

Capitolo I

LE FONTI

Sez. 1 – Cenni storici, nascita e sviluppo

Primordi – Il primato italiano

I.1. – “*Le assicurazioni sono nate sul mare*”; “*L’Assicurazione è nata come Assicurazione marittima*”¹.

Con tali analoghe espressioni hanno inizio i capitoli che i due AA citati in nota dedicano alle origini delle assicurazioni marittime.

È da queste infatti che è nato il fenomeno sociale ed economico di vasta dimensione e importanza quale quello odierno.

Rimandiamo ai due trattatisti e altri insigni Autori² e agli ampi riferimenti contenuti nelle loro opere per una esaustiva ed accurata ricostruzione del percorso storico, limitandoci qui ad alcuni cenni introduttivi, cui seguirà l’esame dell’attuale struttura e disciplina dell’attività assicurativa.

In estrema sintesi può dirsi che l’assicurazione trae spunto dalle forme di associazione volontaria di mutua assistenza sorte in epoca pre-romanistica e sviluppate in essa e nel medioevo, cioè la consociazione di più soggetti con finalità di reciproca assistenza allo scopo di far fronte al rischio della navigazione e che, nel nostro campo, trovano un cospicuo esempio nel fenomeno dell’Avaria Comune.

Tale finalità trova una prima concreta espressione attraverso l’uso dell’istituto

¹ Rispettivamente: RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, voll. I-VII, Milano, 1987-2001, vol. III (1994), 1021; FERRARINI, *Le Assicurazioni Marittime*, III Ed., Milano, 1991, 2 ss., part. n. 2 e n. 4. Analogamente PERSICO, *Le Assicurazioni Marittime*, vol. I-II, Genova, 1947-1949, I, 3 ss. La primogenitura delle assicurazioni marittime è confermata da tutti gli AA che hanno scritto in materia di assicurazione v. da ultimo ROSSETTI, *Il Diritto delle Assicurazioni*, voll. I-III, Padova, 2011-2013, I, 12 ss. e III, 187.

Così già VIVANTE, *Il Contratto di Assicurazione*, Milano, 1885, I, 1 e DONATI, *Trattato del Diritto delle Assicurazioni Private*, voll. I-III, Milano, 1952-1954, III, 12.

² Particolarmente approfondita la trattazione del tema – nella scorta di ampia bibliografia – di ROSSETTI, *op. cit.*, I, 1 ss.

del *foenus nauticum* (o prestito a cambio marittimo)³ con la stipulazione di un interesse superiore a quello consentito per il mutuo che maschera l'alea dell'assunzione del rischio.

Per evitare il pericolo dell'usura il mutuo assume una forma inconsueta e fittizia per la quale l'assuntore del rischio si presenta come mutuuario apparente di una somma che, alle condizioni previste nell'accordo, cioè sostanzialmente il verificarsi dell'evento pregiudizievole, deve restituire.

In realtà il mutuante, cioè l'Assicurato, non ha ricevuto la somma e a sua volta ne ha versato una molto inferiore, che fa le veci del premio.

Nell'altro strumento che viene di seguito adottato, quello della vendita, l'Assicurato (proprietario della merce) la vende fittiziamente ad altro soggetto con il patto che il pagamento dovrà essere effettuato solo in caso di sinistro e perdita del carico, mentre se il viaggio andrà a buon fine "*tunc et eo casu presens instrumentum sit cassum, irritum et nullius valoris et pro-rata*".

Anche qui, come nel mutuo, il differenziale compensativo dell'incidenza dell'alea è nascosto nelle pieghe dell'atto: il rischio infatti grava fino alla consegna sul venditore, ma, giunta la spedizione a buon fine, il compratore paga un prezzo maggiorato che include il corrispettivo per la sopportazione dell'alea.

Il contratto di assicurazione nascerà nel momento in cui si introdurranno nei contratti marittimi clausole relative al rischio e al corrispettivo contrattuale complessivo, quantificato a seconda che il rischio sia assunto dall'una o altra parte⁴: a quel punto il sinallagma attinente al trasferimento del rischio, seppur ancora mascherato in contratti aventi natura e causa apparenti diverse, emergerà come corrispettivo di una obbligazione autonoma e distinta: il premio di assicurazione⁵.

Genova e i suoi mercanti sono fra i primi, se non i primi, protagonisti di questa nuova avventura del commercio come attestano le prove raccolte attraverso un vasto e certosino lavoro di archivio⁶.

Ben presto Genova incontrerà la concorrenza degli intraprendenti commercianti Fiorentini, ai quali è innanzitutto dovuto l'inserimento nella pratica dell'as-

³ Prêt à la grosse, bottomry and respondentia.

⁴ FERRARINI, *op. cit.*, 2 n. (2) che cita BENZA, *Il Contratto di Assicurazione nel Medio Evo*, Genova, 1984, 133.

PERSICO, *op. cit.*, I, 3. RIGHETTI, *op. cit.*, I, 1081.

⁵ ROSSETTI, *op. cit.*, I, 27; FERRARINI, *op. cit.*, 3 ss., RIGHETTI, *op. cit.*, 1026.

⁶ Si veda GIACCHERO, *Storia delle Assicurazioni Marittime*, Genova, 1984, e i casi citati dei rogiti del Notaio Casanova del 23 ottobre 1347, il più longevo in città, per l'assicurazione della cocca Santa Chiara; quello di Tomaso Casanova del 26 settembre 1356, e, per il ricorso allo strumento della vendita, di Teramo Maggiolo del 17 settembre 1362 e ancora del Notaio Maggiolo del 15 settembre 1393 per l'assicurazione di un carico da Aigues Mortes a Efeso e a Rodi. Ma rogiti di questa specie già comparivano anche in altre città come Firenze e Palermo. In realtà vengono richiamate diverse e anteriori testimonianze della nascita dell'assicurazione a premio e individuato un primo contratto di assicurazione, nella struttura in cui lo conosciamo, in un atto stipulato a Palermo il 20 febbraio 1343, ROSSETTI, *op. cit.*, I, 30.

sicurazione della figura del sensale (il futuro Broker)⁷ che gradualmente sostituirà i notai e più significativamente l'elaborazione di clausole contrattuali per la descrizione e delimitazione del rischio che viene progressivamente assunto nei suoi svariati modi di manifestarsi (compresa la baratteria del Capitano).

Le formule utilizzate si compendiano nella clausola “*ad florentinam*” che avrà grande fortuna e si estenderà a Genova ove oramai il negozio ha assunto il suo nome e i mercanti sono divenuti “Assicuratori”⁸.

All'impulso privato si accompagnano le prime iniziative del legislatore a regolare in primo luogo aspetti pubblicistici o di ordine generale, come quello di sciogliere alcuni dei vincoli che limitano l'intraprendenza commerciale, ad esempio il divieto di assicurare navi straniere e il ricorso ai sensali e sorgono i prodromi della legislazione del nuovo istituto giuridico, che trova nelle cinque Ordinanze di Barcellona del 1435-1484 la prima espressione, seguita da quelle di altre città spagnole, dei Paesi Bassi e delle Fiandre⁹ e delle città Anseatiche.

Ben presto seguiranno altri strumenti, in particolare il Guidon de la Mer di Rouen¹⁰, redatto fra il 1556 e 1584, che contiene una raccolta di un consuetudini marittime che, in parte, ispirerà la prima legge organica: l'Ordonnance de la Marine del 1681, testo che a sua volta ispirerà il Codice Napoleonico e le legislazioni continentali moderne.

L'assicurazione in Inghilterra

I.2. – La primogenitura italiana (insieme a quella della Lega Anseatica) è ammessa anche dagli Anglosassoni¹¹ che diverranno il mercato di riferimento mondiale dell'Assicurazione Marittima.

⁷ ROSSETTI, *op. cit.*, I, 38; FERRARINI, *op. cit.*, 64.

⁸ L'utilizzazione di questo primo formulario è comprovato dall'atto del Notaio genovese Damiano Pastune del 5 novembre 1459 in forza del quale gli Assicuratori si impegnano: “*currere rixicum ad florentinam, ita quod teneantur de guasto, marcido, furto, manchamento, ribalderia patroni, etiam si mutasset viaggium et de represali et in omnibus et per omnia pro ut obligerunt assecutores ad florentinam*”. La Polizza di Firenze nella versione evoluta del 1573 si dice abbia influito nella formazione della SG inglese: PERSICO, *op. cit.*, 11 ss., su questa Polizza ROSSETTI, *op. cit.*, I, 34.

⁹ Particolare rilevanza assunse la città di Anversa nell'elaborazione delle regole del nascente contratto v. F. STEVENS, *The Contribution of Antwerp to the development of marine insurance in the 16th Century*, in *Marine Insurance in the turn of the millenium*, a cura di HUYBRECHTS, VAN HOYDONK, Antwerpen, 2000. L'importanza della piazza di Anversa è testimoniata dal fatto che è in largo uso la Antwerp Cargo Insurance Policy 2004.

¹⁰ Qui si trova la prima definizione moderna del contratto di assicurazione: “*l'assurance est un contrat par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées par mer moyennant un prix convenu entre l'assuré, qui fait ou fait faire le transport, et l'assureur qui prend le peril sur soi et se charge de l'evenement*”.

¹¹ v. ad esempio O'MAY, HILL, *On Marine Insurance*, London, 1993, 1; ROSE, *Marine Insurance Law and Practice*, 2nd Ed., London, 2012, 1. E anche dai francesi: RIPERT, *Droit Maritime*, Paris,

E saranno infatti per primi i Lombard Merchants che esporteranno a Londra l'assicurazione, assumendo una tale importanza da ottenere la concessione reale per poter costruire le proprie abitazioni nella Londra dell'epoca e di cui è ben nota testimonianza nell'odierna Lombard Street¹².

Il primo provvedimento legislativo inglese si rinviene in una legge sotto il regime di Elisabetta Prima del 1601, denominato "An Act Concerning Matters of Assurances Used Among Merchants", il cui scopo era di istituire un procedimento per la risoluzione di dispute da parte di un apposito ente arbitrale, la Court of Aldermen of the City of London.

Il primo riscontro di una Polizza nella forma moderna giunta fino a noi risale al 1613 e riguarda una spedizione da Londra a Zante¹³.

L'attività assicurativa ricevette un forte impulso e si estese al rischio vita per comprendere poi altri rischi fra cui l'assicurazione incendio dopo il grande incendio di Londra del 1666.

L'assicurazione era allora praticata da persone fisiche cui si affiancavano soggetti costituiti in forma di società, talora di dubbia reputazione, che causarono la promulgazione di una legge, il Bubble Act 1720, con il quale fu stabilito che l'esercizio dell'Assicurazione potesse essere svolto solo "under Royal Charter", all'epoca concesso, e proseguito in regime di monopolio per un secolo, a due Compagnie: la Royal Exchange Assurance Corporation e la London Assurance Corporation¹⁴⁻¹⁵.

Come sul continente tuttavia, l'assicurazione veniva esercitata anche da singoli mercanti e gruppi di questi presero a riunirsi presso coffee houses¹⁶ e finirono per trovare il luogo di aggregazione nella Coffee House di Edward Lloyd, prima in Tower Street, poi, sul finire del XVII secolo, all'angolo di Lombard Street, poi in Pope's Head Alley. Gli Assicuratori che convergevano sulla Coffee House e designati, dal nome, Lloyd's, iniziarono ad organizzarsi e si munirono di una sede più ampia e idonea mediante locazione di alcune sale del Royal Exchange nel 1774. Ciò determinerà il tramonto del legame fra Assicuratori e la Coffee House.

Nel 1811 mediante un Rogito (Deed) i Lloyd's si costituirono in Associazione (Society) con un proprio Atto Costitutivo e Committee Management, e nel 1871

1953, III, 335 e americani PARKS, *The Law and Practice of Marine Insurance*, Centreville (MA), 1987, I, 4.

¹² Secondo RIGHETTI, *op. cit.*, I, 1028 l'introduzione dell'assicurazione in Inghilterra fu opera (precedente) dei mercanti anseatici.

¹³ DUNT, *Marine Cargo Insurance*, 2nd Ed., London, 2016, 2.

¹⁴ La concessione in monopolio dell'esercizio dell'assicurazione si riscontra anche in altri Stati fra cui Napoli dove nel XVIII secolo, operava la Compagnia Marittima di Napoli e Genova con la Compagnia delle Assicurazioni Marittime.

¹⁵ Le due compagnie erano sorte parallelamente al formarsi del nucleo degli Assicuratori dei Lloyd's e ancora oggi il mercato è diviso fra Lloyd's e Companies.

¹⁶ Il primo dei numerosi caffè in cui si esercitava l'assicurazione pare appartenesse a certa Pa-squa Rossi di Ragusa in Saint Michael Alley, Cornhill: PERSICO, *op. cit.*, I, 10.

l'Associazione fu riconosciuta ("incorporated") per atto del Parlamento come Society e Corporation.

La legge riconosceva il diritto dell'Associazione a possedere beni e regolare i propri affari mediante Statuto. Lo scopo societario fu indicato nell'esercizio dell'attività di assicurazione marittima.

In breve volgere di anni, tuttavia, i Lloyd's iniziarono ad operare anche in alcuni altri rami, ciò che fu legislativamente riconosciuto da un Act del 1911.

Seguirono poi altre leggi modificative nel 1925, 1951 e 1982.

Le mutue assicurative – I Clubs

I.3. – L'assicurazione marittima come attività imprenditoriale del settore servizi ha avuto un grande sviluppo con l'estendersi dei traffici e delle flotte mercantili anche sul continente. A metà del XIX secolo Genova contava decine di Compagnie di Assicurazioni Marittime¹⁷.

Fra queste vanno menzionate, per il valore storico, le Mutue Assicuratrici e in particolare la Mutua Assicurazioni Marittime Camogliese costituita nel 1851, la Mutua della Marina Mercantile Italiana del 1856 e l'Associazione di Mutua Assicurazione Marittima sopra Corpo & Macchine di Piroscafi del 1907 che è rimasta attiva nel XX secolo e che offriva la copertura Corpo & Macchine con la propria Polizza nota come Capitolato di Assicurazione delle Società di Assicurazioni già Mutua Marittima Nazione ("Mutuamar") del 1942, che ebbe larghissimo seguito.

I.4. – Quest'ultimo riferimento ci porta alle mutue inglesi note come "Clubs".

Le attuali mutue assicurative così denominate, hanno negli Hull Clubs il progenitore.

Si trattava di enti in forma associativa di Armatori costituite (all'incirca all'inizio del XIX secolo) per far fronte all'esigenza assicurative degli associati in presenza di un mercato assicurativo tradizionale (quello c.d. a premio fisso) incapace di rispondervi per varie ragioni ed essenzialmente: – la situazione monopolistica creata dal Bubble Act; – la limitazione dei rischi assunti – la litigiosità degli Assicuratori e l'insufficienza dei servizi resi.

Gli Hull Clubs coprivano gli associati, che rivestivano sia la veste di Assicurati sia quella di Assicuratori, contro i rischi offerti dalle Compagnie Assicuratrici autorizzate, e da membri dei Lloyd's, cioè essenzialmente i rischi della SG Policy, ma anche quelli esclusi dalla copertura prestata dagli Assicuratori tradizionali.

I Clubs conobbero un declino con l'abolizione del Bubble Act e per la fine del monopolio che favorì il nascere di Compagnie di Assicurazione, ma ben presto ripresero il loro sviluppo.

¹⁷ Molte peraltro destinate a vita breve per le pesanti perdite che si registravano data la poca sicurezza dei mezzi navali e l'assenza di regole.

Nel 1836 nel caso *De Vaux v Salvador*¹⁸ la Corte stabilì che la responsabilità per urto non era coperta dalla Polizza Corpo e Macchina. Il mercato a premio fisso offrì allora di coprire i 3/4 di tale responsabilità fino al limite del valore nave; i Clubs offrirono una copertura integrativa consistente nel residuo 1/4, nonché nell'eccedenza del massimale di responsabilità rispetto al valore assicurato, e nella copertura di danni non compresi nella Polizza Corpi.

Un'ulteriore spinta al mercato mutualistico venne con la promulgazione del Lord Campbell's (Fatal Accidents) Act del 1846, che conferiva il diritto a risarcimento dei danni per gli eredi di congiunti morti per responsabilità di terzi: una responsabilità crescente in campo marittimo con le grandi trasmissioni dal Continente agli Stati Uniti.

Un anno dopo l'Harbours Docks and Piers Clauses Act 1847 sancì la responsabilità oggettiva per danni ad installazioni portuali.

Nel 1880 fu emanato l'Employers Liability Act e nel 1897 il Workern's Compensation Act.

Queste leggi estendevano la responsabilità potenziale degli esercenti le navi in ambiti esclusi dalla copertura assicurativa in particolare la responsabilità contrattuale del vettore¹⁹, favorendo la nascita e poi l'espansione dei Protection and Indemnity Clubs²⁰.

Successivamente l'assicurazione offerta delle mutue è andata ulteriormente estendendosi in termini di rischi e di danni coperti anche con le coperture di Freight, Demurrage and Defence, War Risks, Freight Risks ecc. come si vedrà a suo tempo.

Sez. 2 – Le fonti normative

1.5. – Le fonti normative nel nostro campo si rinvencono in epoca più tarda rispetto al primo sviluppo dell'assicurazione.

Sulla base del diritto vivente è venuta formandosi una legislazione, con finalità inizialmente di ordine pubblico e più tardi di codificazione della disciplina privatistica del rapporto: la già citata Ordonnance de la Marine 1681 rappresenta la prima legge organica sull'assicurazione marittima (e gli altri istituti della navigazione sul mare) che dà inizio all'assicurazione moderna.

Dopo le leggi dei secoli XVII e XVIII la materia dell'Assicurazione Marittima è confluita in appositi strumenti normativi. In generale le fonti normative sono rivolte a regolare aspetti pubblicistici e sono limitate in ambito privatistico a quelle a valore cogente²¹.

¹⁸ (1836) 4 A&E 420.

¹⁹ Che trovò una prima disciplina nell'Harter Act 1893 negli Stati Uniti, progenitore della Convenzione di Bruxelles del 1924.

²⁰ Il primo dei quali è stato lo Shipowners Mutual Protecting Society poi divenuto l'attuale Britannia Steamship Insurance Association; seguito dal North of England.

²¹ Ciò è particolarmente vero in UK dove tradizionalmente largo spazio è dato all'autonomia

Italia

I.6. – In Italia il Codice di Commercio del 1882 (anch'esso di derivazione napoleonica) regolava compiutamente al Libro II il Commercio Marittimo e la Navigazione e nel Titolo VI l'Assicurazione contro i rischi della navigazione (artt. 604-641), riconoscendo il carattere di autonomia della nostra materia, poiché l'assicurazione terrestre era disciplinata nel Libro I²².

Nell'attuale assetto la materia del diritto commerciale è confluita nel Codice Civile, ma la distinzione assicurazione – assicurazione marittima è stata mantenuta poiché le assicurazioni marittime sono state – correttamente – collocate nel Codice della Navigazione in ossequio alle specialità della materia discendente dal collegamento funzionale tra la stessa e i tipici istituti del diritto marittimo (Salvaggio, Avaria Comune, Trasporto Marittimo) specialità accentuata dalla sussistenza di una diffusa e conforme disciplina convenzionale internazionale²³.

Nell'attuale regime le assicurazioni in generale e, per quanto di competenza, le nostre, sono soggette ad una disciplina legislativa unionale, ove spicca la Direttiva 2009/138/CE nota come Solvency II, che regola l'esercizio dell'impresa assicurativa e il contratto di assicurazione (sotto il profilo in particolare della tutela dell'Assicurato) e a livello interno le fonti sono rappresentate per la parte pubblicitica (attività di impresa, norme generali sulla trasparenza dei controlli, disciplina dell'intermediazione ecc., dal D.lgs. 7 settembre 2005 n. 209 e successivi emendamenti (Codice delle Assicurazioni)²⁴ e per la parte privatistica dal Codice Civile (artt. 1882-1932) per le assicurazioni in generale e dal Codice della Navigazione per quelle marittime (artt. 514-547). Il collegamento fra i due strumenti è sancito dall'art. 1885, secondo il quale le norme del Cod. Civ. regolanti l'assicurazione in generale disciplinano le assicurazioni marittime, per quanto non è regolato dal Codice della Navigazione.

Gerarchia delle fonti

I.7. – Il richiamo al Codice della Navigazione (e non, come diceva il Codice di Commercio, alle norme sulle assicurazioni marittime) mette in gioco la norma sulla gerarchia delle fonti contenuta nell'art. 1 del codice stesso, secondo cui “in materia di navigazione ... si applicano il presente Codice, le leggi, i regolamenti

privata e dove l'Assicuratore ha limitato l'intervento a poche norme di overriding public policy specie in relazione a gaming, illegal adventures, fraud: ROSE, *op. cit.*, 1.

²² L'art. 604 disponeva comunque che alle assicurazioni contro i rischi della navigazione erano applicabili le norme (artt. 417-453) relative alle assicurazioni terrestri se non derogate da quelle dettate per le assicurazioni marittime (v. ora ma con diversa dizione l'art. 1885 del Cod. Civ.).

²³ PERSICO, *op. cit.*, I, 2; FERRARINI, *op. cit.*, 10.

²⁴ Rivestono importanza a livello regolamentare anche i Regolamenti e Circolari dell'Autorità di Vigilanza IVASS che vedremo nel Capitolo II.

[le norme corporative] e gli usi ad essi relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione, e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”.

Dal combinato disposto dell’art. 1885 Cod. Civ. e art. 1 Cod. Nav. è sorto il quesito se le norme del Cod. Civ. sull’assicurazione siano da considerarsi come norme di primo rango che prevalgono sulle altre fonti, in particolare gli usi e l’analogia citati dall’art. 1 Cod. Nav.

Il quesito sorge in considerazione del fatto che l’art. 1 Cod. Nav. conferisce agli usi un rango sotto ordinato rispetto alle norme del codice, delle leggi e dei regolamenti, ma prevede anche che essi siano applicabili con precedenza sulle norme di diritto della navigazione ricavabili per analogia; d’altro canto, però, all’analogia è assegnato un ruolo sovraordinato rispetto al diritto civile, cui si può far ricorso solo ove non si possa trovare una disposizione ricavabile per via di analogia dalle norme del diritto della navigazione.

In tale scenario occorre considerare che l’art. 1885 Cod. Civ. opera un rinvio all’intero Codice della Navigazione incluso l’art. 1 e se ne dovrebbe dedurre che il ricorso al diritto civile sia necessario solo in mancanza di usi in materia assicurativa (marittima) e di possibilità di ricorrere all’analogia con altre norme (non assicurative) del codice della navigazione.

Sul punto si confrontano due diverse opinioni.

Si afferma ad opera di alcuni autori²⁵ che l’art. 1885 Cod. Civ. richiama l’intera disciplina del Cod. Nav. il che comporta che in virtù dell’art. 1 (e non già delle sole norme sull’assicurazione marittima e aereo nautica) si applicano le fonti ivi citate (usi e analogia) e solo in mancanza di tali fonti ci si può volgere alle norme del Cod. Civ.

La tesi è essenzialmente basata sul dato testuale dello stesso art. 1885 Cod. Civ.

L’effetto di questa impostazione sarebbe la prevalenza degli usi normativi di diritto marittimo sulle norme cogenti del Cod. Civ. (art. 1932); e ciò in quanto si ritiene che in virtù della gerarchia dell’art. 1 Cod. Nav. l’uso normativo marittimo prevale sulla legge generale e può perciò essere *contra legem generalem*, sebbene non *contra legem specialem*.

Questa tesi è criticata dai fautori dell’opposta (e maggioritaria) interpretazione, i quali osservano che con essa si arriverebbe all’illogico risultato di dover ricorrere in materia assicurativa, a istituti di diritto della navigazione in preferenza rispetto alle norme sull’assicurazione in generale del Cod. Civ.²⁶

²⁵ RIGHETTI, *op. cit.*, III, 62 e I, 153; PARTESOTTI, *La Polizza Stimata*, Padova, 1967, 89 (con dubbi); PESCATORE, *Studi in onore di E. Volli*, Trieste, 1993, 317 ss.

²⁶ LA TORRE (a cura di), *Le Assicurazioni*, IV Ed., Milano, 2019, sub art. 514 Cod. Nav., par. 77, 692 e da ultimo MUSI, *Il Contratto e l’Assicurato nell’assicurazione per conto di chi spetta*, Dir. Mar., 2014, 722; CAMPAILLA, *Assicurazione Marittima su Corpo e Macchine*, 291 ss., in *L’assicurazione dei rischi della navigazione*, a cura di RIZZO, PELLEGRINO, INGRATOCI, Milano, 2019.

Nonostante l'argomento testuale, appare più logico ritenere che il legislatore abbia voluto che le norme del Cod. Civ., che dettano regole generali sull'assicurazione danni, debbano disciplinare anche l'assicurazione marittima, prima di usi marittimi e dell'analogia marittima per l'intuitiva ragione che le assicurazioni marittime sono la parte di un tutto che va unitariamente considerato²⁷.

L'argomento è stato oggetto di specifico dibattito in materia di pagamento del premio dove si dibatteva la tesi della sussistenza di un uso normativo secondo cui nel nostro campo, in forza di tale uso o prassi, il ritardo nel pagamento del premio non determinerebbe la sospensione della copertura assicurativa a sensi dell'art. 1901 Cod. Civ.

I Giudici hanno sancito la prevalenza del diritto civile in deroga alla gerarchia del Cod. Nav.²⁸ (e comunque negato che la prassi suddetta costituisca uso normativo)²⁹.

Al di là di questo esempio e di possibili altre rare fattispecie, il dibattito nel nostro specifico settore rimane su un piano accademico, anche in virtù del fatto che la completezza della disciplina convenzionale offerta dai Formulari di Polizza esclude o limita grandemente la necessità del ricorso a fonti di secondo rango.

Ciò non toglie, come si è osservato, che le fonti convenzionali non possano derogare alle norme dichiarate cogenti dall'art. 1932 Cod. Civ., in assenza di norme di opposto segno nel Cod. Nav (come è il caso dell'art. 534 Cod. Nav. rispetto all'art. 1914 Cod. Civ.)³⁰⁻³¹.

Ambito di applicazione

I.8. – Conviene a questo punto determinare l'ambito di applicazione della normativa speciale delle assicurazioni contro i rischi della navigazione: si tratta dei rischi cui sono soggetti beni in una spedizione marittima: la nave, le merci, il nolo, i profitti nelle merci, rischi che la spedizione incontra sul mare (sia che pro-

²⁷ v. da ultimo BRIGNARDELLO, *Codice della Navigazione e Codice Civile*, Dir. Mar., 2023, 228, ove l'A. afferma che i dubbi interpretativi circa il supporto fra i due codici non sono interamente sciolti. Ma l'esame non tocca specificamente il rapporto assicurativo. CARBONE, CELLE, LOPEZ, *Il Diritto marittimo attraverso i casi*, VII Ed., Torino, 2024, 350.

²⁸ Cass. 18 settembre 1961 n. 2033, Dir. Mar., 1963, 50.

²⁹ Trib. Genova 28 aprile 1980, Dir. Mar., 1980, 293; Cass. 25 ottobre 1984, Dir. Mar., 1985, 783. Riprenderemo l'argomento nel Capitolo XIII.

³⁰ Sul concorso fra le norme dei due codici in materia di prescrizione si segnala Cass. 15 gennaio 2020 n. 541, Redaz. Giuffrè relativa alla prescrizione in materia di navigazione aerea che si schiera implicitamente per la tesi maggioritaria. Seguita da Cass. 11 agosto 2023 n. 24594, Giust. Civ. Mass., 2023, rv 668650-01.

³¹ Così FERRARINI, *op. cit.*, 12, che non manca peraltro di formulare rilievi critici sulla adozione di un sistema normativo semicogente per la nostra materia che non sarebbe giustificato come lo è per la protezione dell'Assicurato nell'assicurazione terrestre v. n. 34 ed ivi riff.

vengano o meno dal mare), e i danni che ne conseguono: Avaria Particolare, Perdita Totale, Avaria Comune, Salvataggio, Urto. L'ambito oggettivo è poi ulteriormente definito dalle norme sui limiti temporali e spaziali.

In base a questi ultimi si ritiene che rientrino in tale ambito anche quelle operazioni che sono connesse o inerenti all'esercizio della nave (ad esempio le soste) o al trasporto delle merci (ad esempio giacenza a terra)³².

La pratica tuttavia tende ad ampliare il novero delle forme assicurative rientranti nel nostro campo includendovi la nave in costruzione e le assicurazioni di responsabilità armatoriale³³ o altre come quella del riparatore navale³⁴.

Occorre per completezza ricordare che per le unità da diporto (escluse le minori soggette anch'esse alla disciplina del Codice Navigazione) in forza dell'art. 3 del Codice della Nautica (D.lgs. 18 luglio 1995 n. 171 e successivi emendamenti) si applicano altresì le norme sull'assicurazione obbligatoria della RCA introdotte con L. 24 novembre 1969 n. 990 e ora contenute con modifiche negli artt. 122 ss. del Codice delle Assicurazioni (art. 41 D.lgs. n. 171/2005).

Common Law

I.9. – Nell'ordinamento di common law per lungo tempo non sono state emanate norme di diritto materiale regolanti gli aspetti privatistici e segnatamente il contratto di assicurazione (marittima) spettando alla giurisprudenza il compito di formare il diritto sulla scorta delle fonti convenzionali e in primo luogo della Polizza SG.

Nel 1906 tuttavia, a testimonianza del rilievo che aveva assunto la materia³⁵, il legislatore ritenne di dover codificare il diritto formatosi nei due secoli precedenti promulgando il Marine Insurance Act 1906 che con le modifiche rilevanti (ma non tali da alterarne la struttura) dell'Insurance Act 2015 e dell'Enterprise Act 2016, rimane a tutt'oggi il testo legislativo di riferimento per il Regno Unito e, indirettamente, dato il larghissimo uso dei formulari di Assicurazione Inglese, per gli altri paesi³⁶.

Il MIA, sia pure con forme superate e qualche norma obsoleta, mantiene la sua vitalità e ha ispirato anche leggi molto più recenti nei paesi del Commonwealth.

³² Si osserva peraltro che nulla vieta un'applicazione convenzionale delle predette norme anche oltre il loro ambito naturale: FERRARINI, *op. cit.*, 13. Si è intravvista invece una posizione più restrittiva nella Cass. 11 agosto 2023 n. 24594 che assoggetta la prescrizione del 2952 Cod. Civ. e non 547 Cod. Nav. il reclamo di un passeggero di aereo.

³³ E non solo quelle si pensi ad esempio alla Charterer's Liability e ad altre coperture di responsabilità di operatori del ciclo della nave e del trasporto.

³⁴ Questo inquadramento trova riscontro nell'ordinamento e nella prassi inglese.

³⁵ I Lloyd's fino ad allora non avevano esteso l'attività ad altri rami.

³⁶ Principale redattore del MIA è stato il giurista Sir Mackenzie Dalzell Chalmers, autore anche del Sale of Goods Act.