ENZO FOGLIANI

LE ASSICURAZIONI MARITTIME ED AERONAUTICHE

(Relazione al Convegno: *1942-1922. Gli 80 anni del codice della navigazione: passato, presente e futuro. Terza giornata di studi. Contratti e obbligazioni nell'esercizio della navigazione*"
Trieste, 16 settembre 2022

1. Premessa – 2. Le fonti - 3. Il settore marittimo – 4. Le assicurazioni di responsabilità dell'armatore – 5. L'assicurazione obbligatoria del vettore marittimo di persone – 5. L'assicurazione obbligatoria delle unità da diporto – 6 L'assicurazione obbligatoria per danni da inquinamento – 7. L'assicurazione obbligatoria delle unità da diporto. - 8. Il settore aeronautico: le modifiche alla parte aeronautica del codice della navigazione – 9. Il rinvio alla normativa europea: il regolamento CE 785/2004 – 10. Le modifiche dell'assicurazione per i danni a terzi in superficie ed i danni da urto - 11. L'assicurazione obbligatoria nel volo da diporto o sportivo – 12. Il regime della prescrizione – 13. Conclusioni.

1. Premessa – Nel trattare il tema che mi è stato affidato, non posso non prendere le mosse dalla relazione sul medesimo argomento fatta dal professor Elio Fanara al convegno di Cagliari del 1992 in occasione del cinquantenario del codice della navigazione.

A tale convegno, il professor Fanara aveva delineato con precisione e chiarezza gli elementi fondamentali della disciplina del codice della navigazione, in relazione sia ai rapporti fra l'assicurazione aeronautica e quella marittima, sia ai collegamenti con la disciplina generale. La sua relazione era poi proseguita con la descrizione e l'analisi dei diversi istituti assicurativi tipici del diritto della navigazione e delle loro problematiche, sviluppandosi come una completa lezione sulle assicurazioni marittime ed aeronautiche.

Infine, il professor Fanara aveva concluso la sua relazione rilevando come il codice della navigazione, dopo un cinquantennio, offrisse ancora una regolamentazione della materia sostanzialmente valida, pur essendo auspicabili opportune integrazioni in quei punti nei quali la sua normativa era ampiamente derogata dalla prassi.

La relazione del professor Fanara per il cinquantenario del codice della navigazione è reperibile negli atti del convegno, pubblicati dall'Isdit. Io non vi annoierò quindi con la ripetizione dei vari istituti assicurativi di diritto della navigazione già fatta a suo tempo con maestria dal prof. Fanara trent'anni fa, ma cercherò di illustrare cosa sia cambiato da allora e se la disciplina dettata dal codice possa ritenersi tuttora valida e soddisfacente per le attuali esigenze dei traffici marittimi ed aerei.

2. ***Le fonti*** – Il disegno normativo del 1942 prevede sostanzialmente quali fonti normative per le assicurazioni marittime ed aeronautiche il codice civile ed il codice della navigazione. Si trattava di un sistema che se da un lato derogava alla gerarchia delle fonti sancita dall'art. 1 del codice della navigazione, dall'altro lasciava ampio spazio alla prassi ed alle possibilità di sviluppo del settore.

L'art. 1885 c.c. prevede che le assicurazioni contro i rischi della navigazione siano

disciplinate dalle norme del codice civile del capo XX (artt. da 1882 a 1932) per quanto non regolato dal codice della navigazione. A loro volta, le assicurazioni aeronautiche sono regolate dalle norme della parte marittima del codice della navigazione - a parte tre articoli- per quanto non disciplinato dalla parte aeronautica del codice stesso.

Si aveva così un sistema nel quale le norme aeronautiche si ponevano come diritto speciale rispetto a quelle marittime, che a loro volta erano diritto speciale rispetto alle norme del codice civile. Il disposto dell'art. 1885 interviene infatti direttamente, escludendo la priorità dell'applicazione di leggi, regolamenti ed usi in materia di navigazione rispetto alle norme sulle assicurazioni del codice civile, le quali pertanto si applicano alle fattispecie assicurative marittime ed aeronautiche come norme integrative e primarie dello stesso livello di quelle del codice della navigazione, con priorità sull'applicazione analogica di altre norme di quest'ultimo.

Questo quadro normativo, nel quale sostanzialmente le norme regolatrici potevano rinvenirsi nel codice civile e nel codice della navigazione, ha cominciato a complicarsi allorché nel sistema si sono inserite convenzioni internazionali, regolamenti dell'Unione europea ed altri interventi normativi che prevedono specifici tipi di assicurazioni obbligatorie; il che ha ampliato il novero delle fonti e le difficoltà di coordinamento fra le varie norme.

La meritoria riforma del 2005-2006 della parte aeronautica del codice della navigazione ha ridotto notevolmente queste difficoltà di coordinamento per quanto attiene la navigazione aerea, eliminando norme desuete che potevano dare incertezze applicative in rapporto alle nuove norme comunitarie ed internazionali.

Non altrettanto può dirsi per il settore marittimo, nel quale non solo si sono registrati analoghi interventi di norme internazionali e comunitarie, ma lo stesso legislatore italiano ha contribuito a rendere più complesso il sistema con interventi discutibili. Mi riferisco alle norme sull'assicurazione obbligatoria dei natanti, ad alcune norme del codice delle assicurazioni private, e al recente raddoppio della prescrizione; argomenti che esamineremo più avanti.

Nonostante queste difficoltà interpretative e di coordinamento, il sistema regge tutt'ora, grazie all'ampio spazio lasciato all'autonomia privata; si vedano ad esempio i *P. & I.*, che non hanno alcun riferimento normativo nel codice della navigazione, oppure lo sviluppo di capitolati e polizze tipo che hanno rivoluzionato il settore assicurativo marittimo negli ultimi trent'anni del secolo scorso. Ciò peraltro non toglie che anche per il settore delle assicurazioni marittime sarebbe auspicabile una revisione semplificativa del codice della navigazione analoga a quella fatta nel settore aeronautico.

3. ***Il settore marittimo*** – Come già accennato, non ritengo sia questo il luogo per riesaminare l'intero sistema normativo delle assicurazioni marittime ed aeronautiche. Mi limiterò quindi ad evidenziare gli interventi registratisi nell'ultimo trentennio, ossia a far data dal precedente convegno sui cinquant'anni del codice della navigazione. Mi soffermerò in particolare, per la parte marittima, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, sull'assicurazione obbligatoria del vettore marittimo di persone, sull'assicurazione obbligatoria RCA per i natanti e sull'assicurazione obbligatoria per danni da inquinamento.

Mi sembra interessante sottolineare il fatto che la maggior parte delle assicurazioni previste nella parte marittima del codice della navigazione sono assicurazioni contro i danni. Sono infatti

previste dal codice della navigazione nel titolo dedicato alle assicurazioni marittime due sole assicurazioni di responsabilità, ossia quella «per contribuzione in avaria comune» (art. 526) e «per danni da urto» (art. 527).

I più recenti interventi normativi hanno colmato tale lacuna, seppur al di fuori del codice della navigazione. Caratteristiche comuni alla maggior parte di tali assicurazioni di responsabilità sono l'obbligo di tenere a bordo della nave un documento (rilasciato dall'assicuratore o dall'autorità statale) che certifichi l'esistenza e le caratteristiche dell'assicurazione; il collegamento delle somme assicurate a limiti di responsabilità stabilite dalle stesse norme; l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore.

4. Le assicurazioni di responsabilità dell'armatore – Uno dei più importanti interventi è certamente il d.lgs. 28 giugno 2012, n. 111 "*Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi*", che di fatto regolamenta e rende obbligatoria l'assicurazione per un gran numero di responsabilità armatoriali. Si va dalla responsabilità per morte, lesioni personali, perdita o danni a beni, alla responsabilità per danni da ritardo nel trasporto di merce, passeggeri o bagagli; dalla responsabilità per danni direttamente connessi con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio, alle responsabilità per le spese relative al recupero, rimozione, demolizione di una nave che sia affondata, naufragata o sia incagliata; e via dicendo (art. 4). Sono esplicitamente escluse dalla disciplina del d.lgs. 111/2012 le assicurazioni di responsabilità per danni da inquinamento da idrocarburi, per i compensi di salvataggio, per i danni nucleari (art. 5).

Il d.lgs. 111/2012 si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore alle 300 tonnellate. Al di là del suo titolo, riferito solo all'assicurazione, il d.lgs 111/2012 prevede anche i limiti della responsabilità dell'armatore (art. 7 e 8); ed a tali limiti devono corrispondere le somme assicurate. Delle assicurazioni stipulate dall'armatore deve essere tenuto a bordo della nave un certificato rilasciato dall'assicuratore (art. 6 e 10).

L'art. 12 del d.lgs 111/2012 esclude l'applicabilità alle assicurazioni da esso disciplinate delle norme del codice sul ricorso di terzi danneggiati da urto (art. 527 e 538 c.n.) e sul rischio putativo (art. 514 c.n.); norma quest'ultima che rimane quindi applicabile solo alle navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate. La direttiva nulla specificava riguardo al rischio putativo; è tuttavia da rilevare che da più parti si erano levate critiche su tale istituto, ormai obsoleto visto l'attuale sviluppo delle telecomunicazioni.

Interessante anche notare come la direttiva 2009/20/CE da cui prende le mosse il d.lgs. 111/2012 prevedesse che l'assicurazione potesse essere anche quella fornita dai *P. & I.* (art. 3); tuttavia, così come essi sono stati a suo tempo totalmente ignorati dal codice della navigazione, così lo sono stati settant'anni dopo dal decreto attuativo della direttiva. Il che, data l'importanza ed il rilievo internazionale dei *P. & I.*, desta qualche perplessità.

5. L'assicurazione obbligatoria del vettore marittimo di persone – Dalla normativa europea proviene anche l'assicurazione obbligatoria della responsabilità nei confronti dei passeggeri. L'obbligo deriva dal regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, il quale, per quel che qui rileva, si rifà alla Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di

Londra del 1 novembre 2002. Il Regolamento, in vigore dal 2012, di fatto introduce la Convenzione di Atene anche negli ordinamenti di quei paesi – come l'Italia – per i quali non era in vigore.

Il regolamento 392/2009 interviene in un settore assicurativo del tutto ignorato dal codice della navigazione, che non si occupa minimamente delle assicurazioni nel trasporto marittimo di persone, né per quanto attiene le coperture infortuni né per quanto attiene le assicurazioni di responsabilità del vettore; vettore passeggeri che, peraltro, secondo la normativa del codice è soggetto ad una responsabilità illimitata.

I principi dell'assicurazione introdotta dal regolamento 392/2009, obbligatoria per le navi abilitate a trasportare più di dodici passeggeri, sono analoghi a quelli della coetanea direttiva 2009/20/CE sulla responsabilità dell'armatore. La responsabilità del vettore è soggetta a limitazione; l'esistenza dell'assicurazione deve essere attestata da un certificato da tenersi a bordo della nave, rilasciato dall'autorità statale. E' prevista anche l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore.

L'assicurazione obbligatoria prevista dal regolamento 392/2009 convive con quella prevista dal d.lgs 111/2012, con la quale però vi sono non poche discrasie. Il decreto legislativo, infatti, per i danni conseguenti a morte o a lesioni personali di passeggeri prevede un limite di responsabilità per il proprietario della nave che è diverso da quello previsto dal regolamento ([1]). Se proprietario, armatore e vettore sono la stessa persona, di fatto l'assicurazione dovrà essere stipulata per i maggiori limiti previsti dal regolamento 392/2009; altrimenti coesisteranno due assicurazioni a copertura del medesimo danno, con relativi possibile problematiche applicative.

6. L'assicurazione obbligatoria per danni da inquinamento. - Analoghi principi vigono in tema di inquinamento e di danno ambientale.

Per quanto riguarda il trasporto di idrocarburi, la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi di Bruxelles del 1969 come modificata dal Protocollo di Londra il 27 novembre 1992 (CLC), impone al proprietario di una nave che trasporti oltre 2.000 tonnellate di idrocarburi di assicurare la sua responsabilità (o fornire altro tipo di garanzia analoga) entro i limiti previsti dalla CLC (art. VII). Il certificato che attesti l'esistenza e i termini della copertura deve essere tenuto a bordo.

La responsabilità del proprietario, seppur soggetta a limitazione, è pressoché oggettiva. Il danneggiato ha, anche in questo caso, azione diretta nei confronti dell'assicuratore.

Gli stessi principi valgono in relazione ai danni da inquinamento causati da combustibile presente a bordo o proveniente dalla nave, di cui alla Convenzione di Londra del 2001 sulla responsabilità civile per danni dovuti a inquinamento da idrocarburi usati per la propulsione della nave. Anche in questo caso tenuto all'assicurazione obbligatoria è il proprietario, se la nave supera le 1.000 tonnellate di stazza lorda. Anche di questa assicurazione deve essere tenuto a bordo il certificato che ne attesti l'esistenza ed i termini (art. 7).

---

1 400.000 DSP per passeggero il regolamento (art. 7 convenzione di Atene); 175.000 DSP moltiplicato il numero dei passeggeri che la nave può trasportare secondo l'art. 8 del d.lgs. 111/2012.

7. L'assicurazione obbligatoria delle unità da diporto. - Parlando di assicurazioni obbligatorie, è opportuno fare cenno a quella della responsabilità civile prevista per le unità da diporto. Il codice della nautica da diporto per esse rinvia a quanto disposto dal codice delle assicurazioni, che tratta l'argomento assieme all'assicurazione obbligatoria per la circolazione dei veicoli a motore terrestri senza guida di rotaie.

Non è questa la sede per esaminare il sistema dell'assicurazione obbligatoria dei veicoli terrestri. In questa sede sarà sufficiente ricordare le molte perplessità nascenti dal fatto che all'assicurazione obbligatoria per le unità da diporto è legato anche il regime di responsabilità previsto dall'art. 2054 del codice civile; regime del tutto diverso, in relazione agli oneri probatori, da quello vigente per le navi commerciali.

Il che, in caso di collisione fra nave da diporto e nave commerciale, pone problemi tuttora irrisolti di quali siano le norme effettivamente applicabili alla fattispecie fra i ben quattro codici (civile, della navigazione, della nautica da diporto, delle assicurazioni private) in gioco.

8. Il settore aeronautico: le modifiche alla parte aeronautica del codice della navigazione – La situazione è nettamente migliore nel settore aeronautico, che anche qui si presenta come precursore. Ricordiamo, infatti, che la prescrizione di tenere a bordo del veicolo la certificazione dell'assicurazione obbligatoria nasce proprio dall'assicurazione per danni a terzi in superficie, che fu la prima ad introdurla.

La riforma della parte aeronautica del codice del 2005-2006 ha preso atto della sempre maggiore presenza di normativa europea ed internazionale nel settore della navigazione ed ha coraggiosamente eliminato la dicotomia fra disciplina di diritto interno e disciplina di diritto internazionale e europeo. In quest'ottica, per quanto riguarda i danni ai passeggeri, la riforma ha eliminato tutte le precedenti norme (artt. da 996 a 1000), rinviando semplicemente alle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica e limitandosi ad introdurre l'azione diretta del passeggero danneggiato nei confronti del vettore (art. 942).

E' stata così eliminata l'assicurazione obbligatoria che il vettore aereo doveva stipulare a copertura degli infortuni dei passeggeri. Tuttavia, ciò non ne ha reso deteriore la posizione, in quanto il sistema che l'ha sostituita garantisce al passeggero una copertura analoga e per molti versi migliore di quella che gli era data dall'assicurazione obbligatoria infortuni.

9. Il rinvio alla normativa europea: il regolamento 785/2004 – Le assicurazioni aeronautiche sono quindi oggi principalmente disciplinate dal Regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei ed agli esercenti di aeromobili. Esso regola le assicurazioni per le responsabilità nei trasporti aerei per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci ed i terzi.

Vettori ed esercenti che effettuino voli o anche semplicemente sorvolino uno stato membro dell'Unione Europea sono obbligati ad assicurare le proprie responsabilità nei termini e con i massimali indicati dal regolamento. Dell'assicurazione deve essere fornita prova all'autorità competente.

Da parte sua il codice della navigazione, nel ribadire l'obbligo assicurativo, prevede l'azione

diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore (art. 942). Ciò, unito al fatto che la disciplina internazionale applicabile prevede una responsabilità pressoché oggettiva del vettore passeggeri per i danni derivanti da morte o lesione personale sino a 128.821 DSP (art. 21 conv. Montreal), fa sì che il sistema funzioni sostanzialmente come quello previsto in precedenza dal codice della navigazione.

10. Le modifiche dell'assicurazione per i danni a terzi in superficie ed i danni da urto – Il regolamento 785/2004 interviene anche sull'assicurazione obbligatoria per danni a terzi in superficie, ampliandone l'ambito, fra gli altri, agli atti di terrorismo, di pirateria e di guerra (art. 4), questi ultimi in precedenza esclusi secondo il codice della navigazione (art. 1012 c.n.). Anche i massimali minimi sono quelli stabiliti dal regolamento.

Da parte sua, la riforma del 2005-2006 ha apportato minime modifiche in tema di copertura dei danni derivati da dolo dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti (art. 1012 c.n.) ed alla prescrizione del diritto del danneggiato (art. 1020 c.n.), per la quale si fa ora riferimento alla Convenzione di Roma del 1952 sui danni causati da aeromobili stranieri a terzi sulla superficie (art. 21 Conv. Roma).

Per il resto, rimangono in vigore le norme originarie del codice della navigazione, fra le quali quelle sull'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore (art. 1015 c.n.), la proroga dell'assicurazione scaduta in corso di viaggio (art. 1014 c.n.), l'obbligo di tenere a bordo la nota comprovante l'assicurazione.

11. L'assicurazione obbligatoria nel volo da diporto o sportivo – Nel settore del volo da diporto o sportivo, l'obbligo assicurativo è stato introdotto dal regolamento del 2010 (d.p.r. 9 luglio 2010 n. 133). Sul proprietario dell'apparecchio VDS incombe l'obbligo di assicurarsi per la responsabilità per danni a terzi in superficie e a seguito di urto o collisione in volo (art. 20). L'assicurazione deve coprire anche la responsabilità per colpa grave ed essere stipulata nel rispetto del regolamento 785/2004. L'assicuratore è tenuto a risarcire direttamente il danneggiato, al quale non può opporre eccezioni derivanti dal contratto di assicurazione (art. 21).

Il regolamento prevede anche l'obbligo di assicurazione per le responsabilità delle scuole di volo per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami. Anche gli organizzatori di gare e manifestazioni sportive cui partecipano apparecchi VDS sono tenuti ad assicurarsi per la responsabilità civile propria, dei direttori e degli ufficiali di gara (art. 22).

12. Il regime della prescrizione – Un discorso a parte merita il regime della prescrizione. Il codice della navigazione la fissa in un anno (art. 547), come faceva l'art. 2952 c.c.. Quest'ultima norma è stata però cambiata con un discutibile intervento legislativo, portando la prescrizione a due anni. Cosa che nel nostro settore provoca alcuni problemi pratici, che potevano essere facilmente evitati unificando i termini previsti da codice civile e codice della navigazione.

Un primo problema è quello della qualificazione del tipo di assicurazione (di diritto della navigazione o di diritto comune) per stabilire che prescrizione applicare. Si pensi ad esempio all'assicurazione dell'operatore aeroportuale e dell'operatore di assistenza a terra, che alcuni

ritengono assicurazione aeronautica, altri assicurazione terrestre.

Un secondo problema, più pratico, è che nella prassi sono in uso molte cosiddette polizze combinate, nella quali possono trovarsi coperti sia rischi della navigazione che rischi comuni; con il risultato che allo stesso contratto si applicheranno due diversi termini di prescrizione.

Sotto il profilo processuale, poi, la questione impone attività che poteva essere tranquillamente evitata. Un unico termine di prescrizione consentiva semplicemente di valutare se esso fosse trascorso e, in caos positivo, respingere la domanda. Il termine diverso impone comunque di valutare che tipo di assicurazione sia, per poter stabilire quale sia la prescrizione applicabile.

C'è da dire che questo problema si riscontra anche in altri settori, in cui è un peccato *ab origine* del codice della navigazione. Si pensi alla diversa prescrizione di noleggio e trasporto, che impone di verificare e qualificare i singoli contratti per stabilire quale sia la prescrizione applicabile.

13. Conclusioni. - Volendo trarre delle conclusioni dal quadro che si è appena delineato, nel settore delle assicurazioni marittime ed aeronautiche il ruolo centrale che il codice della navigazione aveva originariamente è andato pian piano riducendosi. Ciò in netto contrasto con quanto accade in altri settori, nei quali va di moda creare sempre nuovi codici (per esempio, il codice degli appalti, il codice del consumo, il codice dell'amministrazione digitale, il codice delle assicurazioni private, etc.).

Ciò è dovuto non solo e non tanto al sempre più "invadente" intervento della normativa europea ed internazionale, quanto, nel settore marittimo, anche alla incuria del legislatore, il quale non si è preoccupato di cercare di armonizzare le norme del codice esistenti con quelle nuove che venivano via via introdotte.

Possono portarsi ad esempio le norme sulle assicurazioni della responsabilità armatoriale introdotte in ossequio alla direttiva 2009/20/CE, che anziché essere introdotte nell'ordinamento attraverso il d.lgs. 111/2012 avrebbero potuto essere introdotte nel codice della navigazione.

Oppure, le norme sulla responsabilità nella nautica da diporto e sulla relativa assicurazione obbligatoria. Tali norme sono state modellate su quelle dell'assicurazione obbligatoria automobilistica; senza pensare che per mare una unità da diporto può anche avere a che fare con navi non da diporto il cui regime di responsabilità è del tutto diverso. Il che può essere un serio problema. Ma, come mi disse una volta un funzionario dell'allora ministero della marina mercantile, di queste inezie si occuperà un giudice se e quando si verificherà una disastrosa collisione fra una nave da diporto ed una commerciale…

L'esistenza di sempre più ampi interventi della normativa internazionale e europea è una tendenza ed un dato di fatto irreversibile. Ciò non toglie che il codice della navigazione potrebbe mantenere la sua funzione primaria nell'ambito della normativa in materia se solo il legislatore gli dedicasse più attenzione; cosa che potrebbe iniziare dal fare assumere al codice una funzione di coordinamento e di complemento della normativa europea ed internazionale, come già svolge in molti settori della parte aeronautica grazie alla illuminata riforma del 2005-2006.

Enzo Fogliani