



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA**

**CORSO DI LAUREA MAGISTRALE
IN
GIURISPRUDENZA**

Tesi di laurea in Diritto della Navigazione
*“Il regime della prescrizione dei contratti di assicurazione
marittima e aerea”*

Relatore:

Chiar.mo Prof. Pierangelo Celle

Candidato:

Giacomo Costella

Anno Accademico 2023/2024

INDICE

CAPITOLO PRIMO

LE ASSICURAZIONI DEI RISCHI DELLA NAVIGAZIONE

1.	<i>BREVE STORIA DELLE ASSICURAZIONI MARITTIME</i>	1
2.	<i>I BENI ASSICURATI</i>	4
2.1	<i>La nave e l'aeromobile</i>	5
2.2	<i>Le merci</i>	6
2.3	<i>Il nolo</i>	7
2.4	<i>La responsabilità armatoriale (la P. & I. Insurance)</i>	8
2.5	<i>Le assicurazioni obbligatorie della responsabilità</i>	9
3.	<i>RISCHI COPERTI</i>	11
3.1	<i>Rischio putativo</i>	12
4.	<i>LIQUIDAZIONE DELL'INDENNITÀ</i>	14
4.1	<i>La liquidazione dell'indennità per avaria</i>	14
4.2	<i>La liquidazione dell'indennità per abbandono</i>	16

CAPITOLO SECONDO

LE FONTI, AUTONOMIA E SPECIALITÀ DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

1.	<i>RAPPORTO TRA DISCIPLINA SPECIALE E GENERALE, L'ART. 1885 COD. CIV.</i>	19
2.	<i>IL DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO</i>	24
3.	<i>LA DISCIPLINA CONVENZIONALE. IL RICORSO A FORMULARI STRANIERI.</i>	25

CAPITOLO TERZO

LA PRESCRIZIONE DEI DIRITTI DERIVANTI DAL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE

1.	<i>TERMINE APPLICABILE</i>	29
----	----------------------------------	----

2. <i>DECORRENZA DEL TERMINE</i>	33
3. <i>INTERRUZIONE</i>	34
4. <i>SOSPENSIONE</i>	38
CONCLUSIONI.....	40
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E GIURISPRUDENZIALI	42

CAPITOLO PRIMO

LE ASSICURAZIONI DEI RISCHI DELLA NAVIGAZIONE

SOMMARIO: 1. Breve storia delle assicurazioni marittime. – 2. Beni assicurati. – 2.1. (segue) La nave e l'aeromobile. – 2.2. (segue) Le merci. – 2.3. (segue) Il nolo. – 2.4. (segue) La responsabilità armatoriale (la *P. & I. Insurance*). – 2.5. (segue) Le assicurazioni obbligatorie della responsabilità – 3. Rischi coperti. – 3.1. Rischio putativo. – 4. Liquidazione dell'indennità. – 4.1. (segue) La liquidazione dell'indennità per avaria. – 4.2 (segue) la liquidazione dell'indennità per abbandono.

1. Breve storia delle assicurazioni marittime

Le assicurazioni sono nate sul mare¹: queste sono sorte, infatti, dalla necessità di proteggere i beni e le persone coinvolte nei commerci via mare dal complesso di pericoli a cui sono sottoposti. La loro evoluzione è strettamente legata alla storia del commercio marittimo e alle innovazioni nel campo delle tecniche di gestione del rischio.

Il contratto di assicurazione è sorto come creazione originale dello spirito mercantile italiano nelle fiorenti repubbliche marinare, in particolare Genova e Venezia, tra la fine del XIII secolo e l'inizio del XIV secolo: aveva lineamenti definiti nelle polizze redatte dai sensali secondo schemi fissi, che convivevano con gli strumenti notarili, redatti per dare all'assicurato contro l'assicuratore uno strumento esecutivo. In origine i giuristi inquadravano i contratti di assicurazione all'interno degli schemi tradizionali, facendoli rientrare all'interno del contratto di mutuo (l'assicuratore-mutuatario era obbligato a restituire una somma, mutuata fittiziamente, solo se avesse subito danni o fosse naufragata durante la navigazione) o a quello di compravendita (la vendita delle merci era sottoposta a condizione risolutiva del felice arrivo a destinazione della nave)².

¹ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. III, p.1021

² S. POLLASTRELLI - F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Capitolo XVIII, Sezione I, pp. 612

A Genova, nel 1347, fu istituita una delle prime compagnie di assicurazione marittima, che offriva polizze per navi e merci. Questo modello si diffuse rapidamente in tutta Europa, stimolando lo sviluppo di pratiche assicurative sempre più sofisticate.

Con l'avvento del Rinascimento e la conseguente espansione delle rotte commerciali europee verso l'Asia, l'Africa e le Americhe, la necessità di proteggere gli investimenti marittimi divenne ancora più pressante. I mercanti europei, soprattutto quelli delle nazioni marittime come Portogallo, Spagna, Olanda e Inghilterra, adottarono e perfezionarono le tecniche di assicurazione marittima.

I primi interventi legislativi si limitarono a regolarne gli aspetti pubblicistici, lasciando la disciplina degli aspetti privatistici alla *consuetudo mercatorum* e ad alcuni interventi particolari (come le Ordinanze di Barcellona a partire dal 1435).

In Francia, una disciplina completa ed organica dell'assicurazione venne adottata alla fine del XVI secolo con il *Guidon de la mer*, edito a Rouen, opera che ispirò la successiva *Ordonnance sur la Marine* del 1681 di Luigi XIV, la cui disciplina, a sua volta, è stata riportata, con qualche modifica, nel *Code de commerce* napoleonico del 1807³.

In Italia, invece, il primo testo normativo completo venne adottato con l'emanazione del *Codice per la veneta mercantile marina* del 1786.

Nel XVII secolo, l'Inghilterra emerse come uno dei principali centri del commercio globale, e con essa crebbe l'importanza delle assicurazioni marittime.

Nel 1688 nacque il Lloyd's di Londra, inizialmente un caffè, frequentato da armatori, mercanti e intermediari, in cui venivano trattati affari marittimi di vario genere. Dopo che fu approvato il Bubble Act del 1719, una legge che concedeva il monopolio delle assicurazioni a due società con l'eccezione in favore degli assicuratori-persone fisiche, gli assicuratori marittimi trovarono l'ambiente adatto nel caffè del Lloyd, che venne quindi ad assumere una particolare specializzazione⁴.

I registri di Lloyd's, che documentavano dettagliatamente ogni nave e carico assicurato, erano strumenti cruciali per la gestione del rischio.

Nel 1871 venne riconosciuta al Lloyd's la personalità giuridica sotto forma di *corporation*, cioè la libera associazione di singoli assicuratori. Oggetto della corporazione (ad oggi invariato) era facilitare l'esercizio dell'assicurazione marittima da parte dei suoi

³ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. III, pp. 1034; v. anche S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp. 6 ss.

⁴ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp. 50 ss.

membri, proteggerne gli interessi, centralizzare, pubblicare e diffondere le notizie sulla navigazione. Si può quindi definire il Lloyd's come un consorzio e non come un assicuratore.

Per la stipulazione dell'assicurazione al Lloyd's si deve ricorrere a un *broker* che presenta il fissato di assicurazione agli *underwriters* (i rappresentanti dei membri assicuratori), i quali assumono una quota del rischio per conto dei membri. Viene quindi redatta la polizza con la precisazione della parte di rischio assunta da ogni membro.

Punto di svolta nella storia delle assicurazioni marittime è rappresentato dalla promulgazione nel 1906 del *Marine Insurance Act*: una legge organica che rappresenta tuttora il complesso normativo di riferimento per tutte le legislazioni in materia⁵.

L'era dell'industrializzazione portò a un aumento esponenziale del commercio marittimo e alla costruzione di navi più grandi e veloci. Questo incremento comportò anche nuovi rischi, richiedendo polizze assicurative più sofisticate. Durante il XIX secolo, l'assicurazione marittima si espanse notevolmente, sia in termini di coperture offerte sia di complessità delle polizze.

L'introduzione del telegrafo e delle comunicazioni rapide rivoluzionò il settore, permettendo una gestione del rischio più efficiente e tempestiva.

Il XX secolo vide ulteriori trasformazioni nel settore delle assicurazioni marittime, con l'introduzione di nuove tecnologie e regolamentazioni. L'adozione di motori a combustione interna, l'uso di materiali più resistenti e lo sviluppo di navi containerizzate cambiarono radicalmente il panorama del commercio marittimo e, di conseguenza, delle assicurazioni.

Le polizze si adattarono ai nuovi tempi, includendo coperture per rischi emergenti come l'inquinamento ambientale, la contaminazione delle merci e i danni da atti terroristici. Le organizzazioni internazionali, come l'International Maritime Organization (IMO), stabilirono standard globali per la sicurezza marittima, influenzando direttamente le pratiche assicurative.

Negli ultimi decenni, l'assicurazione marittima ha beneficiato enormemente delle innovazioni nel campo dell'analisi dei dati e delle tecnologie informatiche. I modelli predittivi, l'intelligenza artificiale e l'Internet delle cose hanno rivoluzionato la valutazione del rischio, permettendo alle compagnie di assicurazione di prevedere e mitigare meglio i rischi marittimi.

I dispositivi installati sulle navi forniscono dati in tempo reale sulle condizioni di navigazione, permettendo una gestione proattiva dei rischi. Le immagini satellitari e i droni

⁵ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. III, p.1041.

vengono utilizzati per monitorare le rotte e le condizioni delle navi, migliorando la precisione nella valutazione dei danni e nelle procedure di indennizzo.

2. I Beni assicurati

Le assicurazioni contro i rischi della navigazione si distinguono in assicurazioni di cose e persone (volte a ottenere la riparazione del danno derivante dalla perdita o danneggiamento di una cosa assicurata, dal mancato conseguimento di un profitto sperato o da un infortunio di una persona assicurata) e in assicurazioni di responsabilità (volte a garantire il patrimonio dell'assicurato dalle pretese di terzi danneggiati a seguito di un atto lecito o illecito).

Il codice della navigazione elenca una serie di possibili oggetti dell'assicurazione contro i rischi della navigazione, quali la nave, la merce, i profitti sperati sulla merce, il nolo.

Per le assicurazioni di persone indica il personale navigante della navigazione aerea.

Per quanto riguarda le assicurazioni di responsabilità, poi, il codice indica il risarcimento di danni causati nell'attività di pilotaggio, le somme dovute per contribuzione in avaria comune o per ricorso di terzi danneggiati da urto e il risarcimento per danni a terzi sulla superficie.

Secondo la dottrina maggioritaria si tratterebbe di un'elencazione meramente indicativa, in quanto qualsiasi interesse di rischio può formare oggetto di assicurazione. Il codice, quindi, si aprirebbe ad altre fattispecie sviluppatasi nella prassi assicurativa, come l'assicurazione dei *containers*, della c.d. *charters' liability* (copre la responsabilità del noleggiatore della nave) e l'assicurazione P&I (copre la responsabilità dell'armatore).

Anche queste nuove coperture assicurative che non attengono propriamente all'interesse di rischio della navigazione sono soggette alla disciplina speciale prevista dal codice che presenta delle deroghe rispetto al regime comune. Per tali nuove tipologie infatti valgono gli stessi presupposti che giustificano la disciplina speciale: anche per queste, infatti, è sempre fondamentale il collegamento con il fatto tecnico della navigazione. Tale orientamento è inoltre giustificato dal fatto che negli altri ordinamenti, in particolare quello

inglese e francese, si considerano marittime tutte le assicurazioni incidentalmente connesse ad una spedizione marittima⁶.

La giurisprudenza invece è di un altro avviso: in una recentissima pronuncia⁷, riguardo una polizza che estende la copertura anche al caso in cui l'evento si verifica non durante la navigazione, ma in occasione di essa, la Corte di Cassazione ha affermato che soltanto per i tipi contrattuali espressamente previsti dal codice della navigazione (assicurazione merci, nave, ecc.) si possono applicare le disposizioni speciali in esso contenute, negli altri casi, invece, non trattandosi di assicurazioni contro i rischi della navigazione si deve applicare la disciplina civilistica.

È controverso, poi, se le assicurazioni da responsabilità del gestore aeroportuale e dell'operatore di assistenza a terra negli aeroporti possono essere annoverate fra le assicurazioni aeronautiche⁸.

Talvolta si assiste, quando gli interessi in gioco si intersecano, anche a una duplicazione di coperture assicurative dello stesso danno.

2.1 La nave e l'aeromobile

Per nave, in base all'art. 136 cod. nav., si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o ad altro scopo.

Le disposizioni che concernono le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche ai galleggianti mobili adibiti a servizi attinenti alla navigazione o il traffico in acque marittime o interne, e alle imbarcazioni da diporto previste dalla l. 50/1971.

L'assicurazione della nave o dell'aeromobile, detta assicurazione corpi (*hull*), in base agli artt. 515 e 1001 cod. nav., copre la nave o l'aeromobile, le sue pertinenze, le parti separabili e possono essere ricomprese anche le spese di armamento ed equipaggiamento

⁶ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 343; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 78; dello stesso avviso sono anche altri importanti autori: G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. III, pp. 1200; A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, Vol. III, *Le obbligazioni e la responsabilità nella navigazione marittima*, pp. 73; A. LEFEVBRE – G. PESCATORE – T. LEOPOLDO, *Manuale di diritto della navigazione*, pp. 714. S. POLLASTRELLI – F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, pp. 617.

⁷ Cass. 11 agosto 2023, n. 24594.

⁸ In senso negativo: ANTONINI, *Profili assicurativi in ambito aeroportuale*, in *Resp. civ. prev.* 1996, 845. In senso positivo: MUSI, *L'assicurazione della responsabilità del gestore aeroportuale e dell'impresa di handling: dettato normativo e prassi assicurativa*, in *Dir. mar.* 2015, 116.

della nave. La nave è quindi considerata nel suo complesso, come nave esercizio, ai fini assicurativi.

A integrazione dell'assicurazione della nave può essere stipulata l'assicurazione degli interessi e gli sborsi (I. & S.) o *Disbursements* per reagire alla perdita totale: questa ha per oggetto interessi che l'armatore ha alla conservazione della nave, non già coperti nell'assicurazione della nave o del nolo. In certi casi serve anche a integrare la valutazione della nave (volutamente tenuta bassa dalla polizza corpi).

Per quanto riguarda l'aeromobile, durante la sosta in un luogo chiuso, l'assicurazione è limitata al rischio d'incendio (art. 1002 cod. nav.), in quanto l'aeromobile non corre alcun rischio di navigazione quando ricoverato in rimessa. Inoltre, in base all'art.1003 cod. nav., «non sono coperti i danni al motore, al radiatore, ai serbatoi della benzina e dell'olio, alle eliche, nonché a tutte le altre parti necessarie al funzionamento ed alla protezione del motore stesso, che si siano prodotti senza l'intervento di cause esterne perturbatrici del normale funzionamento dell'aeromobile»; l'assicuratore, tuttavia, risponde comunque dei danni se i guasti agli strumenti hanno determinato il sinistro.

2.2 Le merci

Può formare oggetto di assicurazione qualsiasi merce⁹, che sia trasportata per nave o per aeromobile. In base agli artt. 516 e 1001 cod. nav. «l'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione. Se tale valore non può essere accertato, il valore assicurabile è dato da una determinazione analitica, risultante 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 assicurazione»: si guarda quindi al valore delle cose assicurate a destino, in deroga alla norma generale dell'art. 1908 cod. civ. per cui il valore di assicurazione si calcola in riferimento al tempo del sinistro. Il valore delle merci si può accertare con ogni mezzo, oppure analiticamente, partendo dal prezzo delle merci nel luogo e al tempo della caricazione e aumentandolo del 10% a titolo di profitto sperato, spese, nolo anticipato o dovuto a ogni evento¹⁰.

⁹ La Reg. 17 delle *Rules for Construction of Policy* esclude che si possano qualificare come merci i beni con effetti personali o provviste e scorte per l'uso a bordo.

¹⁰ Cfr. CUSMAI, *l'assicurazione delle merci*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da Antonini), III, Milano, 2010, 103.

2.3 Il nolo

Per nolo si intende il corrispettivo di un contratto di utilizzazione della nave. Tuttavia, la prassi internazionale allarga la nozione di nolo andando ad includere anche ogni beneficio che derivi all'armatore dall'impegno della nave: non si dovrebbe quindi presupporre la stipulazione di un contratto di utilizzazione della nave e si può comprendere anche il nolo sperato e il beneficio derivante da un trasporto effettuato dall'armatore per proprio conto¹¹.

Il codice distingue tra assicurazione del nolo da guadagnare e assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento.

Nella prima ipotesi, disciplinata all'art. 519 cod. nav., il nolo è in rischio per il soggetto-locatore-noleggiante che ne ha diritto e l'assicuratore risponde della perdita, totale o parziale, del diritto al nolo, da parte di colui a cui spetta, in seguito al verificarsi di un sinistro della navigazione. Nella seconda ipotesi, disciplinata all'art. 520 cod. nav., il nolo è in rischio per il soggetto-conduttore-noleggiatore e il verificarsi di un sinistro della navigazione può determinare la mancata fruizione della prestazione per la quale il nolo è stato già pagato o è egualmente dovuto.

Oltre alle due ipotesi disciplinate dal codice della navigazione agli artt. 519 - 520, si considera il c.d. nolo sperato, cioè quel nolo che ancora non è dovuto, in quanto non si è ancora 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). In questo caso l'assicuratore risponde solo se si è espressamente obbligato, ex art. 1905 c. 2 cod. civ.¹²

Nel caso del nolo da guadagnare si può ancora distinguere tra nolo lordo e nolo netto: il primo, ex art. 519 c.1 cod. nav., copre il nolo per l'intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave; il secondo, ex art. 519 c.2 cod. nav., copre, in difetto di convenzione, il sessanta per cento del nolo lordo. In mancanza di diverso patto, si presume

¹¹ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp.89 ss.

¹² Cfr. S. POLLASTRELLI – F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, ed. Cedam, 2023 per cui la pratica ha inteso “l'assicurazione del nolo non solo come assicurazione del corrispettivo di un contratto già concluso, ma anche come assicurazione del beneficio economico ricavabile dall'utilizzazione della nave: beneficio derivante da contratti futuri, potenzialmente stipulabili (c.d. *nolo sperato*), o da trasporti effettuati dall'armatore per conto proprio”; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, XV ed. 2019 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)”.

assicurato il nolo lordo. A questa assicurazione si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione della nave.

Il nolo dovuto o anticipato ad ogni evento è in rischio per l'utilizzatore della nave: questi si assicura dal rischio che può derivare dall'obbligo di dover corrispondere il nolo anche senza aver potuto fruire della controprestazione. In questo caso, ex art. 520 cod. nav., si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci (se si tratta di corrispettivo di un trasporto) o quelle dettate per l'assicurazione della nave (se tratta di corrispettivo di un noleggio o di una locazione).

Secondo parte della dottrina, partendo dalla distinzione di cui agli artt. 519 e 520 cod. nav., si può ancora generalizzare e distinguere tra assicurazione del nolo in rischio per la nave (quando è assunta come integrazione dell'assicurazione corpi, riguarda tanto il nolo sperato quanto il nolo corrispettivo di un contratto, sia a viaggio, sia a tempo) e assicurazione del nolo in rischio per le merci (quando il nolo è stato pagato o è dovuto dall'interessato nelle merci stesse ad ogni evento); il nolo in rischio per le merci viene ricompreso nella valutazione data alle merci a fini assicurativi (art. 516 cod. nav.).

“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”¹³.

2.4 La responsabilità armatoriale (la P. & I. Insurance)

L'armatore è responsabile per i danni che possono conseguire dall'esercizio della nave. Per coprire ogni ipotesi di responsabilità armatoriale si è affermata l'assicurazione c.d. *Protecion and Indennity (P. & I.)*. Questa viene assunta in appositi *Clubs*, sorti in Inghilterra e costituiti da armatori, proprietari di navi e altre figure del trasporto marittimo; i singoli membri pagano una quota d'ingresso («*initial call*»), in ragione del tonnellaggio e della tipologia della propria nave, e un ulteriore contributo, in base agli esiti delle gestioni annuali («*supplementary call*»).

L'assicurazione *P&I* presuppone che la nave iscritta al *Club*, sia assicurata con polizza corpi per l'intero suo valore: è infatti una copertura integrativa a quella dei rischi di responsabilità coperti dalla polizza corpi¹⁴.

¹³ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p.89.

¹⁴ Cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p.226.

L'assicurazione *P&I* offre una copertura assicurativa delle responsabilità che sorgono nei confronti di terzi per atti leciti o illeciti: in particolare, normalmente, l'assicurazione copre la responsabilità derivante dall'esercizio della nave (ed i costi connessi) in conseguenza di morte, lesioni, malattia del personale navigante, perdita o avaria del carico, inquinamento, danni da urto e collisione non coperti da altre assicurazioni, compenso per salvataggio di persone, ecc.

Possono comunque essere coperti casi non previsti dalle regole, ma che, a discrezione di chi amministra l'associazione, rientrano negli scopi del *Club* (c.d. *omnibus rule*)¹⁵.

Alla copertura tradizionale si possono aggiungere altre classi di assicurazioni fornite dal Club: la c.d. «*Freight, demurrage and defence*» (assicurazione che copre le spese legali relative a controversie connesse all'attività armatoriale), la c.d. «*Strike*» (assicurazione che copre i ritardi dovuti agli scioperi dei marittimi), la c.d. «*Charterers' Liability*» (assicurazione avente ad oggetto le responsabilità dell'attività cui è esposto un soggetto che, pur non essendo il proprietario della nave, risulta esposto a responsabilità assimilabili a quelle a cui è esposto l'armatore, quali, in particolare quelle per danno al carico o allo scafo)¹⁶.

2.5 Le assicurazioni obbligatorie della responsabilità

In ambito marittimo ed aeronautico sono state introdotte diverse forme di assicurazione obbligatorie per varie ipotesi di responsabilità.

La prima ipotesi è quella prevista dalla *Civil Liability Convention* del 1969, modificata nel 1984 e nel 1992, in materia di responsabilità per danni da inquinamento marino da idrocarburi: questa prevede che una nave, indipendentemente dalla propria bandiera, possa entrare nelle acque nazionali di uno stato contraente solo se dotata di un'adeguata copertura assicurativa o altra garanzia finanziaria, per un valore pari al limite di responsabilità di ciascun sinistro.

Analoga disposizione è prevista anche dalla Convenzione di Londra del 1996 sulla responsabilità e il risarcimento dei danni connessi al trasporto di merci pericolose e tossiche

¹⁵ S. ZUNARELLI – M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I. V ed. 2023, cap. XXV.

¹⁶ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 360.

per mare, dalla Convenzione di Londra del 2001 sulla responsabilità per i danni causati dall'inquinamento derivante dal combustibile delle navi, e dalla Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti.

La Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo dei passeggeri e dei loro bagagli prevede un obbligo di copertura assicurativa sia per il vettore contrattuale che per quello effettivo per i danni derivanti dalla morte o lesione personale dei passeggeri.

Di grande rilievo è, poi, la Direttiva 2009/20/CE del 23 aprile 2009 in materia di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi che prevede l'obbligo di assicurazione a carico dell'armatore e degli altri soggetti che possono avvalersi del beneficio della limitazione della propria responsabilità: gli Stati membri sono tenuti ad accertare che gli armatori delle navi battenti la propria bandiera stipulino un'assicurazione che copra le dette navi; gli Stati possono negare l'ingresso nei o espellere dai porti comunitari le navi che non rispettano gli obblighi previsti.

Nel trasporto aereo, l'art. 942 cod. nav., conformemente all'art.50 della Convenzione di Montreal del 1999, prevede che «il vettore aereo deve assicurare la propria responsabilità verso i passeggeri secondo la normativa comunitaria». Si deve, quindi, in particolare, fare riferimento al Reg. (CE) n. 785/2004 (modificato dal Reg. n. 285/2010) sui requisiti assicurativi minimi: questo si applica a tutti i vettori aerei, anche non appartenenti all'Unione europea, che effettuino voli all'interno del territorio di uno Stato membro, a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano; il regolamento riguarda l'assicurazione della responsabilità per i passeggeri, per i bagagli e per le merci.

Nel settore aeronautico è poi previsto l'obbligo di assicurazione della responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie sia dalla Convenzione di Roma del 1952 sia dall'art.798 cod. nav., per cui «l'aeromobile non può circolare se non è assicurato per i danni a terzi sulla superficie, secondo le disposizioni del presente codice, presso un'impresa di assicurazioni a ciò autorizzata dal ministro per l'aeronautica». ¹⁷

¹⁷ Cfr. S. ZUNARELLI – M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I. V ed. 2023, cap. XXV.

3. Rischi coperti

I rischi assicurati sono gli accidenti coperti dal contratto di assicurazione.

Sono rischi della navigazione le circostanze tipiche dell'ambiente marino e aeronautico cui sono esposti beni e soggetti impegnati nell'esercizio delle attività rientranti nel diritto della navigazione.

L'art. 521 cod. nav. stabilisce che «sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione». La locuzione di chiusura chiarisce che l'elencazione dei rischi non ha valore tassativo, ma solo esemplificativo: deve quindi ritenersi assicurato qualsiasi rischio derivante dal fatto tecnico della navigazione.

Secondo la dottrina tra i rischi coperti vi rientrerebbero, oltre a quelli che provengono dal mare o dall'ambiente della navigazione aerea, anche quelli provengono da un altro ambiente, ma che si verificano nel corso della navigazione, salvo che l'assicuratore non provi che il sinistro sia riconducibile a un evento espressamente escluso dalla copertura, per legge o per contratto: è il principio della c.d. universalità dei rischi.

Nella pratica, però, il richiamo ai formulari inglesi e l'esigenza dei comportamenti agli standard del mercato internazionale hanno portato gli assicuratori italiani ad adottare un approccio diverso rispetto a quello del codice della navigazione¹⁸.

Nel diritto inglese l'assicurazione marittima copre solo i rischi nominati (*named perils*)¹⁹: non sono quindi assicurati tutti i rischi, ma solo i pericoli conseguenti alla navigazione marittima o ad essi assimilati. L'art. 3 del MIA (*Marine Insurance Act*) definisce i *maritime perils* come quei pericoli che derivano dalla navigazione marittima o ad essi assimilabili (*perils of the seas*), categoria più ristretta rispetto ai pericoli che accadono sul mare (*perils on the seas*), che pur verificandosi nel corso della navigazione non dipendono da essa: la giurisprudenza anglosassone esclude quindi i danni prodotti dall'ordinaria azione delle onde e dei venti e quelli che rientrano sotto il concetto di usura normale.

La differenza tra l'approccio italiano a quello inglese sta nel fatto che in base al primo è necessaria un'esplicita previsione legale o contrattuale per escludere un rischio dalla

¹⁸ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 343.

¹⁹ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp.111 ss.

copertura, mentre, nel secondo sono coperti solo i rischi specificamente elencati. Questa differenza si traduce anche in un diverso onere probatorio: nel sistema dei *named perils* l'assicurato deve provare che la causa dell'evento dannoso è riconducibile a uno dei rischi nominati nella copertura; nel sistema dell'universalità dei rischi, invece, l'assicuratore deve provare che la causa del danno è un rischio escluso²⁰.

La Polizza di assicurazione delle merci trasportate del 1983 (aggiornata nel 1998 e nel 2006) ha portato un'importante innovazione nel nostro sistema: ha abbandonato l'elencazione dei rischi assicurati dell'art. 521 cod. nav. e ha rimesso l'identificazione del rischio ai clausolari: questi consentono la copertura di tutti i rischi (Clausola Merci I-Pieno rischio, adotta il criterio dell'universalità dei rischi) oppure di rischi determinati (Clausola Merci II-Rischi Base, indica espressamente i rischi assicurati)²¹. Queste clausole recepiscono la prassi inglese e, in particolare, le *Institute Cargo clauses*, che definiscono i rischi inclusi ed esclusi dalla copertura.

Anche la Polizza Camogli (polizza corpi) del 1988 non stabilisce i rischi e i pericoli coperti, ma si rimette alle condizioni dei Clausolari dell'Institute of London Underwriters che vanno interpretati e applicati così come vengono interpretati e applicati in Inghilterra.

3.1 Rischio putativo

Secondo la disciplina generale del codice civile «il contratto di assicurazione è nullo se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere prima della conclusione del contratto» (art. 1895 c.c.), inoltre, si considera nullo il contratto di assicurazione contro danni « se, nel momento in cui l'assicurazione deve avere inizio, non esiste un interesse dell'assicurato al risarcimento del danno» (art. 1904 c.c.). Questa regola non trova invece seguito dal codice della navigazione, che, all'art. 514, ammette il c.d. rischio putativo, un rischio oggettivamente inesistente, ma ritenuto erroneamente esistente dalle parti al momento della stipulazione del contratto²².

La nullità del contratto deriva dalla conoscenza o conoscibilità dell'inesistenza del rischio: ex art. 514 infatti l'assicurazione è nulla, se la notizia dell'inesistenza del rischio o

²⁰ G. RIGHETTI, Trattato di diritto marittimo, Vol. III, pp. 1287 ss.

²¹ S. POLLASTRELLI – F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, p. 642.

²² S. ZUNARELLI – M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I. V ed. 2023, cap. XXV.

della sua cessazione o dell'avvenimento del sinistro è pervenuta alle parti prima della conclusione del contratto.

L'art. 514 cod. nav. si giustifica dal fatto per cui, soprattutto in passato, poteva intercorrere diverso tempo tra il sinistro della navigazione e la conoscenza dell'evento da parte del proprietario della nave o delle merci²³.

Ad oggi, grazie al progresso delle comunicazioni, si attribuisce un rilievo marginale alla disposizione dell'art. 514 cod. nav., che non è ritenuta una «norma eccezionale» (Cass. S.U. 6 maggio 2016, n. 9140)²⁴.

L'ultimo comma dell'articolo 514 prevede, a tutela dell'assicuratore, che questi, se non è a conoscenza dell'inesistenza del rischio o della sua cessazione o dell'avvenimento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese; ha diritto, invece, all'intero premio convenuto se dimostra che l'assicurato ne aveva conoscenza.

²³ *Relazione al codice della navigazione*, n. 324.

²⁴ S. POLLASTRELLI – F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, p. 617.

4. Liquidazione dell'indennità

Al verificarsi del rischio coperto dall'assicurazione, una volta adempiuto l'obbligo di pagamento del premio e degli oneri previsti, e dopo che l'assicurato abbia dimostrato l'esistenza e l'entità del danno subito, nonché la copertura assicurativa, anche nei limiti temporali e spaziali del contratto, l'assicuratore, ai sensi dell'art. 1905, comma 1, c.c., è tenuto a risarcire il danno subito dall'assicurato, nei modi e nei limiti stabiliti dal contratto, a seguito del sinistro. Il diritto al risarcimento sorge al momento del sinistro, ma la liquidazione avviene solo quando il credito diventa esigibile, il che dipende dalla raccolta delle prove da parte dell'assicurato e dalla successiva liquidazione effettuata dall'assicuratore, che varia a seconda che si tratti di assicurazione di merci o di corpi.

Per l'assicurazione delle merci il certificato di avaria rappresenta il documento base per la liquidazione del danno: questo è un documento, redatto dal commissario di avaria, che permette di constatare la situazione delle merci dopo il sinistro, i danni, le misure adottate e le spese sostenute dall'assicurato e le altre circostanze utili per l'accertamento della causa del danno, delle responsabilità e per la valutazione dello stesso.

Chi pretende l'indennizzo deve provare di essere titolare dell'interesse assicurato sulle cose (proprietario o suo mandatario): in modo che l'assicuratore possa adempiere a favore dell'effettivo interessato. Per questo la polizza merci può contenere anche l'obbligo di esibire la fattura di origine delle merci, oltre che la polizza di carico. Attraverso la fattura e gli altri documenti di origine, l'assicuratore può stabilire la possibile preesistenza del danno all'assicurazione, il valore delle merci, l'ammontare del danno, ecc.

Da quando vengono assolti gli oneri documentali, l'assicuratore dispone, di regola, di trenta giorni per procedere alla liquidazione dell'indennità; in caso di ritardo non giustificato, l'assicurato può intimarlo ad adempiere e metterlo in mora.

Il luogo di adempimento è quello del domicilio dell'assicuratore e la sua filiale o agenzia delegata, ex art. 1182 c.c., considerato come luogo di esecuzione del contratto.

4.1 La liquidazione dell'indennità per avaria

«Nel calcolo dell'indennità per danni materiali sofferti dalla nave si computa il beneficio derivante all'assicurato per differenza tra il nuovo e il vecchio» (art. 535 cod. nav.): si tratta di deduzioni che corrispondono al miglioramento che si suppone derivi alla nave dalla riparazione dell'avaria, quando questa comporta la sostituzione di parti nuove a parti usate

(*new for old*). Questa deduzione è un modo per fissare precisamente il danno effettivo. La deduzione si esprime in percentuali che aumentano progressivamente con l'età della nave, in misura maggiore per le macchine (più usurabili) che per lo scafo.

Oggi, comunque, la tendenza è quella di abolire la deduzione dal vecchio al nuovo: ad esempio, la "*New for Old Clause*" delle *Institute Time Clauses - Hulls* 1983, esclude ogni deduzione «nuovo per vecchio» ai fini del risarcimento.

A carico dell'assicuratore c'è l'obbligo di risarcire per il loro intero ammontare, nei limiti di quanto pattuito, i danni e le spese derivanti 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, salvo, 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.

Per quanto riguarda l'indennità per contributi di avaria comune, l'art. 537 cod. nav. stabilisce che si calcola assumendo come valore assicurabile il valore contributivo della cosa assicurata. A tale valore deve farsi riferimento anche quando il valore assicurabile della cosa è stato oggetto di stima. In questo modo si realizza quindi il principio di proporzionalità dell'indennità di assicurazione al rapporto fra il valore della cosa assicurata alla fine del viaggio contributivo (valore contributivo) e la somma assicurata.

In base al c.2 dell'art. 537, l'ammontare del danno da risarcire è dato dalla quota di contribuzione, se è stato avvisato l'assicuratore dell'inizio del procedimento di liquidazione, in modo che l'assicuratore medesimo possa intervenire nel procedimento stesso.

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., si applica la regola proporzionale, assumendo 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.

In caso le cose subiscano più sinistri nel corso del medesimo viaggio coperto dall'assicurazione, l'art. 539 cod. nav. stabilisce che l'assicuratore non può essere tenuto per un importo complessivamente superiore alla somma assicurata.

4.2 La liquidazione dell'indennità per abbandono

L'abbandono è un istituto tipico delle assicurazioni marittime secondo il quale l'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave, l'aeromobile, la merce o il nolo da guadagnare, per percepire l'intera indennità per la perdita totale. In molti casi infatti non è possibile configurare una perdita totale della cosa assicurata, stante l'impossibilità di recupero (ad esempio nel caso di nave affondata) o non potendosi provare la perdita (ad esempio nel caso di nave dispersa).

La funzione dell'abbandono è quindi quella di risarcire come perdita totale un danno che non potrebbe in realtà essere ritenuto tale, aggiungendo alla diminuzione prodotta dal sinistro, quella derivante dal trasferimento all'assicuratore della proprietà delle cose assicurate.

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

L'unico soggetto legittimato all'abbandono è il titolare di un interesse sulla cosa assicurata fondato sulla proprietà: di conseguenza, non sono legittimati il conduttore, il creditore ipotecario o pignoratizio e il vettore delle merci (a tal proposito, la polizza di carico da sola non può considerarsi sufficiente ai fini della prova della titolarità dell'interesse sulle merci).

La scelta dell'abbandono è quindi nelle mani esclusivamente del proprietario della cosa oggetto di abbandono che deciderà in base alla propria convenienza; in alcuni casi, quando la polizza limita la rispondenza dell'assicuratore alla sola perdita totale e/o abbandono e non ricorrono gli estremi di una perdita totale effettiva, la liquidazione per abbandono può essere l'unica opzione per l'assicurato²⁵.

Gli oggetti che possono essere abbandonati includono la nave o l'aeromobile, le merci e il nolo da guadagnare.

Gli articoli 540, 541 e 542 cod. nav. elencano i presupposti oggettivi per poter procedere all'abbandono: perdita totale assoluta, distinta in effettiva e presunta, perdita totale funzionale e perdita totale economica²⁶.

²⁵ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, p. 470. La convenienza guida l'assicurato nella scelta: "in presenza di una situazione ascendente del mercato delle navi, l'assicurato può avere convenienza (specie in relazione 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".

²⁶ A. LEFEVRE – G. PESCATORE – T. LEOPOLDO, *Manuale di diritto della navigazione*, pp. 752.

L'art. 543 cod. nav. indica poi i requisiti di forma e i termini da rispettare: l'abbandono deve essere effettuato mediante dichiarazione scritta dell'assicurato; se ha per oggetto la nave, la dichiarazione, oltre che avere la forma prescritta dall'art. 249 cod. nav, deve essere resa pubblica, ai sensi degli artt. 250 ss. Pertanto, per il trasferimento del diritto di proprietà occorre rispettare il requisito della forma scritta ad substantiam, richiesto dall'art. 543 cod. nav., e, 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. nav²⁷.

L'abbandono deve essere dichiarato entro due mesi, o se il sinistro si è verificato fuori dall'Europa o dai paesi bagnati dal Mediterraneo²⁸, entro quattro mesi dalla data del sinistro o da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia; in caso di perdita presunta della nave il termine è di due mesi e comincia a decorre dal giorno della cancellazione della nave dal registro di iscrizione. Si tratta di termini di decadenza, non suscettibili di interruzione o sospensione; le parti hanno però la facoltà di modificarli, prorogarli o rinunciarvi convenzionalmente. Decorsi questi termini l'assicurato decade dalla facoltà di dichiarare l'abbandono e potrà solo esercitare l'azione di avaria per ottenere l'indennità calcolata in relazione alla concreta entità del sinistro (art. 543, ult. comma, cod. nav.)²⁹.

La dichiarazione è un atto unilaterale ricettizio: quando ha per oggetto la nave deve essere notificata all'assicuratore, in ogni altro caso deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore medesimo con lettera raccomandata (art. 543 c.2 cod. nav.).

L'abbandono diviene definitivo se l'assicuratore non ne contesta la validità entro trenta giorni da quando ne ha avuto conoscenza.

In caso l'abbandono non venga impugnato nei termini o in caso venga riconosciuto in sede giudiziale, si producono due effetti: uno obbligatorio, che fa sorgere il diritto dell'assicurato ad ricevere l'indennità di perdita totale dopo aver presentato i documenti richiesti per la liquidazione dell'indennità; e uno reale, che comporta il trasferimento della proprietà delle cose abbandonate all'assicuratore, con effetto retroattivo al giorno in cui la dichiarazione di abbandono è stata portata a conoscenza dell'assicuratore³⁰.

²⁷ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp. 485.

²⁸ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 487: espressione da intendersi, secondo la giurisprudenza, come equivalente a di bacino del mediterraneo, compreso anche il Mar Nero e il Mar di Azov.

²⁹ A. LEFEVRE – G. PESCATORE – T. LEOPOLDO, *Manuale di diritto della navigazione*, p. 754; S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp. 493: l'assicurato, quindi, può chieder l'indennità di perdita totale con l'azione di avaria, tanto in via principale, quanto in via subordinata al rigetto dell'azione di abbandono.

³⁰ Cass. civ., Sez. III, 7 settembre 1998, n. 8848.

L'acquisto della proprietà è sottoposto tuttavia a condizione risolutiva potestativa: entro dieci giorni da quando la validità dell'abbandono è diventata incontestabile (da quando scadono i trenta giorni per proporre contestazione o da quando viene accertato che non ci sono cause che ne impediscano la validità), l'assicuratore, nelle stesse forme prescritte per la dichiarazione di abbandono, può dichiarare all'assicurato di non voler profittare dell'abbandono. In questo modo si evita che l'assicuratore, dopo aver pagato l'indennità totale ed essere divenuto proprietario della cosa abbandonata, sia tenuto a ulteriori spese, superiori al valore della cosa stessa (ad esempio per l'adempimento dell'obbligo di recuperare la nave affondata)³¹.

³¹ L. TULLIO, *Breviario di diritto della navigazione*, Milano, ed. Giuffrè, 2019, p. 304.

CAPITOLO SECONDO

LE FONTI, AUTONOMIA E SPECIALITÀ DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

SOMMARIO: 1. Rapporto tra disciplina speciale e generale, l'art. 1885 cod. civ. – 2. Il diritto internazionale privato. – 3. La disciplina convenzionale. Il ricorso a formulari stranieri.

1. Rapporto tra disciplina speciale e generale, l'art. 1885 cod. civ.

Con i codici italiani post-unitari del 1865, sia civile che commerciale, l'istituto dell'assicurazione in generale non trovò ancora una chiara definizione, seguendo in gran parte l'impronta lasciata dalla codificazione napoleonica. In particolare, l'assicurazione terrestre rimase esclusa da ogni regolamentazione giuridica nonostante già dalla metà del '700 erano già fioriti diversi rami dell'assicurazione terrestre contro danni.

Nel codice civile, l'assicurazione fu trattata solo in due articoli, il 1102 e il 1951, mentre nel codice di commercio venne regolamentata esclusivamente l'assicurazione marittima, lasciando completamente ignorata quella terrestre.

La fine dell'assoggettamento delle assicurazioni terrestri a quelle marittime si assiste con il nuovo codice del commercio del 1882 il quale riconosce finalmente la categoria generale delle assicurazioni, che comprende anche i rischi del mare. Si ravvisa, quindi, pur senza perdere l'assicurazione marittima la propria autonoma sistemazione, il definitivo tramonto della sudditanza delle assicurazioni terrestri a quelle marittime³².

Nel 1942 venne varato il nuovo Codice civile dedicando alla materia delle assicurazioni il Capo XX del Titolo III del Libro IV (Delle obbligazioni): diviso in cinque sezioni, contiene una disciplina generale e organica di ottima qualità, frutto dell'opera di importanti studiosi del diritto commerciale, sensibili ai lavori della dottrina germanica.

Lo stesso non si può invece dire della disciplina sulle assicurazioni marittime contenuta nel Codice della navigazione al Titolo V del Libro III: si tratta infatti di una normativa frammentaria, slegata, che avrebbe dovuto avere un carattere derogativo e anche supplementare alla disciplina generale del Codice civile: nella stessa Relazione al codice

³² A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesi ed evoluzione)*, in *Enc. dir.* Annali, I.

della navigazione, n. 319, si legge che le assicurazioni marittime «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». Il Codice della navigazione del 1942 si limita a poche innovazioni per modernizzare la materia rispetto al precedente Codice del commercio e ad affermare alcuni concetti generali, recependo la dottrina e la giurisprudenza del XX secolo; lo stesso legislatore si è limitato, non è «sembrato opportuno spingere troppo oltre il codice in tale direzione, nel senso di prevedere e risolvere in esso il maggior numero possibile di questioni pratiche», stante l'inidoneità della materia ad essere disciplinata in un codice³³.

Per analizzare il rapporto tra il codice della navigazione e il codice civile è necessario guardare all'art. 1 cod. nav., che recita: “1. *In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. 2. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile*”. Il legislatore ha quindi collocato al vertice del sistema il codice della navigazione e all'ultimo posto il “*diritto civile*”, il diritto comune. Secondo una prima lettura si potrebbe affermare la prevalenza del codice della navigazione sul codice civile, ponendosi quest'ultimo quale “normativa di chiusura”, coerentemente al criterio di prevalenza della legge speciale su quella generale.

Andando ad approfondire l'indagine, tuttavia, emerge la mancanza nel nostro ordinamento di un chiaro raccordo tra il codice della navigazione e quello civile, il che ha portato la dottrina a porsi numerosi interrogativi che ad oggi non si può dire che siano stati definitivamente risolti.

Per prima cosa la dottrina si è chiesta se nell'art. 1 cod. nav. bisogna riferirsi a fonti oppure a norme. Gli studiosi all'unanimità hanno affermato che l'art. 1 cod. nav., nonostante il suo titolo “*Fonti del diritto della navigazione*”, in realtà non riguardi fonti, bensì norme: infatti, l'analogia non può essere considerata una fonte di diritto poiché non crea nuove disposizioni normative; inoltre, all'interno del codice civile sono presenti norme che assumono la natura di disposizioni speciali di diritto della navigazione.

Quello che conta non è la collocazione di una norma in uno o nell'altro codice, ma il fatto che si tratti o meno di norma speciale destinata, come tale, a prevalere sulle norme comuni. Si possono quindi individuare diversi gruppi di norme: norme del codice civile che regolano direttamente la materia della navigazione (nonostante si trovino nel codice civile

³³ *Relazione al codice della navigazione, n.321.*

appartengono al diritto della navigazione e quindi hanno natura speciale), norme del codice civile richiamate dal codice della navigazione (secondo la dottrina maggioritaria la norma del codice civile, richiamata dal codice della navigazione, si pone sullo stesso livello di quest'ultimo prevalendo sui regolamenti), norme del codice civile che trovano applicazione nel settore della navigazione pur non essendo espressamente richiamate dal codice della navigazione (pur estendendo la loro applicazione alla materia speciale, si ritiene mantengano la natura di norme di diritto comune) e norme del codice civile che richiamano il codice della navigazione (in particolare gli artt. 1680 e 1885 cod. civ.).

La norma centrale del codice civile sulla disciplina delle assicurazioni marittime è rappresentata dall'art. 1885 cod. civ. il quale afferma che «le assicurazioni marittime contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente Capo per quanto non è regolato dal Codice della navigazione»: questa è una norma di collegamento che ha dato origine a diversi contrasti interpretativi in dottrina. Da una parte, alcuni giuristi hanno sostenuto che l'art. 1885 cod. civ. ha la funzione di limitare la portata applicativa delle norme speciali del diritto della navigazione, determinando la prevalenza delle disposizioni del codice civile in materia di assicurazioni rispetto ai regolamenti in materia di navigazione, agli usi e all'analogia³⁴; dall'altra parte³⁵, invece, si è schierato chi sostiene che l'art. 1885 cod. civ., nel definire la prevalenza delle disposizioni del codice della navigazione su quelle del codice civile, conferma l'operatività dell'art. 1 cod. nav., comportando l'applicazione delle disposizioni del codice civile solo dopo il procedimento analogico nell'ambito delle norme speciali³⁶.

Il divario tra queste due opinioni non comporta, di fatto, differenze particolari: quella più rilevante è che con la seconda, le norme del codice civile dichiarate inderogabili, salvo che a favore dell'assicurato ex art. 1932 cod. civ., cedono davanti agli usi contrari della navigazione³⁷.

Alla base di tale dibattito rimane comunque la generale disputa sull'autonomia e specialità del diritto della navigazione e sul problema dei rapporti con il diritto civile. La Suprema Corte si è più volte espressa sulla questione andando a restringere l'autonomia e la specialità del diritto della navigazione. La Corte ha affermato che quello delle assicurazioni

³⁴ Così D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, pag. 214, ad avviso del quale l'art. 1885 cod. civ. “*modifica la gerarchia delle norme poste dall'art. 1 cod. nav., dando alle norme in materia di assicurazione contenute nel codice civile la prevalenza sui regolamenti e sugli usi relativi alla navigazione*”.

³⁵ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. III, p.1164.

³⁶ M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, *Dir. mar.*, 2023, 228.

³⁷ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p.11.

marittime è solo un settore delle assicurazioni contro i danni, a loro volta rientranti all'interno della categoria più ampia delle assicurazioni in genere: la disciplina delle assicurazioni marittime quindi si fonda sul codice civile, le cui disposizioni generali hanno un carattere primario, in deroga alla gerarchia delle fonti stabilita all'art. 1 cod. nav., così come affermato dall'art. 1885 cod. civ. (Cass. 18 settembre 1961 n. 2033).

La Corte, poi, esprimendosi sull'art. 1901 cod. civ. (mancato pagamento del premio), ha affermato che questo si applica anche nell'ambito delle assicurazioni marittime ex art. 1885 cod. civ., in forza della mancanza di una disciplina diversa nel codice della navigazione: infatti, solo quando il codice della navigazione detta norme espresse sulle assicurazioni marittime si può derogare alle norme generali del codice civile, non potendosi invece disapplicare le norme generali sulla base di un'estensione in via analogica delle disposizioni speciali (Cass. 25 ottobre 1984 n. 5438).

Questo orientamento è stato confermato anche dalla giurisprudenza più recente: la Consulta (Cass. 15 gennaio 2020 n. 541), infatti, in un caso riguardante la richiesta di indennizzo da parte di una compagnia aerea per un danno al motore, precisa che, a fronte dell'art. 547 cod. nav., non ha nessuna rilevanza il diverso termine biennale di cui all'art. 2952 cod. civ. (per la prescrizione in materia di assicurazione in generale), in quanto la natura di norma speciale della norma del codice della navigazione comporta la sua prevalenza rispetto alla norma generale contenuta nel codice civile, sulla base del principio *lex specialis derogat generali*.

Con una recentissima sentenza del 2023 (Cass. 11 agosto 2023, n. 24594), sempre a proposito del rapporto tra l'art. 547 cod. nav. e l'art. 2952 cod. civ., in un caso riguardante la morte di un soccorritore in occasione di un incidente aereo, la Corte ribadisce che l'assenza di una regola sulla prescrizione del diritto verso l'assicuratore in caso di danno al passeggero impone l'applicazione di quella civilistica, che prevede il termine di due anni. Con la riforma del codice della navigazione, operata dalla l. 96 del 2005, infatti, la disciplina dell'assicurazione passeggero è stata abrogata, con la conseguenza che ad oggi manca una disciplina della prescrizione dei diritti derivanti da quel contratto. L'art. 1020 cod. nav. contiene disposizioni applicabili solo ai casi di assicurazione disciplinati in quel capo: agli "aeromobili, alla merce ed al nolo" (art. 1001), ed a terzi (artt. 1011 e ss.), dovendosi per il resto fare riferimento a quanto stabilito dal codice civile.

Nel quadro normativo attuale quindi si può affermare che, in mancanza di una norma espressa del codice della navigazione, si possa fare riferimento a una disposizione del codice civile, a condizione che essa rifletta i principi generali del rapporto assicurativo cui è

riconducibile la questione da disciplinare. Tuttavia, ciò non è valido nel caso inverso, ossia quando la norma civile sia riferita alla copertura di un rischio diverso da quelli propri della navigazione marittima e aerea. Il diritto civile, quindi, non pretende alcuna superiorità rispetto al diritto speciale, ma svolge piuttosto un ruolo complementare, intervenendo solo in mancanza di deroghe esplicite³⁸.

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

³⁸ S. POLLASTRELLI – F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, p.614.

2. Il diritto internazionale privato

Dato il carattere transnazionale delle assicurazioni marittime, è necessario fare un cenno alla disciplina di diritto internazionale privato in materia: a tal proposito bisogna citare l'art. 7.2 del Regolamento CE/593/2008 (Roma I), in base al quale i contratti di assicurazione marittima, che fanno parte della categoria di contratti dei c.d. grandi rischi ex art. 5, lett. d), della Direttiva 73/239/CEE, sono disciplinati dalla legge scelta dalle parti, conformemente all'art. 3 dello stesso Regolamento Roma I, o, in mancanza di scelta, 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 ha un carattere universale: infatti, ex art. 7.1, si applica a tutti i contratti, a prescindere che il rischio sia localizzato in un Paese membro³⁹.

La scelta della legge applicabile, in caso di assenza di clausole espresse, può essere ricavata dal riferimento a singole disposizioni di una legge nazionale o da clausole indicative della volontà delle parti di riferirsi a un determinato ambiente socio-economico: la Relazione di Giuliano e Lagarde sulla Convenzione di Roma del 1980 indica come esempio le condizioni generali di contratto contenute in moduli e formulari (ad esempio, una polizza di assicurazione marittima dei Lloyd's comporta di solito soggezione al diritto inglese). Inoltre, anche l'indicazione del foro competente può rappresentare un forte indizio per l'interprete.

L'art. 15 del Regolamento afferma che l'esistenza del diritto di surroga dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato contro i terzi va accertata alla luce della legge che disciplina il contratto di assicurazione; invece, il contenuto dell'obbligo del terzo rimane regolato dalla legge del rapporto che aveva con l'assicurato⁴⁰, come confermato dalla giurisprudenza in riferimento al precedente articolo 13 della Convenzione di Roma, di contenuto analogo all'art. 15 Roma I.

³⁹ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p.339.

⁴⁰ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p.340.

3. La disciplina convenzionale. Il ricorso a formulari stranieri.

Il legislatore del codice della navigazione del 1942 si è riservato il compito di fissare concetti e criteri direttivi, da far valere preminentemente per indirizzare ed interpretare le polizze medesime, lasciando a quest'ultime il compito di disciplinare gli aspetti minuti e particolari del contratto⁴¹.

Le assicurazioni marittime, per uniformarsi alla normativa e alla prassi internazionale in materia, hanno disciplinato situazioni di natura contrattuale facendo ricorso a formulari preconfezionati molto dettagliati e precisi che identificano con esattezza l'ambito della copertura: vengono, quindi, adottate polizze assicurative che contengono le medesime condizioni generali o clausole aggiuntive standardizzate.

Nel 1980 l'UNCTAD (la Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo) ha avviato i lavori per la redazione di clausole di assicurazione marittima che avrebbero poi posto le basi per una regolamentazione convenzionale uniforme a livello internazionale: a partire da questa iniziativa si è assistito, quindi, all'avvio di un movimento di rinnovamento delle polizze e dei clausolari in uso⁴².

In Italia è stata redatta la Polizza italiana di assicurazione merci trasportate 1983, che, sostituendo quella del 1933, si applica a ogni tipo di trasporto; per l'assicurazione della nave vengono adottati diversi formulari di polizze corpi (come la Polizza Camogli del 1988), a seconda del cliente e dell'impresa assicuratrice.

Accanto alle polizze tipo, è sorta una serie di clausole relative a particolari aspetti dell'assicurazione, come la delimitazione o l'ampiamiento del rischio coperto oppure i limiti spaziali dell'assicurazione. Le clausole sono inserite nel contratto con la loro trascrizione del testo o con la semplice menzione del nome convenzionale che le contrassegna. Per quanto concerne le clausole più tipiche e diffuse si è ritenuto che il loro contenuto costituisca un uso contrattuale e che, come tali, siano suscettibili di un'interpretazione uniforme e costante.

In genere, i più grandi mercati assicurativi nazionali si sono dotati di propri formulari tipici, ma nella pratica gli assicuratori fanno riferimento a formulari stranieri, prevalentemente inglesi, che, grazie a un'elaborazione e a una tradizione pluricentenaria, sono conosciuti e diffusi in tutto il mondo. Nel mercato inglese la polizza più diffusa era quella nota come *S.G. Form*, adottata dal Lloyd's nel 1779 che venne poi recepita dal *Marine Insurance Act* (MIA) del 1906. Successivamente, dopo la riforma dell'UNCTAD del 1982,

⁴¹ *Relazione al codice della navigazione*, n. 320.

⁴² S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 14.

sono stati adottati diversi formulari, noti come *Institute Clauses*, predisposti dall'*Institute of London Underwriters*, ognuno dei quali riguarda la copertura di un certo rischio (per i corpi si hanno le *Institute Clauses-Hulls*, per le merci le *Institute Cargo Clauses*, ecc.). A differenza di quanto accadeva con la *S.G. Form*, il clausolario non ha più funzione integrativa della copertura di base unica fornita dalla polizza, bensì diventa fonte essenziale della normativa convenzionale del contratto di assicurazione.

La prassi di stipulare il contratto di assicurazione marittima incorporando clausolari stranieri ha posto alcuni problemi interpretativi delle clausole contenute nel formulario richiamato dal contratto. In particolare sono sorti, sia in dottrina che in giurisprudenza, tre quesiti fondamentali: ci si è chiesti quale sia la legge applicabile, quali siano i criteri interpretativi del clausolario da adottare e quali rapporti intercorrano tra formulario e clausolario⁴³.

Per quanto riguarda il problema della legge regolatrice, in assenza di una scelta espressa delle parti, può assumere rilievo il fatto che esse abbiano adottato un formulario contrattuale elaborato in un certo ordinamento e che questo contenga principi propri di quell'ordinamento.

Al riguardo, appare esplicita la decisione *Amin v. Kuwait Insurance* della House of Lords del 1983, in cui, di fronte a una polizza emessa in Kuwait da una compagnia di quel paese per una nave battente bandiera dello stesso, con una polizza uguale alla *S.G. Form*, si è affermato che il riferimento alla *lex loci contractus* e alla *lex loci solutionis*, in difetto di specifica clausola sulla legge regolatrice, offre solo una «*prima facie indication*» su tale legge, vinta se dal contesto delle contratto risulta una diversa volontà implicita. In tal caso la legge regolatrice è quella inglese, in quanto, dato che in Kuwait non esisteva una legge sulle assicurazioni marittime, non sarebbe stato possibile interpretare la polizza o determinare quali siano i reciproci diritti e obblighi tra le parti⁴⁴.

Si deve però evidenziare che, nella scelta della legge applicabile al contratto, il richiamo a un formulario straniero può essere bilanciato da altri fattori: sul punto, la Cassazione francese⁴⁵ ha escluso che il richiamo di clausole inglesi all'interno di un contratto di abbonamento scritto in francese, e concluso tra un assicuratore italiano e un assicurato

⁴³ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 27.

⁴⁴ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp. 27-28.; c.fr. *Lloyd's Rep.*, 1983, 2, p. 365.

⁴⁵ *Cass. francese 5 febbraio 1991, in Dir. mar.*, 1992, p.523.

francese, possa comportare una scelta implicita della legge inglese, in quanto alcune clausole tipo rappresentavano un insieme di usi a cui si fa normalmente riferimento⁴⁶.

Stabilita quale sia la legge regolatrice del contratto, si pone poi il problema di quale significato attribuire a clausole sorte in un ordinamento straniero caratterizzato dalle proprie concezioni giuridiche. Bisogna partire dal principio per cui occorre adottare un'interpretazione generale, adeguandosi al senso riconoscibile e al modo di vedere proprio degli operatori del settore: è necessaria un'interpretazione costante e uniforme, in quanto la singola clausola non può essere avulsa dall'ordinamento in cui è stata concepita e innestata nel contratto di un altro ordinamento, ma va interpretata ricostruendone il significato, facendo riferimento all'ambiente giuridico in cui il termine viene utilizzato. Si deve quindi interpretare il clausolario straniero inserito nella polizza nello stesso modo e con lo stesso significato assunto da questo nel Paese di origine. Tuttavia, questo metodo interpretativo ha delle limitazioni che sono state sottolineate dalla giurisprudenza⁴⁷: a meno che non sia espressamente convenuto dalle parti, non si può operare questo completo rinvio ricettizio, configurandosi anche la possibilità che si possa arrivare a soluzioni che rappresenterebbero una “vera e propria applicazione di norme di legge straniera, anche se rappresentanti il fondamento nel quale il clausolario straniero è innestato”. Sia che si tratti di prassi del mercato o di prassi dettata dalla giurisprudenza, questa diviene criterio interpretativo, ex art 1368 cod. civ., purché essa sia unanime e consolidata, e, inoltre, deve essere strettamente attinente al clausolario considerato. Solo in questi casi l'interprete potrà ricorrere alla prassi interpretativa, anche se è da precisare che il clausolario e la prassi interpretativa ad esso relativa sono oggetto di una recezione meramente contrattuale, che, come tale, non può, in ogni caso derogare rispetto alle norme imperative della legge regolatrice della fattispecie⁴⁸.

Il coordinamento tra formulario di polizza italiana ed il clausolario straniero risulta dall'art. 1342 cod. civ. Il clausolario rappresenta un insieme di clausole aggiunte al formulario di polizza, che pertanto prevalgono sulle disposizioni in quest'ultimo contenute. Con le polizze nate a partire dal 1883 (polizza italiana merci), non si pone più il problema del coordinamento: a partire da esse, infatti, si lascia ai clausolari la determinazione del rischio coperto. In relazione alla possibilità di inserire nella polizza clausolari stranieri, l'art.

⁴⁶ M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 342.

⁴⁷ *Lodo arbitrale 15 novembre 1985*, in *Assic.*, 1986, II, 2, p. 58.

⁴⁸ M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 343.

1 della polizza merci stabilisce che il clausolario riguarda la «delimitazione e la durata della copertura e ferma restando l'applicazione della Legge Italiana»; l'art. 2 della Polizza Camogli, ancora, sottopone il contratto alla legge italiana, ma garantisce l'interpretazione e l'applicazione delle clausole inglesi inserite nella polizza così come sono interpretate e applicate in Inghilterra⁴⁹.

Oltre ai formulari inglesi, bisogna ricordare che nel nostro mercato assicurativo ne vengono utilizzati anche di altri: in particolare, le *American Institute Clauses*, molto simili a quelle inglesi; le *Allgemeine Deutsche Seeresicherungs-Bedingungen* (ADS), nate in Germania nel 1919 e successivamente modificate (condizioni generali che traggono la propria forza dal loro costante, uniforme e generale richiamo nei contratti); ancora, vengono talvolta riprese polizze francesi revisionate alla fine degli anni '60; infine, appare di particolare importanza, quasi in contrapposizione con il sistema inglese delle *Institute Clauses*, il sistema norvegese rappresentato dal *Norwegian Insurance Contract Act* del 1989, revisionato nel 2022. Molto usato è poi il *Nordic Marine Insurance Plan* del 1964, frutto del lavoro sinergetico tra gli ordinamenti scandinavi e aggiornato nel 2023⁵⁰.

⁴⁹ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 29.

⁵⁰ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp. 18-19.; POLLASTRELLI - F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Capitolo XVIII, Sezione I, pp. 616; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Vol. III, pp. 1137.

CAPITOLO TERZO

LA PRESCRIZIONE DEI DIRITTI DERIVANTI DAL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE

SOMMARIO: 1. Termine applicabile. – 2. Decorrenza del termine. – 3. Interruzione. – 4. Sospensione.

1. Termine applicabile

Come detto, l'art. 1885 cod. civ. stabilisce che le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dal codice civile per quanto non già regolato dal codice della navigazione. La disciplina generale della prescrizione è collocata al Titolo V del codice civile (artt. 2934 - 2969); più precisamente, quella in materia assicurativa è rinvenibile all'art. 2952 cod. civ., il quale, al primo comma, indica quale termine di prescrizione del diritto al pagamento del premio quello di un anno.

Per quanto riguarda il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione, il termine previsto dal secondo comma dell'art. 2952 cod. civ. (originariamente identico a quello previsto dal Codice della navigazione) è stato oggetto di alcuni interventi normativi all'esito dei quali è stato fissato in due anni per tutti i tipi di assicurazione ad esclusione di quelle sulla vita, per le quali la prescrizione è ora di dieci anni.

Il termine, infatti, è stato innalzato a due anni nel 2008 con un intervento che è apparso⁵¹ privo di coordinamento con le altre norme vigenti (è stato infatti introdotto un termine biennale, lasciando invariato il termine biennale già previsto per la riassicurazione, creando quindi alcuni problemi agli assicuratori nei confronti dei propri riassicuratori) e discutibile per la forma con cui è stato attuato (è stato infatti introdotto dall'art. 3, comma 2-ter, del d.l. 28 agosto 2008 n. 134, «Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi», il cosiddetto “Decreto salva Alitalia”). In seguito, con il c.d. “Decreto cresci Italia” (d.l. 18 ottobre 2012 n. 179), il termine è stato provvisoriamente portato fino a dieci anni, ma, dopo soli 60 giorni, con la legge di conversione, l. 17 dicembre 2012 n. 221, è stato riportato ai precedenti due anni, mantenendo il termine decennale solo per le assicurazioni sulla vita.

⁵¹ E. FOGLIANI, La durata della prescrizione nelle assicurazioni aeronautiche, in *Dir. traspr.* 2013, 407.

Con la sentenza 29 febbraio 2024, n.32, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 2952, secondo comma, del codice civile, nel testo introdotto dall'art. 3, comma 2-ter, del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, antecedente a quello sostituito con l'art. 22, comma 14, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito, con modificazioni, nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, nella parte in cui non prevede l'esclusione, dal termine di prescrizione biennale, dei diritti che derivano dai contratti di assicurazione sulla vita, per i quali opera la prescrizione decennale, essendo infatti probabile che il titolare del diritto al pagamento delle somme dovute dall'assicuratore sia un terzo beneficiario e che egli sia ignaro di aver acquisito il diritto, non essendo a conoscenza della sua designazione, e che quindi un termine breve non permetterebbe di far valere tale diritto.

Per quanto riguarda le assicurazioni marittime e aeronautiche, il codice della navigazione prevede norme speciali all'art. 547 cod. nav., applicabile anche in materia aeronautica sulla base del richiamo operato dall'art. 1020 cod. nav.

I diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno (art. 547 c.1 cod. nav.). Per la prescrizione del diritto dell'assicurato a percepire l'indennità dall'assicuratore il termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione (art. 547 c.2 cod. nav.). L'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità, mediante abbandono delle cose assicurate, interrompe la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità d'avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro (art. 547 c.3 cod. nav.)⁵².

La giurisprudenza è stata più volte chiamata a pronunciarsi sul regime di prescrizione applicabile alle assicurazioni aeree e marittime. Di particolare rilievo è la sentenza n. 541 del 15 gennaio 2020 della Terza Sezione della Suprema Corte che ha confermato la specialità del termine annuale di cui all'art. 547 cod. nav. rispetto a quello biennale applicabile all'assicurazione in genere ai sensi dell'art. 2952 cod. civ. Questo caso aveva ad oggetto la richiesta di indennizzo assicurativo di una compagnia aerea a seguito di un danno subito dal motore di un aeromobile. In primo grado e in appello era stata accolta la domanda dell'assicurata avendo considerato applicabile il termine biennale dell'art. 2952 cod. civ.; la Cassazione ha, invece, riconosciuto che «non vi è dubbio che, in materia di contratto di assicurazione concernente la navigazione aerea (e marittima), il termine di prescrizione per

⁵² Su questo profilo, infra, Cap. I § 4.2

tutti i diritti derivanti da detto contratto è quello annuale». La natura di norma speciale della disposizione del cod. nav. (specialità espressamente confermata dall'art. 1885 c.c.) comporta, infatti, la prevalenza della stessa rispetto alla norma generale contenuta nel codice civile, in base al criterio "*lex specialis derogat generali*".⁵³

Anche la giurisprudenza di merito ha avallato questo orientamento della Cassazione, estendono l'operatività dell'art. 547 cod. nav. anche alle assicurazioni di unità da diporto⁵⁴. Con una recente sentenza la Corte d'appello di Campobasso⁵⁵, chiamata a valutare se il diritto all'indennizzo fatto valere dal proprietario di uno yacht danneggiatosi durante la navigazione fosse o meno estinto per intervenuta prescrizione, ha operato un'interpretazione sistematica del combinato disposto tra l'art. 1 del Codice della nautica da diporto (d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171) e l'art. 1 cod. nav. e ha quindi stabilito che il richiamo espresso che opera l'art. 1 comma 3 cod. naut. dip. al codice della navigazione per quanto non espressamente regolato impone di applicare le norme del codice della navigazione; invece, «le norme generali del codice civile possono venire in considerazione nella sola residuale misura in cui la disciplina navigazionistica necessita, a sua volta, di integrazione in ordine ad aspetti dalla stessa non regolati»⁵⁶.

Sulla questione dell'operatività dell'art. 547 cod. nav. è intervenuta una recentissima sentenza della Terza Sezione della Suprema Corte del 2023⁵⁷. Il caso riguarda una polizza stipulata dal Club alpino Italiano per coprire gli eventuali infortuni ai soccorritori durante i voli effettuati per portare aiuto. A seguito della morte di un soccorritore, i familiari hanno richiesto la liquidazione dell'indennizzo previsto; in primo grado il giudice ha ritenuto che

⁵³ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 351.

⁵⁴ v. *Trib. Napoli Nord, sent. 1966/2020* che ha rigettato la richiesta di indennizzo formulata per il furto di un natante rimessato in un'area privata, affermando la piena applicabilità alle coperture assicurative corpo e macchine "*all risks*" del termine di prescrizione annuale di cui all'art. 547 cod. nav. Il termine breve è stato ritenuto speciale rispetto a quello dell'art. 2952 c.c. in tema di assicurazioni, nonché applicabile ad ogni diritto nascente dal contratto di assicurazione marittima, ivi incluso il diritto all'indennizzo in caso di avaria; v. anche *Trib. Pesaro, sent. 27/2018*: «La disciplina richiamata, in quanto speciale rispetto a quella del codice civile, prevale. Ciò non è smentito né dalla regolamentazione di cui al d.lgs. n. 171/05 in materia di natanti da diporto (che invero nulla prevede quanto ai termini di prescrizione del diritto) il quale infatti rimanda, per tutto quanto non diversamente disciplinato, proprio al codice della navigazione, e né dal co. 4 dell'art. 123 del d.lgs. n. 209/05 il quale si limita genericamente a ribadire con disposizione di chiusura che – in quanto compatibili – si applichino alle unità da diporto le norme previste per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile dei veicoli a motore (l'art. 2952 c.c. non è certo appositamente dettata per la responsabilità in materia di veicoli a motore ma contiene una norma del tutto generale in materia di assicurazione)».

⁵⁵ *Corte d'Appello Campobasso 12 gennaio 2022, n. 14*.

⁵⁶ C.fr. anche *Trib. Siracusa 20 ottobre 2013, n. 980*.

⁵⁷ *Cass. 11 agosto 2023, n. 24594*.

la polizza fosse diretta a coprire non solo il rischio di perdita della vita, ma anche altri rischi estranei alla navigazione aerea, e, pertanto, non si sarebbe potuto applicare il termine di prescrizione del solo rischio vita in navigazione aerea. In appello invece si è sostenuto che si trattava di una polizza contro i rischi da navigazione aerea e quindi che si dovesse applicare la prescrizione annuale prevista dal codice della navigazione.

La Suprema corte ha affermato che non si tratta di una polizza multirischio per cui ogni rischio rientrante in essa rimarrebbe soggetto alla disciplina speciale che regola il relativo tipo di assicurazione; si tratta invece di una polizza che copre i rischi derivanti dalla navigazione aerea, e che estende la copertura anche al caso in cui l'evento si verifichi non durante la navigazione, ma in occasione di essa.

Tale pronuncia stravolge quell'indirizzo propugnato dalla dottrina per il quale la normativa sulle assicurazioni marittime sarebbe applicabile alle assicurazioni che hanno per oggetto un qualsiasi bene esposto a rischi della navigazione (si vuole infatti evitare una parcellizzazione del regime applicabile ai diversi beni coinvolti nella spedizione marittima, per garantire, invece, normative e direttive uniformi applicabili a prescindere dal mezzo di trasporto impiegato⁵⁸).

Sostenendo l'innovativa posizione della Corte di Cassazione, invece, si dovrebbe applicare la disciplina speciale solo ed esclusivamente a quelle assicurazioni che hanno per oggetto i beni indicati espressamente dal codice e che possono quindi essere definite come assicurazioni marittime.

Nella prassi, poi, essendo in uso molte c.d. "polizze combinate" o "multirischio", all'interno delle quali si possono trovare coperti sia rischi della navigazione che rischi comuni, il risultato è che allo stesso contratto si dovranno applicare due diversi termini di prescrizione.

Pertanto, per individuare la disciplina applicabile al caso di specie, è essenziale verificare se il codice della navigazione preveda una regola sul termine di prescrizione quanto alla assicurazione per la perdita della vita del passeggero dell'aeromobile: a seguito dell'abrogazione, ad opera del d.lgs. n. 96 del 2005, della disciplina dell'assicurazione passeggero, originariamente contenuta nel codice della navigazione, manca una disciplina della prescrizione dei diritti derivanti da quel contratto. L'assenza di una tale regola impone dunque l'applicazione di quella civilistica, che prevede il termine di due anni.

⁵⁸ S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp. 5.

2. Decorrenza del termine

L'art. 547, comma 2, cod. nav. recita che: «il termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia», fermo, per il rimanente, quanto disposto dall'art. 2952 cod. civ.

Il secondo momento di decorrenza indicato dal codice (dalla data in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia) risponde al fatto che, in particolare per le assicurazioni merci, l'assicurato può venire a conoscenza del sinistro anche diverso tempo dopo il suo realizzarsi.

Secondo la giurisprudenza tale disposizione non ha carattere cogente, ma dispositivo: le parti possono derogarvi contrattualmente stabilendo, nella polizza, un diverso inizio di decorrenza del termine stesso (come dalla data del compimento dei lavori di riparazione); spetterà al giudice del merito l'accertamento dell'esistenza, nel contratto assicurativo, di una tale clausola derogatrice⁵⁹. Queste clausole non modificano il regime legale della prescrizione, ma solo spostano, rispetto alla disposizione dell'art. 547, il momento in cui essa inizia a decorrere in forza dell'art. 2935 cod. civ.

La prescrizione, in caso di presunzione di perdita della nave, comincia a decorrere dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione (art. 547 c.2 cod. nav.), ai sensi dell'art. 163 cod. nav. L'art. 162 dispone che, trascorsi quattro mesi dal giorno dell'ultima notizia, se si tratta di nave a propulsione meccanica, ovvero otto mesi negli altri casi, la nave si presume perita nel giorno successivo a quello cui risale l'ultima notizia. In base a questa disposizione poteva essere dubbio il preciso momento di decorrenza della prescrizione, e perciò il legislatore del 1942 ha preferito il termine più certo della cancellazione della nave dalla matricola o registro d'iscrizione (che avviene in base all'iter indicato agli artt. 344-345, n. 1, reg. nav. mar.)⁶⁰.

La norma relativa alla decorrenza della prescrizione in caso di perdita presunta della nave, vale sia per l'assicurazione della nave, sia per quella delle merci trasportate da essa⁶¹.

Nelle assicurazioni di responsabilità si applica il regime prescritto dall'art. 2952, comma 3 cod. civ., per cui la prescrizione decorre dal giorno in cui il terzo fa richiesta di risarcimento, in via giudiziale o in via stragiudiziale.

⁵⁹ Cass. 27 gennaio 1984, n. 651, in *Dir. Mar.* 1985, 308.

⁶⁰ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 413.

⁶¹ S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, p. 413.

3. Interruzione

L'interruzione del decorso della prescrizione annulla il periodo di tempo in precedenza trascorso e fa decorrere *ab initio* un nuovo periodo di prescrizione dal giorno in cui si esaurisce il fatto, l'atto o il provvedimento interruttivo.

La prescrizione, in via generale, è interrotta dalla notifica dell'atto giudiziario, dalla comunicazione della richiesta danni (costituzione in mora), dalla comunicazione di apertura di procedimento arbitrale o dal riconoscimento del diritto da parte del debitore.

In ambito assicurativo si devono evidenziare alcune peculiarità che sono state affrontate anche in giurisprudenza.

Oltre agli obblighi che nascono dal contratto e quelli previsti dalle norme generali come quello di pagare il premio, di descrivere il rischio nella fase precontrattuale e quello di informare l'assicuratore delle variazioni del rischio, nelle assicurazioni danni sono previsti, a carico dell'assicurato, anche altri precisi obblighi aggiuntivi come quello di salvataggio e quello dell'avviso del sinistro.

Un quesito che ci si è posti è quello di stabilire se l'avviso del danno da parte dell'assicurato abbia l'effetto o meno di interrompere il decorrere della prescrizione.

La Corte di Cassazione, nel 2000, è intervenuta al riguardo: ha constatato che la finalità dell'obbligo di avviso del danno è quella di porre l'assicuratore in condizione di accertare tempestivamente le cause del sinistro e l'entità del danno prima che possano disperdersi le eventuali prove, e quindi acquisire gli elementi utili per l'adempimento della propria obbligazione, anche prima, nell'assicurazione della responsabilità civile, della richiesta del danneggiato. Tuttavia, la Suprema Corte, discostandosi da un precedente orientamento risalente al 1993⁶², afferma che l'avviso del danno può rappresentare anche una manifestazione della volontà dell'assicurato di esercitare il diritto all'indennità e consisterebbe, quindi, in un atto di costituzione in mora idoneo ad interrompere la prescrizione, salvo che il tenore specifico dell'avviso sia tale da far escludere che con esso l'assicurato abbia inteso far valere anche la propria pretesa⁶³.

⁶² Cass. 3 luglio 1993, n. 7276.

⁶³ Cass. 14 febbraio 2000, n. 1642; c.fr. anche Cass. 16 agosto 2010, n. 18709 in cui la Corte afferma che "l'atto scritto con il quale l'assicurato, a termini di contratto, denunci all'assicuratore il verificarsi dell'evento coperto dalla garanzia (c.d. avviso di sinistro) è idoneo ad esprimere, alla stregua dei principi di buona fede e correttezza, l'implicita volontà di esercitare i diritti contemplati nel contratto stesso, sul presupposto del verificarsi di determinate condizioni, così da integrare un atto di costituzione in mora, ex art. 1219 cod. civ. utile ad interrompere la prescrizione ai sensi dell'art. 2943, ultimo comma, cod. civ."

La Corte nella medesima pronuncia ha inoltre affermato un altro principio per cui le trattative per comporre bonariamente una lite, le proposte, le concessioni e le rinunce a scopo transattivo di una delle parti possono comportare l'interruzione della prescrizione, ai sensi dell'art. 2944 cod. civ., se non raggiungono l'effetto desiderato, quando dal comportamento di una delle parti risulta il riconoscimento del contrapposto diritto di credito e che la transazione è, quindi, mancata solo per questioni attinenti alla liquidazione, e non anche all'esistenza, di tale diritto.

Un'altra questione riguarda, poi, quale efficacia attribuire con riguardo alla prescrizione alla c.d. "clausola di delega" per la quale tutte le comunicazioni contrattuali tra i coassicuratori e l'assicurato debbano essere tenute solo con la Compagnia Delegataria o con un rappresentante indicato nella polizza (in genere il broker tramite il quale è stata stipulata la copertura).

La Suprema Corte, già nel 2000, è intervenuta in merito e si è pronunciata sul contrasto giurisprudenziale che riguarda tale problema.

Secondo un'impostazione risalente la domanda di indennizzo proposta nei confronti della delegataria non interrompe la prescrizione nei confronti delle altre assicuratrici, se la richiesta di pagamento sia rivolta alla compagnia in nome proprio e non anche nella sua qualità di delegataria⁶⁴. Secondo questo indirizzo la delega, la cui natura giuridica è ricondotta al mandato collettivo con rappresentanza, risulta circoscritta ad una generica gestione del rapporto assicurativo e, pertanto, l'atto interruttivo della prescrizione da parte dell'assicurato è efficace e si estende a tutte le compagnie assicurative, se esso sia rivolto alla delegataria con espresso riferimento alla sua qualità.

La Suprema Corte, nel 2000⁶⁵, ha però mutato il suo orientamento, a partire già dal 1990⁶⁶, e ha affermato che l'atto scritto con cui l'assicurato denuncia il sinistro alla Delegataria interrompe il decorrere della prescrizione anche nei confronti delle altre coassicuratrici, indipendentemente dal fatto che la richiesta sia rivolta alla compagnia in proprio o in qualità di rappresentante delle altre.

⁶⁴ Cass., 22 maggio 1992, n. 6147: «la clausola di "delega" o di "guida" che suole essere inserita nei contratti di coassicurazione ha per oggetto l'incarico conferito dai coassicuratori ad uno solo di essi di compiere gli atti relativi allo svolgimento del rapporto assicurativo, ma non elimina la caratteristica saliente della coassicurazione e, cioè, l'assunzione pro quota – e non solidale – dell'obbligazione indennitaria, né conferisce, salvo patto contrario, al delegato la rappresentanza processuale degli altri coassicuratori»; vedi anche Cass. 13 febbraio 1980, n. 1038.

⁶⁵ Cass. 28 agosto 2000, n. 11228.

⁶⁶ Cass. 20 aprile 1990, n. 3302.

L'interruzione della prescrizione da parte dell'assicurato sarebbe infatti riconducibile alle comunicazioni inerenti al contratto e agli atti di ordinaria gestione della polizza, facenti parte delle vicende fisiologiche del rapporto assicurativo. La Delegataria, in qualità di rappresentante designata delle coassicuratrici, sarebbe quindi abilitata a ricevere ogni manifestazione di volontà dell'assicurato, consistente nell'esercizio dei diritti che gli derivano dal contratto, tra cui anche la denuncia del sinistro.

Tale impostazione appare più in linea alla natura del contratto in coassicurazione: l'assicurato svolge un ruolo di rilievo nella scelta della compagnia di assicurazione destinata a rivestire la posizione di delegataria, così come l'incarico conferito dalle assicuratrici alla mandataria deve considerarsi strumentale alla gestione di un rapporto considerato unico da parte di tutti gli interessati. Proprio tale unicità di rapporti sembra essere essenziale al fine di differenziare la coassicurazione propriamente detta, disciplinata dall'art. 1191 cod. civ., dalla «assicurazione presso diversi assicuratori» ex art. 1910 cod. civ. (anch'essa definita genericamente coassicurazione); quest'ultima consiste in una pluralità di assicurazioni concorrenti, chiamate in solido a rispondere del medesimo rischio assicurato fino al limite della somma assicurata e fino al limite rappresentato dall'ammontare complessivo del danno.

La Corte di Cassazione è intervenuta nuovamente su tale dibattito e ha affermato che in ipotesi di coassicurazione, il conferimento ad uno dei coassicuratori, in aggiunta ai compiti di gestione della polizza conferiti con la "clausola di delega", anche della rappresentanza dell'altro assicuratore in ordine a tutte le comunicazioni contrattuali, è idonea a comprendere, in assenza di deroghe o limitazioni, l'abilitazione alla ricezione del suddetto atto, con la conseguenza che il medesimo interrompe la prescrizione nei confronti di tutti i coassicuratori, pure con riferimento alla quota dell'indennizzo a carico del coassicuratore "delegante"⁶⁷.

In una recentissima ordinanza della Suprema Corte ⁶⁸ i giudici hanno sostenuto che «la richiesta di pagamento dell'assicurato (direttamente o tramite broker) verso la compagnia delegataria, è idonea ad interrompere la prescrizione del diritto al pagamento dell'indennità nei confronti di ciascun coassicuratore esclusivamente se la compagnia abbia assunto contrattualmente, accanto a compiti di gestione della polizza anche quelli di ricezione di tutte le comunicazioni ad essa inerenti; la citazione in giudizio del delegato per

⁶⁷ Cass. 30 maggio 2013, n. 13661; Cass. 17 ottobre 2016, n. 20934; Cass. ord. 1 luglio 2024, n. 18048; vedi anche S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, p. 346.

⁶⁸ Cass. Ord. 11 settembre 2024, n. 26508.

il pagamento dell'intero indennizzo non interrompe la prescrizione del diritto all'indennità nei confronti degli altri coassicuratori, in quanto l'obbligazione del coassicuratore, essendo parziaria, non soggiace alla regola della trasmissione degli effetti interruttivi della prescrizione vigente nelle obbligazioni solidali ex art. 1310 cod. civ.; se è attribuita alla delegataria da parte delle compagnie coassicuratrici la rappresentanza per le comunicazioni contrattuali (e, quindi, la rappresentanza processuale ex art. 77 c.p.c.), la costituzione in mora della compagnia delegataria interrompe il termine prescrizione del diritto all'indennizzo nei confronti della compagnia coassicuratrice, come pure lo interrompe la citazione in giudizio della sola compagnia delegataria».

L'art. 547, comma terzo, cod. nav. afferma, poi, che l'esercizio dell'azione per ottenere l'indennità, mediante abbandono delle cose assicurate, interrompe la prescrizione dell'azione per il conseguimento dell'indennità di avaria, dipendente dallo stesso contratto e relativa allo stesso sinistro.

4. Sospensione

È previsto che «nell'assicurazione della responsabilità civile, il termine decorre dal momento in cui il terzo ha chiesto il risarcimento all'assicurato o ha promosso contro di questo l'azione». Inoltre, «la comunicazione all'assicuratore della richiesta del terzo danneggiato o dell'azione da questo proposta sospende il corso della prescrizione finché il credito del danneggiato non sia divenuto liquido ed esigibile, oppure il diritto del terzo danneggiato non sia prescritto» (art. 2952 c.2-4 cod. civ.)

Il diritto azionabile contro l'assicuratore, quindi, non inizia a prescriversi allorché si verifica il fatto generatore della responsabilità del vettore o dell'esercente (Cass. 9 maggio 2001 n. 6426), ma nel momento in cui il danneggiato richiede il risarcimento del danno. A maggior ragione, quindi, se tale risarcimento viene richiesto direttamente all'assicuratore, è da ritenersi che la prescrizione si sospenda nello stesso momento in cui inizia il proprio decorso. Con il risultato che non potrebbe mai verificarsi alcuna incongruenza, in quanto, se anche il danneggiato dovesse sottostare alle norme sulla prescrizione assicurativa, la sua azione diretta sarebbe in ogni caso il momento iniziale di decorrenza del termine e la prescrizione si sospenderebbe comunque nel momento stesso della sua azione⁶⁹.

Un aspetto che la giurisprudenza ha affrontato riguarda se le perizie contrattuali abbiano un'efficacia sospensiva: ci si è chiesti infatti se e per quanto tempo il termine di prescrizione possa rimanere sospeso quando le parti del contratto di assicurazione abbiano previsto convenzionalmente l'espletamento di una perizia per l'accertamento delle cause del danno, del loro ammontare e per verificare che l'evento rientri sotto la copertura stipulata.

La Corte di Cassazione è intervenuta a tal proposito e ha affermato più volte che solo al termine delle operazioni peritali che sono state previste contrattualmente dalle parti il *quantum* della prestazione diventerà esigibile, e quindi, solo al termine delle stesse potranno decorrere i termini di cui all'art. 2952 cod. civ.⁷⁰

Successivamente la Suprema Corte⁷¹ è tornata sul punto in un caso in cui viene eccepita l'avvenuta prescrizione del diritto all'indennizzo sulla base che il collegio peritale non ha

⁶⁹ E. FOGLIANI, La durata della prescrizione nelle assicurazioni aeronautiche, in *Dir. trasp.* 2013, 407.

⁷⁰ Cass. 29 luglio 2004, n. 14487; v. anche Cass. 28 novembre 2007, n. 24733, in cui la Corte riportando il suo consolidato orientamento per cui la prescrizione del diritto dell'assicurato all'indennità decorre dalla data in cui il diritto medesimo può essere esercitato e, cioè, dal momento del verificarsi del fatto, aggiunge che la richiesta dell'indennità deve avere un contenuto unitario, dato che la scissione dell'*an* dal *quantum* non garantisce una effettiva tutela dei diritti dell'assicurato.

⁷¹ Cass. 14 maggio 2014, n. 10541.

mai svolto i suoi compiti: la Corte ha stabilito che lo svolgimento di una perizia contrattuale è in sé idoneo a sospendere il decorso della prescrizione fino alla sua conclusione, analogamente allo svolgimento di un arbitrato, in quanto la prestazione non è esigibile fino alla conclusione della procedura. La costituzione di un collegio peritale che sia rimasto completamente inattivo fino alla sua cessazione è comunque idonea a mantenere sospeso il decorso del termine di prescrizione per tutto il periodo in cui esso è stato comunque costituito e, quindi, in grado di operare: infatti, permane per il creditore la necessità di attendere l'esito della perizia per poter esigere il pagamento dell'indennizzo dall'assicuratore e, con essa, l'effetto sospensivo della prescrizione. I periti sarebbero stati infatti astrattamente in grado in qualsiasi momento di riprendere e portare a termine le attività.

Secondo questa giurisprudenza consolidata soltanto la cosiddetta “perizia contrattuale” (ossia quella da espletarsi a cura di un collegio peritale nominato da entrambe le parti, ovvero di un perito terzo al cui espletamento è pattiziamente subordinata l'esigibilità dell'indennizzo) sospende sino alla sua conclusione il termine di prescrizione ai sensi dell'art. 2952, secondo comma, cod. civ.⁷²

⁷² Cass. 15 maggio 2020, n. 8973; c.fr. anche Corte d'App. Campobasso 12 gennaio 2022, n. 14.

CONCLUSIONI

In questo elaborato si è cercato di offrire un'analisi complessiva e approfondita della disciplina delle assicurazioni marittime e aeronautiche.

Il primo tema esaminato riguarda l'individuazione dei beni che possono costituire oggetto di tali assicurazioni. Partendo dalla qualificazione normativa delle assicurazioni marittime come coperture contro i rischi della navigazione - ovvero quegli accidenti che possono colpire in mare i beni in rischio in una spedizione marittima - il codice fornisce un elenco dei beni assicurabili durante le spedizioni marittime. Tuttavia, nella prassi, la dottrina maggioritaria più autorevole ha esteso l'applicabilità della disciplina anche a beni non espressamente indicati, come *containers* e responsabilità armatoriali.

Questo orientamento è stato tuttavia recentemente disconosciuto da una pronuncia della Suprema Corte di Cassazione del 2023, nella quale è stato essenzialmente affermato che solo le assicurazioni sui beni esplicitamente compresi nel codice possono essere qualificate come assicurazioni marittime.

Tale orientamento, di evidente rigore letterale, è volto a garantire certezza e trasparenza normativa, specie in situazioni dubbie.

Tuttavia, la prassi dimostra che anche le nuove tipologie di assicurazioni marittime mantengono un legame intrinseco con la nave e il fatto tecnico della navigazione. Inoltre, bisogna tenere conto che gli operatori di questo settore, fortemente improntato alla prassi, guardano sempre più spesso ai mercati esteri, in particolare a quello inglese, dove si sono consolidati formulari e clausolari conosciuti e applicati in tutto il mondo: applicando gli artt. 1-3 del *Maritime Insurance Act*, si definiscono come assicurazioni marittime tutte quelle assicurazioni che coprono i danni subiti in occasione delle avventure marittime, ovvero quando i beni sono esposti ai "*maritime perils*", i pericoli derivanti o connessi alla navigazione in mare.

Pertanto, sarebbe auspicabile che la pronuncia della Cassazione rimanga un isolato precedente, evitando di cristallizzare tale orientamento restrittivo in giurisprudenza.

Il secondo grande tema affrontato riguarda il travagliato rapporto tra le fonti che regolano la materia delle assicurazioni marittime. Ci si è, in particolare, soffermati sul ruolo che svolge l'art. 1885 cod. civ. e sulla posizione della giurisprudenza a riguardo. A tale articolo viene attribuito il compito di collegare la disciplina speciale con quella generale: la giurisprudenza ha più volte sottolineato che la disciplina delle assicurazioni marittime si basa

sul codice civile, le cui disposizioni generali hanno un carattere primario, in deroga alla gerarchia delle fonti stabilita all'art. 1 cod. nav., così come affermato dall'art. 1885 cod. civ., e, pertanto, non è possibile procedere a un'interpretazione analogica estensiva delle norme speciali contenute nel codice della navigazione.

Tuttavia, secondo una diversa - e più condivisibile - lettura dell'art. 1885, in combinato disposto con l'art. 1 cod. nav. e tenendo conto delle peculiarità della materia marittima e aeronautica, si dovrebbe garantire la prevalente applicazione delle norme del codice della navigazione, anche in seguito alla loro interpretazione in via analogica, sul codice civile, il quale dovrebbe operare solo nel caso in cui la disciplina speciale del codice della navigazione non offra una soluzione.

Si può, pertanto, affermare che il codice civile rivesta un ruolo complementare rispetto al codice della navigazione.

Infine, si è esaminato il regime della prescrizione per le assicurazioni marittime. Come evidenziato, la sentenza del 2023 ha ristretto le tipologie di assicurazioni che possono essere considerate come marittime e, di conseguenza, ha limitato l'operatività del codice della navigazione; la Suprema Corte ha, quindi, introdotto una sorta di *depeçage* per i termini di prescrizione applicabili alle diverse coperture previste all'interno dello stesso contratto di assicurazione. Così, le polizze sulla vita dei passeggeri aeronautici, non rientrando più tra le assicurazioni marittime, sono soggette alla prescrizione biennale del codice civile, anziché a quella annuale prevista dall'art. 547 c. nav. per le tipologie assicurative elencate.

Questo approccio, collegandosi alla problematica iniziale, non appare coerente e sembra porre delle difficoltà operative, poiché ci si troverebbe di fronte a situazioni in cui dal medesimo contratto deriverebbero diritti soggetti a termini di prescrizione differenti, complicando notevolmente l'attività per gli operatori del settore.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E GIURISPRUDENZIALI

Bibliografia

- A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, p. 453 ss.
- A. ANTONINI, *Profili assicurativi in ambito aeroportuale*, in *Resp. civ. prev.* 1996, 845.
- A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2007.
- A. LA TORRE, voce *Assicurazione (genesì ed evoluzione)*, in *Enc. dir. Annali*, I
- A. LEFEVBRE – G. PESCATORE – T. LEOPOLDO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed. 2019.
- A. CUSMAI, *l'assicurazione delle merci*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da Antonini), III, Milano, 2010, 103.
- D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965.
- E. FOGLIANI, *La durata della prescrizione nelle assicurazioni aeronautiche*, in *Dir. trasp.* 2013, 407.
- G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, ed. Giuffrè, 1987.
- L. TULLIO, *Breviario di diritto della navigazione*, Milano, ed. Giuffrè, 2019.
- M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, *Dir. mar.*, 2023, 228.
- M. MUSI, *L'assicurazione della responsabilità del gestore aeroportuale e dell'impresa di handling: dettato normativo e prassi assicurativa*, in *Dir. mar.* 2015, 116.
- A. MASUTTI, *Sull'applicazione dell'art.1020 cod. nav. alla prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione dei rischi della navigazione aerea*, in *Dir. trasp.* 2011, 789.
- S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, ed. Giuffrè, 1991.
- S. M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, VI ed., 2020.
- S. POLLASTRELLI – F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, ed. Cedam, 2023
- S. ZUNARELLI – M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I. IV ed. 2023, cap. XXVII sez. II.

Giurisprudenza

Cass. 11 novembre 1959 n. 3332, in *Dir. mar.* 1960, 171

Cass. 27 gennaio 1984 n. 651, in *Dir. mar.* 1895, 308

Cass. 18 settembre 1961 n. 2033

Cass. 25 ottobre 1984 n. 5438

Cass. 15 gennaio 2020 n. 541

Cass. civ., Sez. III, Sent., 11 agosto 2023 n. 24594

Cass. civ., Sez. III, 31/07/2006, n.17444

Corte d'Appello Campobasso, Sent., 12/01/2022, n. 14

Trib. Napoli Nord, sent. 1966/2020

Trib. Siracusa 20 ottobre 2013, n. 980

Trib. Pesaro sent. n. 27/2018

Cass. S.U. 6 maggio 2016, n. 9140

Cass. civ. 28 agosto 2000, n. 11228

Cass. 20 aprile 1990, n. 3302

Cass. 14 febbraio 2000, n. 1642

Cass., 22 maggio 1992, n. 6147

Cass., 20 aprile 1990, n. 3302

Cass. 14 maggio 2014, n. 10541

Cass., sez. III, ord. 26 luglio 2017, n. 18376

Cass. civ., Sez. III, 7 settembre 1998, n. 8848

Cass. 30 maggio 2013, n. 13661

Cass. 17 ottobre 2016, n. 20934

Cass. ord. 01 luglio 2024, n. 18048

Cass., ord. 11 settembre 2024, n. 26508.

Cass. 29 luglio 2004, n. 14487

Cass. 28 novembre 2007, n. 24733

Cass. 14 maggio 2014, n. 10541.

Cass. 15 maggio 2020, n. 8973

Corte Cost. 29 febbraio 2024, n.32

Cass. 3 luglio 1993, n. 7276

Cass. 16 agosto 2010, n. 18709

