

## INTRODUZIONE

Le assicurazioni marittime rischi guerra sono delle polizze particolari e di ampio interesse non solo in tempi risalenti, ma anche attualmente. Questo viene dimostrato dal fatto che una buona parte degli armatori a livello mondiale, soprattutto quando le loro navi devono attraversare delle zone in cui i rischi di incontrare dei pericoli come atti di terrorismo oppure insurrezioni e guerre civili (territori con evidenti instabilità politiche, sociali ed economiche, quali ad esempio l'area del Corno d'Africa e quella del Golfo di Guinea), ritiene opportuno sottoscrivere tali coperture assicurative.

Dunque, essendo un tipo di assicurazione molto frequente nel mondo delle compagnie di navigazione, l'elaborato è volto ad analizzarle e studiarne la loro evoluzione anche attraverso un approccio pratico valutando e commentando, quindi, alcuni casi giurisprudenziali nel dettaglio.

Nello svolgimento di tale analisi si è riscontrato che il rischio pirateria, tradizionalmente incluso nelle polizze contro i rischi ordinari, in alcuni periodi viene coperto dalle polizze contro i rischi guerra, come del resto è successo anche recentemente a causa dell'aumento sostanziale degli attacchi pirateschi.

Infatti nell'elaborato viene sottolineato che, nel momento in cui il fenomeno si è intensificato, sembrerebbe più conveniente sia per gli assicurati che per gli assicuratori spostare il rischio pirateria nella copertura contro i rischi guerra. Per i primi perché, nonostante il premio assicurativo sia più gravoso, poiché l'assicurato deve pagare un premio addizionale nel caso la nave debba transitare in alcune zone segnalate nella polizza come pericolose, di solito non sono presenti franchigie ai sensi della polizza contro i rischi guerra. Mentre per l'assicuratore il vantaggio principale riguarda proprio il possibile guadagno dato dal pagamento dell'assicurato di tali premi addizionali.

Quindi nella seconda parte del lavoro si è analizzato il fenomeno della pirateria in generale per poi identificare le pratiche assicurative riguardo tale rischio utilizzate in passato e attualmente.

Tale indagine ha sollevato alcuni problemi in ambito assicurativo causati appunto dall'incostanza delle assicurazioni nel coprire questo rischio e dai dubbi interpretativi che ne derivano.

Scopo del presente elaborato è quindi quello di delineare un quadro completo delle assicurazioni marittime rischi guerra e in secondo luogo di comprendere come il rischio pirateria sia da queste richiamato. Un secondo obiettivo è quello di valutare le soluzioni assicurative già utilizzate e quelle che in futuro potrebbero essere utili a dipanare i diversi dubbi sorti relativamente alla copertura assicurativa di questo evento.

Prima di presentare le possibili proposte per il futuro, a cui è stato dedicato l'ultimo paragrafo dell'elaborato, sono state analizzate ampiamente le assicurazioni marittime rischi guerra attraverso inizialmente delle indicazioni introduttive che hanno compreso un'analisi storica incluse le relative fonti normative. Sono stati inoltre indicati i caratteri generali delle stesse suddividendole tra le assicurazioni sulle merci e quelle sulla nave, individuandone e valutando appunto le relative differenze.

Successivamente sono stati esaminati, nel dettaglio, tutti i rischi coperti tradizionalmente dalle assicurazioni marittime rischi guerra indicando per ogni voce assicurativa le relative interpretazioni giurisprudenziali e dottrinali.

Per una trattazione maggiormente completa inoltre sono stati presi in considerazione e commentati dei casi giurisprudenziali sia italiani che inglesi (solitamente si prende in considerazione la giurisprudenza inglese come punto di riferimento nell'ambito delle assicurazioni marittime) nei quali sono emersi alcuni dubbi interpretativi riguardanti le polizze contro i rischi guerra.

In seguito è stato approfondito il fenomeno della pirateria, soprattutto ciò che ha riguardato le difficoltà, persistenti tuttora, nel trovare una definizione univoca e universale della stessa e nel differenziarla dal terrorismo, in quanto in ambito assicurativo la disuguaglianza tra questi rischi riveste particolare rilevanza.

In aggiunta sono stati studiati i dati dei report annuali sugli attacchi dei pirati a livello mondiale, che, confrontati con quelli degli anni precedenti (a partire dagli anni 2000), evidenziano come la pirateria si sia evoluta, ma anche come rimanga costante la sua presenza sulle tratte marittime più trafficate al Mondo.

Sono stati evidenziati nello specifico anche i problemi assicurativi che si riscontrano quando si parla del rischio pirateria, soffermandosi particolarmente sulla questione del pagamento del riscatto ai pirati a seguito della cattura di nave, carico e soprattutto persone (solitamente membri dell'equipaggio).

Per approfondire questi aspetti sono stati in seguito analizzati dei casi giurisprudenziali inglesi recenti, tramite i quali è possibile comprendere alcuni aspetti assicurativi non chiari riguardanti il rischio pirateria, dal momento che le sentenze che ne derivano risolvono alcuni dubbi interpretativi al riguardo.

Infine nell'ultima parte della trattazione si valutano tutte le misure di contrasto alla pirateria adottate nel tempo, esaminando le normative relative e sottolineando alcuni limiti di queste e le difficoltà incontrate, sia a livello nazionale che internazionale.

Vengono enunciate anche alcune possibili soluzioni nell'affrontare il fenomeno della pirateria. Prima di tutto vengono esaminate delle proposte concernenti l'ambito assicurativo, le quali si pongono quale obiettivo primario quello di far fronte appunto a tutte quelle situazioni di incertezza interpretativa dei contratti assicurativi in cui è coperto il rischio pirateria. In secondo luogo vengono espresse alcune proposte, anche se per alcuni versi forse utopistiche, che potrebbero portare al risultato sperato e voluto da tutta la Comunità internazionale.

Infatti la liberazione definitiva delle tratte marittime dai pirati è un obiettivo comune perché non solo mette in pericolo vite umane, ma oltretutto crea dei problemi di tipo economico che colpiscono primi fra tutti gli armatori e in seconda battuta anche le compagnie assicurative e gli Stati sovrani in generale, che da anni pur mettendo in campo le loro forze navali per arginare questo problema, non hanno ottenuto un sostanziale successo.

# CAPITOLO 1

## INDICAZIONI INTRODUTTIVE SULL'ASSICURAZIONE CONTRO I RISCHI DI GUERRA

SOMMARIO: 1. Cenni storici. 2. Fonti. 3. Caratteri generali. 3.1. La copertura assicurativa delle merci. 3.2. La copertura assicurativa della nave.

### 1. Cenni storici

L'assicurazione è un istituto molto antico, tanto che le prime indicazioni rudimentali risalgono al Codice babilonese di Hammurabi, databile tra il 2285 e il 2242 a.C.<sup>1</sup>. Ovviamente l'assicurazione moderna si è evoluta nel tempo, ma il fatto fondamentale è che nasce come assicurazione marittima.

I primi documenti che abbiamo a riguardo risalgono al XIV secolo e da questo momento le assicurazioni marittime si sviluppano in Italia per poi arrivare in tutta Europa<sup>2</sup>.

In tale contesto la materia assicurativa viene regolata in maniera più organica dalle Ordinanze di Barcellona, pubblicate in diverse edizioni tra il 1436 e il 1484, dai magistrati spagnoli<sup>3</sup>.

All'inizio dell'età moderna, con lo sviluppo ulteriore del mercantilismo, si ha uno spostamento del fulcro della disciplina assicurativa dal Mediterraneo a Londra<sup>4</sup>. Proprio qui infatti si sviluppa la più famosa associazione di assicuratori del Mondo, quella dei Lloyd's, che, ancora attualmente, mantiene questo primato non solo nel ramo marittimo<sup>5</sup>. Questo nome deriva da un famoso caffè di Londra (tra il Seicento e il Settecento era normale uso per gli uomini d'affari incontrarsi nei caffè più importanti di Londra per discutere e concludere accordi), nel quale nel 1771, 79 assicuratori si accordano per costituire tale associazione<sup>6</sup>. La polizza più diffusa all'epoca è quella nota come *S.G. Form*, adottata proprio dai Lloyd's nel 1779, recepita poi, quasi invariata, dal *Marine*

---

<sup>1</sup> A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano*, in *Assicurazioni*, 2012, fasc. 1, p. 51.

<sup>2</sup> E. DE SIMONE, *Breve storia delle assicurazioni*, 2003, p. 15.

<sup>3</sup> C. TELESCA, *Gli effetti giuridici della pirateria marittima sul mercato assicurativo*, Roma, 2017, p. 52.

<sup>4</sup> E. DE SIMONE, *Breve storia delle assicurazioni*, 2003, p. 23.

<sup>5</sup> Ivi, p. 39.

<sup>6</sup> Ivi, p. 41.

*Insurance Act (MIA)* del 1906<sup>7</sup>, alla quale venivano uniti i clausolari dell'*Institute of London Underwriters*, noti come *Institute Clauses*<sup>8</sup>. Nel 1871 il Parlamento Inglese dà un fondamento legale all'istituzione dei Lloyd's, tramite appunto il Lloyd's act, cosicché possa acquistare proprietà e dotarsi di propri regolamenti. Questo fa sì che nel XX secolo i Lloyd's estendano in modo ramificato le loro attività, abbracciando anche altri ambiti assicurativi<sup>9</sup> e possiamo affermare che correntemente la Compagnia dei Lloyd's sia una sorta di mercato mondiale delle assicurazioni in cui operano singoli assicuratori, riuniti in sindacati, che contrattano direttamente con i brokers<sup>10</sup>.

Più nello specifico, l'introduzione dei rischi guerra e pirateria compaiono per la prima volta all'interno di alcune polizze della fine del XIV secolo<sup>11</sup>. In questo contesto non si può parlare ancora di un'assicurazione contro i rischi di guerra autonoma, come la conosciamo attualmente, ma semplicemente tali pericoli rientravano nell'ampio elenco dei rischi ordinari, i cosiddetti *perils of the sea*. La situazione rimane tale fino al 1883, quando i pericoli di guerra e pirateria vengono esclusi dalla *S.G. Form* dei Lloyd's, attraverso la *FC&S Clause*<sup>12</sup>. Per questo motivo, in caso di necessità, si inizia ad introdurre nelle polizze clausole apposite, che diano una copertura assicurativa contro i rischi guerra<sup>13</sup>. Per l'appunto, dopo ciò che è accaduto nell'incidente Fashoda<sup>14</sup>, a un'assemblea generale dei Lloyd's del 1898, si decise che i rischi marittimi e quelli di guerra vengano assicurati con polizze differenti<sup>15</sup>.

Un momento fondamentale per l'assicurazione corpo e merci contro i rischi guerra è quando, nel 1982, gli assicuratori inglesi ne rinnovano i formulari, creando le cosiddette *Institute War Clauses*, con un conseguente adeguamento a questi da parte delle

---

<sup>7</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, 1991, p. 16.

<sup>8</sup> Ivi, p. 17.

<sup>9</sup> E. DE SIMONE, *Breve storia delle assicurazioni*, cit. p. 41.

<sup>10</sup> Ivi, p. 42.

<sup>11</sup> A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano*, cit., p. 51.

<sup>12</sup> N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, Milano, 1991, p. 23.

<sup>13</sup> Ivi, p. 24.

<sup>14</sup> Definizione in Enciclopedia Treccani: "Fashoda Cittadina del Sudan (dal 1904, Kodok). Incidente di F. Si verificò nel 1898 tra i governi inglese e francese, in seguito all'occupazione di F. da parte della spedizione francese del capitano J.-B. Marchand, che intendeva congiungersi alla spedizione del principe di Orléans, con lo scopo di assicurare alla Francia il possesso di una striscia di territorio, dal Congo francese al Mar Rosso, attraverso il continente africano. Il governo inglese sosteneva che F. e la regione spettavano all'Inghilterra per diritto di conquista. Tale tesi fu accettata poi anche dal governo francese, nel quale T. Delcassé, ministro degli Esteri, fece prevalere l'opportunità di ravvicinarsi all'Inghilterra."

<sup>15</sup> M. D. MILLER, *Marine war risks*, Londra, 1990, p. 4.

assicurazioni italiane<sup>16</sup>. Questi nuovi formulari sono importanti, poiché sono utilizzati anche attualmente dalla maggior parte degli assicuratori a livello internazionale, anche se con qualche aggiornamento negli anni, come quello più importante, avvenuto nel 2009 per la polizza merci.

In conclusione, il sistema assicurativo attuale, per quanto riguarda la copertura del rischio di guerra, si basa su una polizza aggiuntiva rispetto a quella contro i rischi ordinari e dunque si poggia sulla sottoscrizione delle condizioni presenti nei formulari delle *Institute War Clauses*. Quest'ultimi hanno un utilizzo internazionale, infatti anche gli assicuratori italiani li allegano normalmente ai loro contratti.

## 2. Fonti.

Le fonti legislative nell'ambito delle assicurazioni marittime contro i rischi guerra sono di diverso genere ed è necessario dunque capire quale normativa prevalga sull'altra e in che contesto.

Innanzitutto è necessario specificare che il Codice della Navigazione italiano non disciplina la materia in esame, perciò la stessa sembrerebbe, a prima vista, essere stata lasciata all'autonomia contrattuale. Ciò che avviene, nella prassi assicurativa italiana è di affidarsi alle polizze di origine inglese, le cosiddette *Institute War Clauses*<sup>17</sup>, disciplinate per la prima volta nel 1982, quelle riferite alle merci trasportate, e nel 1983, quelle riferite alla nave. Tale affidarsi ai clausolari inglesi però pone non poche difficoltà per l'interprete, il quale a prima vista non sa come comportarsi di fronte al complicato coordinamento tra il formulario straniero e la legge italiana<sup>18</sup>. Perciò si dà comunemente alle clausole il significato che viene attribuito loro nel Paese d'origine, ferma restando però l'inderogabilità dei principi italiani in materia di assicurazione<sup>19</sup>. Tuttavia necessariamente questa prassi interpretativa viene controbilanciata da diversi fattori e quindi non è utilizzata in maniera rigida, portando l'interprete a ragionare caso per caso e tenendo conto della volontà delle parti e delle nazionalità dei contraenti<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup>A. BOGLIONE, *Pirateria e rischi di guerra nelle assicurazioni marittime: l'attuale regolamentazione legale e contrattuale ed elaborazione giurisprudenziale in diritto italiano*, cit., p. 61.

<sup>17</sup>N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, cit., p. 6.

<sup>18</sup>S. M. CARBONE, "Legge regolatrice del contratto di assicurazione e rinvio a formulari inglesi", in *Il diritto marittimo*, 1984, p. 700.

<sup>19</sup>S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 2015, p. 467.

<sup>20</sup>Ivi, p. 468.

In concreto, nell'assicurazione contro i rischi guerra, le condizioni particolari si riferiscono ai clausolari inglesi in parziale deroga alle condizioni generali delle polizze italiane, quindi, tutto il meccanismo contrattuale che non viene disciplinato dalle *Institute War Clauses*, è regolato dall'assicurazione italiana richiamata<sup>21</sup>.

L'assenza di una disciplina riguardo le assicurazioni contro i rischi guerra nel Codice della Navigazione italiano porta ad un ulteriore problema, sollevato dal Ferrarini<sup>22</sup>. Egli fa riferimento all'art. 1885 del Codice Civile, il quale dispone testualmente: "Le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione". Le norme del Codice Civile entrano quindi a far parte delle fonti normative del diritto della Navigazione, come fonti di diritto speciale, in quanto non facenti parte del Codice della navigazione. Questo porta ad un'alterazione della gerarchia delle fonti, disciplinata dall'art. 1 del Codice della Navigazione<sup>23</sup>, per cui il diritto civile diventa fonte di primo grado e non di secondo<sup>24</sup>, non consentendo l'applicazione analogica del Codice della Navigazione, ammessa perciò solo in casi di lacuna legislativa. Alla luce delle considerazioni sin qui esposte, è possibile dunque sostenere che la materia delle assicurazioni contro i rischi di guerra è disciplinata dal Codice Civile<sup>25</sup>.

A tal proposito però la dottrina non è unitaria, infatti ad esempio Righetti<sup>26</sup> sostiene che il silenzio del Codice della Navigazione lascerebbe spazio non al Codice Civile, ma all'autonomia delle parti. Questa tesi si baserebbe sull'art. 1912 del Codice Civile<sup>27</sup>, per cui l'assicuratore non è obbligato a coprire i rischi marittimi di guerra. La dottrina maggioritaria però esclude quest'ultima ipotesi, non solo perché lascia troppo spazio alla volontà negoziale delle parti, ma anche perché ritiene fuori luogo il richiamo all'art. 1912 del Codice Civile in quanto "fa salva la copertura dei rischi guerra attuata con patto contrario. E, se il patto contrario viene introdotto, come accade appunto con la

---

<sup>21</sup> N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, cit., p. 8-9.

<sup>22</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit, p. 10.

<sup>23</sup> Art. 1 Codice della Navigazione (Cod. Nav.): "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".

<sup>24</sup> N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, cit., p. 12.

<sup>25</sup> Ivi, p. 13.

<sup>26</sup> G. RIGHETTI, *Note in materia di tecnica assicurativa marittima sui rischi di guerra*, in *Diritto e Pratica delle Assicurazioni*, 1982, p. 727.

<sup>27</sup> Art. 1912 Codice Civile (C.C.): "Salvo patto contrario, l'assicuratore non è obbligato per i danni determinati da movimenti tellurici, da guerra, da insurrezione o da tumulti popolari."

stipulazione di una copertura R.G. (rischi guerra), il rapporto assicurativo così creato non può che essere disciplinato dal Codice Civile.”<sup>28</sup>

### 3. Caratteri generali

L'assicurazione contro i rischi guerra viene attualmente utilizzata anche dagli assicuratori italiani, nonostante il nostro Paese non sia coinvolto in conflitti armati dai tempi della Seconda Guerra Mondiale. Nel Mondo infatti sono ancora presenti diversi scontri bellici e quindi le navi, anche battenti bandiera italiana, dovendo seguire alcune rotte considerate pericolose, hanno la necessità di essere assicurate in questo senso. Ci sono quindi delle differenze che riguardano la copertura rischi guerra sottoscritta durante conflitti generalizzati, come successe durante le due Guerre Mondiali, e quella utilizzata invece in tempo di pace. Infatti, nel primo caso, gli Stati coinvolti tendono a riservarsi la copertura assicurativa, come accadde, invero, anche in Italia, con la L. 6 maggio 1940, n. 275, integrata dalla L. 3 aprile 1941, n. 499 e dalla L. 7 dicembre 1942, n. 1808, tramite l'Unione Italiana di Assicurazioni (UNIORIAS). Nella seconda ipotesi, invece, tale assicurazione viene lasciata al libero mercato per mezzo di formulari inglesi, cioè essenzialmente le *Institute War Clauses*<sup>29</sup>. In particolare quest'ultime, si suddividono in *Institute War and Strike Clauses*, per la copertura della nave, e in *Institute War Clauses Cargo*, per la copertura delle merci.

#### 3.1. La copertura assicurativa delle merci

I rischi coperti dalle *Institute War clauses Cargo*, aggiornate nel 2009, sono: guerra, rivoluzione, guerra civile, ribellione, insurrezione, disordini civili dai predetti originati, qualsiasi atto ostile compiuto da o contro una potenza belligerante. Inoltre cattura, sequestro, arresto, fermo o detenzione derivanti dalle cause precedentemente dette e le conseguenze da questi derivanti o i tentativi di porli in essere. Infine mine, siluri, bombe o altri residuati bellici. Tale assicurazione copre anche i contributi di avaria comune<sup>30</sup> e le spese di salvataggio che siano stati sostenuti per evitare o nel tentativo di evitare danni

---

<sup>28</sup> N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, cit., p. 15.

<sup>29</sup> Ivi, p. 1.

<sup>30</sup> “Sono avarie comuni il danneggiamento o la distruzione (il “sacrificio”) della cosa assicurata causati da un provvedimento (atto) di avaria comune, preso per la salvezza (comune) della spedizione, preso cioè allo scopo di scampare ad un pericolo il complesso delle cose formanti la spedizione marittima. [...] per avaria comune si intende il danno arrecato alla cosa assicurata dall'atto di avaria, cioè il danno di avaria comune. Da questo si distingue la contribuzione in avaria comune, che è l'obbligo che sorge, salvo che sia pattiziamente escluso, a carico di tutti i partecipanti alla spedizione (compreso il danneggiato) di contribuire nel danno, arrecato al singolo con il sacrificio delle sue cose conseguente ad un provvedimento di avaria comune.” (S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., p. 185).

derivanti da un rischio coperto dallo stesso formulario. A tal proposito ci si può chiedere se si debba intendere che tale copertura sia limitata alla sola quota di danno gravante sull'assicurato, il quale può agire per la contribuzione nei confronti degli altri partecipanti alla spedizione, oppure se l'intero danno debba essere indennizzato dall'assicuratore, con la surroga per la contribuzione da parte degli altri soggetti aderenti. Il Ferrarini<sup>31</sup> accoglie la seconda opzione, poiché sostiene che il danno rimane di avaria comune anche se non si fa luogo a contribuzione, che non ha dunque rilievo per la qualificazione dell'avaria. Il problema rilevante a riguardo è che i formulari non trattano espressamente la contribuzione, anche se sembra chiaro che questa sia comunque coperta dalla stessa polizza, proprio perché il clausolario usa l'espressione generica "charges" (spese), che sta ad indicare complessivamente il danno da avaria comune e l'obbligo contributivo del proprietario dei beni assicurati<sup>32</sup>. Per quanto riguarda le spese di salvataggio, invece, è bene specificare che l'art. 1914 del Codice Civile<sup>33</sup>, posto in relazione con l'art. 1932 del Codice Civile<sup>34</sup>, rende nullo qualunque patto che limiti in qualsiasi modo la copertura dell'assicuratore per tali spese<sup>35</sup>. Questo principio, tra l'altro, vale anche nel caso in cui l'avaria comune presenti le caratteristiche delle spese di salvataggio<sup>36</sup>.

L'assicurazione inoltre esclude espressamente la copertura per: danni o spese imputabili a dolo o colpa cosciente e con previsione dell'evento dell'Assicurato, colaggio ordinario, calo naturale in peso o volume oppure deterioramento naturale della merce assicurata. Inoltre danni o spese causati da insufficienza o inadeguatezza dell'imballaggio (compresa quella del container) o preparazione della merce assicurata per far fronte agli

---

<sup>31</sup> S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit, p. 163.

<sup>32</sup> N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, cit., p. 47.

<sup>33</sup> Art. 1914 C.C.: "L'assicurato deve fare quanto gli è possibile per evitare o diminuire il danno [1915]. Le spese fatte a questo scopo dall'assicurato sono a carico dell'assicuratore, in proporzione del valore assicurato rispetto a quello che la cosa aveva nel tempo del sinistro [1907], anche se il loro ammontare, unitamente a quello del danno, supera la somma assicurata, e anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese sono state fatte inconsideratamente. L'assicuratore risponde dei danni materiali direttamente derivati alle cose assicurate dai mezzi adoperati dall'assicurato per evitare o diminuire i danni del sinistro, salvo che egli provi che tali mezzi sono stati adoperati inconsideratamente [1900]. L'intervento dell'assicuratore per il salvataggio delle cose assicurate e per la loro conservazione non pregiudica i suoi diritti [1913]. L'assicuratore che interviene al salvataggio deve, se richiesto dall'assicurato, anticiparne le spese o concorrere in proporzione del valore assicurato."

<sup>34</sup> Art. 1932 C.C.: "Le disposizioni degli articoli 1887, 1892, 1893, 1894, 1897, 1898, 1899, secondo comma, 1901, 1903, secondo comma, 1914, secondo comma, 1915, secondo comma, 1917, terzo e quarto comma, e 1926 non possono essere derogate se non in senso più favorevole all'assicurato. Le clausole che derogano in senso meno favorevole all'assicurato sono sostituite di diritto dalle corrispondenti disposizioni di legge [1339, 1419 comma 2]."

<sup>35</sup> N. BALESTRA, *Le assicurazioni dei rischi guerra*, cit., p. 14.

<sup>36</sup> Ivi, p. 114.

ordinari accadimenti del viaggio assicurato, qualora tale imballaggio o preparazione siano stati effettuati dall'Assicurato ovvero dai suoi dipendenti, prima dell'inizio della decorrenza della presente assicurazione. Danni o spese causati da vizio proprio o qualità insite della merce assicurata ovvero generati da ritardo, anche se quest'ultimi sono stati causati da un rischio assicurato (ad esclusione delle spese di avaria comune e di salvataggio). Infine perdite, danni o spese causati da insolvenza o inadempienza finanziaria degli armatori, gestori, noleggiatori od operatori della nave se, al momento della caricazione sulla nave della merce assicurata, l'Assicurato sapeva o avrebbe dovuto essere al corrente, secondo l'ordinario corso degli affari, che tale insolvenza o inadempienza finanziaria avrebbe potuto impedire la normale prosecuzione del viaggio.

Quest'ultima esclusione non trova applicazione nel caso in cui tale assicurazione sia stata ceduta alla parte che domanda l'indennizzo, ai sensi della stessa, e che abbia acquistato la merce assicurata in buona fede, ovvero abbia promesso di farlo, in virtù di un valido contratto. È inoltre escluso qualsiasi reclamo basato sulla perdita o abbandono del viaggio oppure della spedizione ed anche le perdite, i danni o le spese causati, direttamente o meno, dall'uso di qualsiasi arma o dispositivo che impieghi fissione e/o fusione atomica, nucleare o altra simile reazione, forza o materia radioattiva. Non sono coperti da questa assicurazione anche le perdite, i danni e le spese derivanti da inidoneità del container o del mezzo al trasporto, in condizioni di sicurezza della merce assicurata, quando la caricazione è effettuata prima dell'inizio della decorrenza della presente assicurazione, dall'Assicurato o dai suoi dipendenti, che siano consapevoli di tale inidoneità al momento in cui la merce assicurata viene caricata. La polizza indica come esclusi anche le perdite, i danni e le spese derivanti da innavigabilità<sup>37</sup> della nave, ovvero inidoneità di questa al trasporto in condizioni di sicurezza della merce assicurata, qualora

---

<sup>37</sup> Art. 164 del Cod. Nav.: "1. La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata. 2. Con leggi e regolamenti sono stabiliti i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite, per quanto riguarda:

- a) struttura degli scafi e sistemazione interna;
- b) galleggiabilità, stabilità e linea di massimo carico;
- c) organi di propulsione e di governo;
- d) condizioni di abitabilità e di igiene degli alloggi degli equipaggi.

3. Le stesse disposizioni prescrivono inoltre le dotazioni di apparecchi, attrezzi, arredi, strumenti ed installazioni di bordo, nonché quelle dei mezzi di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione e di estinzione degli incendi. 4. Con leggi e regolamenti sono stabiliti del pari i requisiti ai quali devono rispondere e le prescrizioni alle quali devono attenersi le navi adibite al trasporto di passeggeri, nonché quelle addette al trasporto di speciali categorie di merci; sono altresì disciplinati i servizi di bordo. 5. L'esistenza dei requisiti e delle dotazioni è fatta constare con i documenti previsti dalle norme predette."

l'Assicurato sia consapevole di tale innavigabilità o inidoneità, al momento della caricazione della merce assicurata. Tale esclusione non si applica però nel caso in cui la presente assicurazione sia stata ceduta alla parte che domanda l'indennizzo ai sensi della stessa e che abbia acquistato la merce assicurata in buona fede, oppure abbia promesso di farlo, in virtù di un valido contratto. Riguardo questo ultimo punto, la polizza specifica successivamente che gli Assicuratori rinunciano ad invocare eventuali violazioni della garanzia implicita di navigabilità della nave e di idoneità della stessa a trasportare la merce assicurata a destinazione.

La durata della copertura è estremamente breve, infatti la stessa decorre soltanto a partire dal momento in cui la merce assicurata, o parte di essa, è caricata sulla nave utilizzata per il trasporto, e termina nel momento in cui tale merce, o una sua parte, è scaricata dalla nave utilizzata per il trasporto, nel porto o nel luogo di destinazione, oppure allo scadere di 15 giorni dalla mezzanotte del giorno di arrivo<sup>38</sup> della nave, qualunque sia l'ipotesi che si verifichi per prima. Ciononostante, a condizione che venga data pronta comunicazione agli Assicuratori e venga corrisposto il sovra-premio richiesto, la polizza può eventualmente ricominciare a decorrere nel momento in cui, senza che sia stata scaricata la merce assicurata nel luogo di scaricazione, la nave salpi dallo stesso, e termina nel momento in cui la merce assicurata, o parte di essa, sia scaricata nel posto finale di destinazione, oppure allo scadere di 15 giorni dalla mezzanotte del giorno del nuovo arrivo della nave nel porto di finale scaricazione od uno sostitutivo, qualunque sia l'ipotesi che si verifichi per prima. Trattando ancora i termini della durata della polizza, si segnala anche che, contro i rischi di mine e siluri residuati, galleggianti o sommersi, la copertura comprende anche il periodo in cui la merce assicurata o una sua parte si trova a bordo di un natante durante il percorso verso o dalla nave adibita al trasporto<sup>39</sup>, ma non oltre il 60° giorno dalla scaricazione dalla nave, salvo diverso specifico accordo con gli Assicuratori. Nell'assicurazione inoltre si fa anche riferimento al caso in cui l'Assicurato decida di modificare la destinazione, per cui lo stesso è obbligato a darne comunicazione

---

<sup>38</sup> Definizione in *Institute War Clauses Cargo 2009*: “Arrival shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge”.

<sup>39</sup> Definizione in *Institute War Clauses Cargo 2009*: “Oversea vessel shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel”.