevenzione dell'inquinamento marino in La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006.

TELLARINI G., *International regulation on places of refuge*, in *Marine pollution: the problem of damages and penalties*, Athens, 2004.

TILLEY M., *The origin and development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Association*, in *Jmlc*, 1986, 261.

TINCANI C., *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, Milano, 2004.

TORRISI F. M., *Il pacchetto Erika III: la UE rafforza la tutela del patrimonio marittimo dall'inquinamento*, in *Dir. mar.*, 2000, 309.

TRANQUILLI LEALI R., ROSAFIO G.E., *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008.

TRENNERY C. F., *The origin and early history of insurance, including the contract of bottomry*, London, 1926.

TROTTA F., *Note in tema di assicurazione in abbonamento delle merci trasportate via mare*, nota a Cass. 3 luglio 1991, n. 7300, in *Dir. trasp.*, 1993, 407.

TULLIO L., *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 197.

TULLIO L., *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile come categoria generale*, in *Studi per Romanelli*, Milano, 1997, 1195.

TULLIO L., *La responsabilità civile per inquinamento marino provocato da navi*, in *Dir. trasp.*, 1992, 8.

TULLIO L., *Running down clause* in *Enc. dir.*, XLI, Milano, 1989, 173.

TULLIO L., *I contratti di charter party*, Padova, 1981.

TURCI S., *Naufragio: rischio coperto dalla assicurazione della nave?*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio In occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione* a cura di E. TURCO BULGHERINI, II, Milano, 1995, 1252.

TURCI S., *In tema di avviso del sinistro all'assicuratore e di intervento del Commissario di avaria*, in *Ass.*, 1965, II, 244.

TURCO BULGHERINI E., *In tema di colpa grave nel superamento del limite di responsabilità del vettore*, in *Porti, Mare e Territorio*, 1981, 147.

TURCO BULGHERINI E., *Sinistri a causa e sinistri in occasione del trasporto marittimo*, in *Porti, Mare e Territorio*, 1979, 119.

VALENTINO D., *Commentario del Codice Civile: Dei singoli contratti. Art. 1861 – 1986 diretto da E. Gabrielli*, Torino, 2011, 102.

VERNIZZI S., *Il rischio putativo*, Milano, 2010.

VERNIZZI S., *Le assicurazioni P & I*, in ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, 89.

VINCENZI A., *Sulla misura dell'indennità assicurativa per contributi di avaria comune*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 336.

VINCENZINI E., *Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento da idrocarburi nella legislazione internazionale uniforme*, in *Dir. mar.*, 1993, 978.

VINCENZINI E., *Ancora in tema di azione diretta contro il P.& I. Club e regola del "Pay first"* in *Ass.*, 1989, I, 304.

VITERBO C., *L'assicurazione della responsabilità civile*, Milano, 1936.

VIVANTE C., *Il contratto di assicurazione*, II, Milano, 1885-1890.

VIVANTE V., *Natura giuridica del contratto di assicurazione sulla vita*, in *Arch. giur.*, XXXI, 1883.

VOLLI E., *Urto di navi*, in *Dir. mar.*, 1987, 654.

VOLPE PUTZOLU G., *Digesto comm: Assicurazione contro i danni*, Torino, 1988, 400.

VOLPE PUTZOLU G., *Le assicurazioni. Produzione e distribuzione*, Bologna, 1992, 221.

VOLPE PUTZOLU G., *L'assicurazione*, in *Trattato di diritto privato diretto da P. Rescigno*, XIII, Torino, 1985, 55.

VOLPE PUTZOLU G., *Società di mutuo soccorso e mutue assicuratrici*, in *Riv. dir. com.*, 1970, 368.

WENIN R. – FORNASARI G., *Diritto penale e modernità. Le nuove sfide fra terrorismo sviluppo tecnologico e garanzie fondamentali*, Napoli, 2017.

WILLIS A.R., *Business insurance: First-party commercial property insurance and the physical damage requirement in a computer-dominated world* in *Florida State Univ. Law Rev.* 37 (4) (2010) 1-22.

WILSON J.F., *Carriage of Goods by Sea*, Essex, 2010.

ZAMPONE A., *Assicurazione e responsabilità dell'armatore*, in *Libro dell'anno del Diritto 2014*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana fondata da G. Treccani, Roma 2014, 457.

ZAMPONE A., *La protezione delle aree sensibili nel mare territoriale*, in *Libro dell'anno del Diritto 2013*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana fondata da G. Treccani, Roma 2013.

ZAMPONE A., *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 187.

ZANARDI M., *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992, 821.

ZUNARELLI S., *Trasporto internazionale*, in *Dig. comm.*, XVI, 1999, 90.

ZUNARELLI S., *La Convenzione di Londra sulla responsabilità nel trasporto di sostanze pericolose e nocive (HNS)*, in *Dir. trasp.*, 1996, 727.

ZUNARELLI S., *Le prospettive di sviluppo del sistema internazionale di responsabilità e compensazione per danni da inquinamento derivati dal trasporto marittimo di idrocarburi basato sulle Convenzioni CLC-1969 e Fund-1971*, in *La tutela del mare: contributi per una discussione*, Milano, 1992, 47.

GIURISPRUDENZA

Corte Costituzionale

Corte Costituzionale 12 dicembre 1984, n. 284, in *Giur. cost.*, 1984, I, 2132.

Corte di Cassazione

Corte di Cassazione 27 maggio 2010 n. 12973 in *Giust. civ. Mass.*, 2010, 5, 822.

Corte di Cassazione 5 giugno 2007, n. 13058, in *Dir. mar.*, 2008, 468.

Corte di Cassazione 2 aprile 2007 n. 8095, in *Dir. mar.*, 2008, 946.

Corte di Cassazione 6 giugno 2006, n. 13253, in *Dir. trasp.*, 2007, 527.

Corte di Cassazione 20 marzo 2006 n. 6108, in *Imp.*, 2006, 9, 1359.

Corte di Cassazione 20 febbraio 2006 n. 3654, in *Dir. trasp.*, 2008, 473.

Corte di Cassazione 28 gennaio 2005 n. 1754, in *Dir. mar.*, 2006, 831.

Corte di Cassazione 9 giugno 2004, n. 10968, in *Dir. trasp.*, 2005, 1021.

Corte di Cassazione 19 maggio 2004, n. 9469, in *Dir. trasp.*, 2005, 736.

Corte di Cassazione 9 luglio 2003 n. 10770, in *Dir. Trasp.*, 2004, 845.

Corte di Cassazione 6 maggio 2003 n. 6874 in *Giust. civ. Mass.*, 2003, 5.

Corte di Cassazione 6 novembre 2002, n. 15552, in *Dir. mar.*, 2004, 116.

Corte di Cassazione Sezioni unite, 18 aprile 2002, n. 5556, in *Dir. mar.*, 2002, 1316.

Corte di Cassazione 25 marzo 2002, n. 4211, in *Dir. trasp.*, 2002, 917.

Corte di Cassazione 7 settembre 1998, n. 8848, in *Dir. trasp.*, 2000, 129.

Corte di Cassazione 2 settembre 1998, n. 8713, in *Dir. trasp.*, 1999, 635.

Corte di Cassazione 12 dicembre 1997, n. 12610 in *Giust. civ. mass.*, 1997, 2369.

Corte di Cassazione 19 luglio 1997, n. 6668, in *Giur. it.*, 1997, 656.

Corte di Cassazione 7 agosto 1996, n. 7247, in *Dir. trasp.*, 1997, 574.

Corte di Cassazione 23 maggio 1996, n. 4755, in *Dir. econ. ass.*, 1997, 659.

Corte di Cassazione 11 ottobre 1995, n. 10597, in *Giur. it. mass.*, 1995, 1116.

Corte di Cassazione 16 maggio 1995, n. 5123, in *Dir. mar.*, 1996.

Corte di Cassazione 10 maggio 1995, n. 5123, in *Dir. trasp.*, 1996, 221.

Corte di Cassazione 1 giugno 1995, n. 6156, in *Dir. econ. Assic.*, 1996, 243.

Corte di Cassazione 8 novembre 1994, n. 9271 in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1995, 322.

Corte di Cassazione 14 giugno 1994, n. 5246, in *Dir. mar.*, 1996, 158.

Corte di Cassazione 26 maggio 1994, n. 5165, in *Dir. mar.*, 1995, 1012.

Corte di Cassazione 19 aprile 1994 n. 3728, in *Giust. civ., Mass.*, 1994, 528.

Corte di Cassazione 4 dicembre 1992, n. 12919 in *Dir. trasp.*, 1993, 917.

Corte di Cassazione 3 luglio 1991, n. 7300, in *Giust. civ.*, 1992, I, 3151.

Corte di Cassazione 13 marzo 1991, n. 2653, in *Dir. mar.*, 1991, 989.

Corte di Cassazione 5 gennaio 1991, n. 44, in *Dir. mar.*, 1993, 60.

Corte di Cassazione 26 gennaio 1988, n. 661 in *Giust. civ. mass.*, 1988, I.

Corte di Cassazione, Sezioni Unite, 13 marzo 1987, n. 2639, in *Dir. trasp.*, II, 1988, 209.

Corte di Cassazione 8 gennaio 1987 n. 17, in *Dir. prat. ass.*, 1988, 111.

Corte di Cassazione 8 novembre 1984, n. 5539 in *Foro it.*, 1985, I, 2050.

Corte di Cassazione 25 ottobre 1984, n. 5437, in *Dir. mar.*, 1985, 783.

Corte di Cassazione 28 aprile 1984, n. 3835, in *Ass.*, 1985, II, 157.

Corte di Cassazione 12 gennaio 1984 n. 237 in *Ass.*, 1984, II, 2.

Corte di Cassazione, Sezioni Unite, 12 novembre 1983, 6730 in *Foro it.*, 1984, I, 92.

Corte di Cassazione 25 luglio 1983, n. 5121, in *Dir. mar.*, 1984, 845.

Corte di Cassazione 20 giugno 1983 n. 4227, in *Dir. mar.*, 1984, 576.

Corte di Cassazione 25 ottobre 1982, n. 5565, in *Trasp.*, 1983, 138.

Corte di Cassazione 17 dicembre 1981, n. 6680, in *Dir. mar.*, 1982, 641.

Corte di Cassazione 16 dicembre 1981, n. 6659, in *Ass.*, 1982, 38.

Corte di Cassazione 30 novembre 1981, n. 6376, in *Foro it.*, 1982, I, 1069.

Corte di Cassazione 28 novembre 1981 n. 6334, in *Foro it. Rep.*, 1981, 149.

Corte di Cassazione 8 novembre 1980, n. 5999, in *Giust. civ.*, 1981, I, 1096.

Corte di Cassazione 29 maggio 1980 n. 3521, in *Foro it.*, 1981, I, 749.

Corte di Cassazione 27 novembre 1979 n. 6202, in *Giust. civ. mass.*, 1979, II, 2744.

Corte di Cassazione 12 novembre 1979 n. 5860 in *Foro it.*, I, 1981, 753.

Corte di Cassazione 15 giugno 1979, n. 3375, in *Ass.*, 1979, 83.

Corte di Cassazione 6 giugno 1979, n. 3193, in *Ass.*, 1979, 75.

Corte di cassazione 7 febbraio 1979 n. 816, in *Dir. prat. ass.*, 1979, 537.

Corte di Cassazione 27 giugno 1978 n. 3158, in *Giust. civ.*, 1978, I, 1753.

Corte di Cassazione 4 marzo 1978, n. 1081, in *Arch. civ.*, 1978, 866.

Corte di Cassazione 24 marzo 1977 n. 1150, in *Foro it.*, 1977, I, 2504.

Corte di Cassazione 28 luglio 1977, n. 3372, in *Dir. mar.*, 1978, 61.

Corte di Cassazione 9 dicembre 1976 n. 4579, in *Ass.*, 1977, II, 65.

Corte di Cassazione, Sezioni Unite, 20 novembre 1976, n. 4358, in *Foro it.*, 1977, I, 2311.

Corte di Cassazione 25 ottobre 1976, in *Giur. lig.*, 1977, 95.

Corte di Cassazione 22 aprile 1976, n. 1439, in *Foro it.*, 1976, I, 1495.

Corte di Cassazione 24 marzo 1976 n. 1041, in *Dir. mar.*, 1977, 186.

Corte di Cassazione 13 marzo 1975, n. 954, in *Ass.* 1975, II, 257.

Corte di Cassazione 5 febbraio 1975, n. 428, in *Dir. mar.*, 1975, 579.

Corte di Cassazione 25 novembre 1974, n. 3836, in *Foro it. Rep.*, voce *Ass.*, 1974, 210.

Corte di Cassazione 2 marzo 1973, n. 572 in *Dir. mar.*, 1974, 306.

Corte di Cassazione 27 marzo 1970, n. 838, in *Mass. dir. civ. Cass.*, 1970, 759.

Corte di Cassazione 28 settembre 1968, n. 2996, in *Riv. dir. int. Priv. proc.*, 1969, 498.

Corte di Cassazione 5 luglio 1968, n. 2254, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 209.

Corte di Cassazione 8 novembre 1967 n. 2702, in *Riv. dir. mar.*, 1968, II, 42.

Corte di Cassazione 26 ottobre 1967 n. 2648, in *Riv.dir.nav.*, 1868, II, 49.

Corte di Cassazione 15 luglio 1967, n. 1777, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 65

Corte di Cassazione 15 giugno 1964 n. 1523, in *Riv. dir. nav.*, 1964, II, 171.

Corte di Cassazione 20 marzo 1964 n. 638 in *Giust. civ.*, 1964, I, 1612.

Corte di Cassazione 21 luglio 1962, n. 1989, in *Foro it.*, 196.

Corte di Cassazione 12 luglio 1962, n. 1989, in *Riv. dir. nav.*, 1963, II, 86.

Corte di Cassazione 18 settembre 1961, n. 2033, in *Foro it.*, 1962, I, 321.

Corte di Cassazione 24 aprile 1961, n. 919, in *Riv. dir. mar.*, 1962, II, 261.

Corte di Cassazione 25 marzo 1961 n. 687, in *Dir. mar.*, 1962, 25.

Corte di Cassazione 4 marzo 1960, n. 407, in *Riv. dir. nav.*, 1961, II, 98.

Corte di Cassazione 15 febbraio 1960 n. 236, in *Dir. mar.*, 1961, 561.

Corte di Cassazione 11 novembre 1959 n. 3332, in *Dir. mar.*, 1960, 171.

Corte di Cassazione 27 giugno 1958, n. 2296, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, 80.

Corte di Cassazione 17 ottobre 1957, n. 3903, in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, 31.

Corte di Cassazione 5 aprile 1955, n. 978, in *Ass.*, 1957, II, 8.

Corte di Cassazione 15 novembre 1954 n. 4231 in *Riv. dir. nav.*, 1955, II, 185.

Corte di Cassazione 6 febbraio 1953 n.320 in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, 29.

Corte di Cassazione 14 luglio 1950, n. 1918, in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 157.

Corte di Cassazione 18 febbraio 1948, n. 245, in *Foro it.*, 1948, I, 610.

Corte di Cassazione 31 maggio 1938, n. 1852, in *Ass.*, 1938, II, 394.

Corte di Cassazione 17 maggio 1927, in *Dir. mar.*, 1927, 469.

Corte di Appello

- Appello Roma 18 settembre 2008, in *Dir. mar.*, 2009, 503.
- Appello Genova 13 dicembre 2005, in *Dir. mar.*, 2007, 198.
- Appello Roma 21 aprile 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 926.
- Appello Palermo 29 novembre 2003, in *Dir. mar.*, 2005, 565.
- Appello Genova 23 aprile 2003, in *Dir. mar.*, 2004, 527.
- Appello Genova 6 giugno 2001, in *Dir. mar.*, 2003, 869.
- Appello Genova 25 gennaio 1999, in *Dir. mar.*, 2001, 302.
- Appello Torino, 5 novembre 1998, in *Giur. it.*, 1999, 1455.
- Appello Milano, 14 aprile 1995 in *Dir. econ. ass.*, 1997, 3673.
- Appello Bologna, 18 luglio 1992 in *Dir. mar.*, 1993, 1044.
- Appello Genova 22 gennaio 1992 in *Dir. mar.*, 1993, 93.
- Appello Genova 23 maggio 1978, in *Dir. mar.*, 1979, 226.
- Appello Genova 30 marzo 1974, in *Dir. mar.*, 1975, 234.
- Appello Napoli, 13 novembre 1971, in *Dir. mar.*, 1972, 592.
- Appello Genova 29 maggio 1969, in *Dir. mar.*, 1970, 139.
- Appello Genova 11 marzo 1966, in *Dir. mar.*, 1966, 259.
- Appello Trieste 23 febbraio 1966, in *Dir. mar.*, 1966, 246.
- Appello Napoli, 26 marzo 1963, in *Ass.*, 1965, II, 244.
- Appello Roma 14 febbraio 1963, in *Riv. dir. nav.*, 1963, II, 118.
- Appello Firenze 29 aprile 1959, in *Dir. mar.*, 1961, 313.
- Appello Catania 8 gennaio 1957, in *Riv. dir. nav.*, 1957, II, 326.
- Appello Genova, 8 settembre 1953, in *Ass.*, 1953, II, 151.
- Appello Genova, 29 agosto 1951, in *Riv. dir. nav.*, 1952, II, 217.
- Appello Genova 9 novembre 1949, in *Riv. dir. nav.*, 1951, II, 85.

Appello Roma 22 luglio 1948, in *Ass.*, 1951, II, 54.

Tribunale

Tribunale Genova 28 marzo 2006, in *Dir. mar.*, 2007, 263.

Tribunale Salerno 26 maggio 2005, in *Dir. mar.*, 2006, 875.

Tribunale Bergamo, 4 dicembre 2002, in *Riv. dir. int. Priv. e proc.*, 2003, 986.

Tribunale Genova 27 giugno 1994, in *Dir. ec. Ass.*, 1995, 594.

Tribunale Genova 4 febbraio 1992, in *Ass.*, 1993, II, 2, 77.

Tribunale Genova 17 aprile 1990, in *Dir. mar.*, 1991, 122.

Tribunale Genova 28 ottobre 1989, in *Dir. mar.*, 1990, 395.

Tribunale Milano, 17 luglio 1989, in *Resp. Civ. e prev.*, 1990, 183.

Tribunale Genova 20 settembre 1988, in *Dir. mar.*, 1989, 488.

Tribunale Milano, 12 febbraio 1987, in *Foro pad.*, 1987, I, 249.

Tribunale Napoli 18 marzo 1985, n. 2359 in *Dir. giur.*, 1987, 747.

Tribunale Pisa, 31 marzo 1982, in *Dir. mar.*, 1983, 840.

Tribunale Massa, 16 ottobre 1980, in *Dir. mar.*, 1980, 293.

Tribunale Genova, 28 aprile 1980, in *Dir. mar.*, 1980, 293.

Tribunale Genova, 12 aprile 1979, in *Dir. mar.*, 1979, 585.

Tribunale di Chiavari 26 novembre 1968, in *Dir. mar.*, 1969, 126.

Tribunale Taranto 31 marzo 1967, in *Riv. dir. nav.*, 1968, II, 302.

Tribunale Napoli 27 febbraio 1959, in *Dir. giur.*, 1959, 481.

Tribunale Firenze 16 gennaio 1959, in *Dir. mar.*, 1959, 404.

Tribunale Trapani 11 agosto 1956, in *Dir. nav.* 1958, 542.

Tribunale Genova, 16 maggio 1953, in *Foro it.*, 1954, I, 142.

Tribunale Genova, 14 marzo 1952, in *Riv. dir. nav.*, 1953, II, 187.

Tribunale Genova 31 dicembre 1951, in *Ass.*, 1952, II, 14.

Tribunale Trieste 22 novembre 1949, in *Dir. mar.*, 1950, 70.

Tribunale Genova 12 marzo 1939, in *Riv. dir. mar.*, 1940, II, 185.

Sitografia

<https://www.mglobale.it/>

https://www.agi.it/blog-italia/cybersecurity/attacco_hacker_mail_password_collection1-4861900/post/2019-01-17/.

https://www.americanbar.org/groups/law_practice/publications/law_practice_magazine/2019/january-february/JF2019Selby/

<http://www.ania.it>

<http://www.bbc.co.uk/news/business-347431858>.

<https://www.bbc.com/news/world-europe-24539417>.

http://betterley.com/samples/cpims15_nt.pdf

<https://www.canadianlawyermag.com/author/lisa-r-lifshitz/is-cyber-liability-insurance-the-answer-to-data-breaches-2871/>

<http://www.casact.org/community/affiliates/CANE/0412/Betterley2.pdf>

<http://www.cfo.com/risk-management/2015/02/anthem-discloses-sophisticated-cyber-attack/>.

<https://www.cybersecurityframework.it>

<https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/cybersecurity-insurance-read-out-report.pdf>

<https://www.difesaesicurezza.com>

<http://www.dirittobancario.it/>

https://www.enisa.europa.eu/publication/archive/economics-sec/at_download/fullReport

<http://www.forbes.com/sites/maggiemcgrath/2014/01/10/target-data-breach-spilled-info-on-as-many-as-70-million-customers/>.

<https://www.forbes.com/sites/stevemorgan/2016/01/17/cyber-crime-costs-projected-to-reach-2-trillion-by-2019/#2f8f73a73a91>.

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2013/03/19/13A02504/sg>.

<https://www.generali.it/282024/Cyber-Lion-DIP.pdf>

www.hfw.com

<https://www.insurancetrade.it/insurance/archivio/insurance-daily?page=9>.

<https://www.iso.org/>

<https://www.ivass.it>

https://www.law.uci.edu/faculty/full-time/talesh/Talesh-2017Law%20and%20Social_Inquiry%20Cyber%20Insurance.pdf.

<https://www.maersk.com/en/news/2018/06/29/maersk-and-ibm-introduce-tradelens-blockchain-shipping-solution>.

<https://www.marinelink.com/news/aapa-us-ports-need-b-security-462237>.

<https://www.marketwatch.com/story/worlds-biggest-shipbroker-clarkson-hit-by-cyberattack-2017-11-30>.

<https://www.onlinedmc.co.uk>.

<https://www.reuters.com/article/us-maersk-results/maersk-upbeat-on-shipping-outlook-faces-hefty-cyber-attack-bill-idUSKCN1AW0FQ>

<http://www.ship2shore.it>.

<https://www.sicurezza nazionale.gov.it>

<https://steelkiwi.com/blog/using-blockchain-technology-to-boost-cybersecurity/>.

<http://uk.businessinsider.com/the-sony-hackers-still-have-a-massive-amount-of-data-that-hasnt-been-leaked-yet-2014-12?r=US&IR=T>; <http://www.bbc.co.uk/news/entertainment-arts-30512032>.

<http://www.willis.com/documents/publications/Industries/construction/MR%20Spring%20Update%20Final.pdf>