

I PROFILI ASSICURATIVI DELLA RESPONSABILITÀ
DEL VETTORE MARITTIMO DI PERSONE NELLA CONVENZIONE
DI ATENE E NEL REGOLAMENTO (CE) 392/2009

PIERANGELO CELLE*

SOMMARIO: 1. Il “modello” internazionale di assicurazione obbligatoria nel settore marittimo. – 2. Il soggetto obbligato a mantenere l’assicurazione: vettore contrattuale e vettore di fatto. – 3. Il contenuto della garanzia. – 4. Il massimale assicurato: rischi ordinari e rischi guerra. – 5. L’azione diretta contro l’assicuratore: il foro giurisdizionalmente competente. – 6. L’azione diretta contro l’assicuratore: la legge regolatrice. – 7. La certificazione della garanzia e il ruolo dello stato della bandiera e dello stato del porto. – 8. Il rapporto con la limitazione globale della responsabilità e con la Direttiva 2009/20/CE.

1. *Il “modello” internazionale di assicurazione obbligatoria nel settore marittimo*

Il codice della navigazione non definisce l’assicurazione marittima in modo diretto, bensì individua nella nave, nelle merci e nel nolo i beni che possono essere oggetto di tale copertura, nonché identifica i c.d. i rischi della navigazione contro i quali viene stipulata detta assicurazione. Questa impostazione, senza dubbio conforme alla tradizione, non tiene peraltro conto dell’evoluzione della pratica del settore specifico delle assicurazioni marittime, che ha portato la prassi alla creazione e tipizzazione di altre fattispecie, comunque collegate al fenomeno della navigazione e del trasporto, le quali – pur non essendo espressamente menzionate nel codice – vengono di fatto equiparate dagli operatori alle figure tipiche di assicurazione marittima ereditate dalla tradizione¹.

L’esempio più eclatante è quello dell’assicurazione Protection and Indemnity, che viene prestata da specifici enti a base mutualistica definiti Protection and Indemnity Clubs, i quali forniscono all’armatore una ampia gamma di garanzie assicurative ricollegate al sorgere di responsabilità in capo allo stesso verso terzi a seguito dell’esercizio della nave, sia nell’esecuzione di contratti di trasporto per quanto riguarda i danni alle persone o cose trasportate, ovvero quella delle coperture assicurative relative ai rischi guerra.

Parallelamente ed analogamente a quanto avvenuto in altri settori del diritto marittimo si è assistito alla progressiva elaborazione in strumenti di origine interna-

* Professore associato di Diritto dell’Unione europea nell’Università di Genova.

¹ In tema FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991, pag. 7 ss.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1994, parte III, pag. 1194 ss.; GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1982, pag. 389 ss.

zionale di un vero e proprio “modello” di assicurazione marittima obbligatoria, istituto che ha affiancato le elaborazioni a livello di diritto internazionale uniforme di specifiche discipline della responsabilità afferenti al fatto tecnico della navigazione. Invero, tale modello è rintracciabile nella convenzione internazionale del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi; nella convenzione internazionale del 1996 sulla responsabilità e l’indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose; nella convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall’inquinamento determinato dal carburante delle navi e, in parte, nella convenzione internazionale di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti.

Ne consegue che anche in questo settore, come affermato in dottrina per l’insieme del diritto marittimo, l’interprete si trova di fronte ad un “polisistema”², in cui vengono rispettivamente in gioco le specifiche prassi elaborate dagli operatori che operano in un mercato spiccatamente internazionale e i modelli e principi normativi di origine internazionale ed uniforme, colle rispettive declinazioni legislative in ambito nazionale e dell’Unione europea.

Di tale polisistema fa parte anche la convenzione internazionale del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata col Protocollo del 2002 (di seguito “Convenzione di Atene”), nella parte in cui prevede l’obbligo per il vettore di assicurare la propria responsabilità³.

Con riferimento a ciò, come già rilevato in dottrina, da un lato, è possibile fare ricorso al citato modello di assicurazione marittima obbligatoria come sistema di riferimento ermeneutico delle singole disposizioni contenute nella Convenzione di Atene e, dall’altro, gli strumenti (nazionali e dell’Unione europea) di recepimento debbono essere elaborati ed interpretati tenendo presente tale modello di riferimento.

In particolare, in base all’art. 2 il Regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell’articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al traspor-

² CARBONE, SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, Torino, 2010; CARBONE, *L’internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2005, pag. 889 ss.

³ BERLINGIERI, *The Athens convention on the carriage of passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation*, in questa *Rivista*, 2011, pag. 1125 e ss.; COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale di questa *Rivista*, 2010, pag. 385 e ss.; RØSÆG, *The Athens Convention on Passenger Liability and the EU*, in Basedow, Magnus, Wolfrum (Eds.), *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*, Berlin-Heidelberg, 2010, pag. 56 e ss.; BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009; POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; PERSANO, *Problematiche concernenti l’incorporazione della convenzione di Atene del 2002 in materia di responsabilità dei vettori marittimi di persone nel diritto comunitario*, in *Dir. comm. internaz.*, 2007, pag. 206 e ss.; CASANOVA, *La tutela del passeggero nella convenzione di Atene*, in questa *Rivista*, 2006, pag. 1089 e ss.; BERLINGIERI, *L’adozione del Protocollo 2002 alla convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in questa *Rivista*, 2002, pag. 1498 e ss.; TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. traspr.*, 2003, pag. 337 ss.

to via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se la nave batte la bandiera di uno stato membro o è ivi registrata; ovvero se il contratto di trasporto è stato concluso in uno stato membro; ovvero se il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno stato membro. Gli stati membri possono applicare il regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro (ossia, anche ai trasporti puramente interni effettuati con navi non appartenenti alle classi A e B), ovvero, in base all'art. 11, per i trasporti puramente interni differirne l'applicazione fino a quattro anni dalla sua data di applicazione per le navi di classe A e fino al 31 dicembre 2018 per le navi di classe B.

In base all'art. 3 del Regolamento 392/2009 l'assicurazione obbligatoria del vettore marittimo di persone è disciplinata dal Regolamento e dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene, nonché dalle disposizioni degli orientamenti IMO, rese espressamente vincolanti.

Va però precisato che, in base al quarto considerando del regolamento, i regimi assicurativi da esso introdotti devono tenere conto dei mezzi finanziari degli operatori e delle società assicuratrici. Detti regimi debbono poter essere gestiti in modo economicamente compatibile e, specie per quanto riguarda le piccole compagnie di navigazione che effettuano trasporti interni, si deve prendere in considerazione il carattere stagionale delle loro attività. Il Regolamento prevede, quindi, all'art. 8 che entro il 31 dicembre 2016 la Commissione debba adottare una misura relativa ai limiti di assicurazione per le sole navi appartenenti alla classe B, sulla base di un'adeguata valutazione di impatto che tenga conto delle conseguenze sulle tariffe e sulla capacità del mercato di ottenere una copertura assicurativa a prezzi accessibili al livello richiesto nell'ambito del quadro regolamentare incentrato sul rafforzamento dei diritti dei passeggeri.

2. Il soggetto obbligato a mantenere l'assicurazione: vettore contrattuale e vettore di fatto

Una peculiarità della Convenzione di Atene, rispetto al modello internazionale cui si è fatto precedentemente riferimento, è che mentre in esso la normativa uniforme identifica in maniera univoca il soggetto che deve provvedere a mantenere l'assicurazione obbligatoria nella persona del "registered owner" (proprietario) della nave, nel caso del trasporto marittimo di persone, invece, l'identificazione è più problematica, quale conseguenza della mancata canalizzazione della responsabilità su un'unica figura (appunto, il registered owner), non prevista nella Convenzione di Atene.

Secondo la convenzione (art. 4bis), il vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri.

In base all'art. 1.1 lett. c, il vettore che esegue realmente la totalità o parte del

trasporto è il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest'ultimo esegua realmente il trasporto. Poiché in base art. 1.1 lett. a) 1) a) per "vettore" si intende la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto; mentre in base alla lett. b) per "vettore di fatto" si intende la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto, ne consegue che obbligato a mantenere l'assicurazione è il soggetto che effettivamente esegue tutto o parte del trasporto, colla veste di vettore (contrattuale) o di vettore di fatto.

Viceversa, nel caso in cui il vettore (contrattuale) non esegua materialmente alcuna parte del trasporto, egli sarà comunque responsabile in base alla convenzione nei confronti del passeggero per gli eventi che si verificano nel corso dell'intero trasporto, ma non sarà tenuto a mantenere l'assicurazione.

Per uno stesso viaggio posso esistere, quindi, più soggetti obbligati a mantenere l'assicurazione, possono esistere vari collegamenti giuridici, ulteriori e diversi dalla proprietà, tra la nave e il soggetto obbligato a provvedere alla copertura assicurativa obbligatoria e soprattutto sembra poter esistere il caso di un soggetto ritenuto responsabile in base alla convenzione, ma non assicurato, ossia il vettore contrattuale che non esegua effettivamente alcuna parte del trasporto.

Questa situazione può creare alcuni ulteriori problemi. Va notato, infatti, che mentre alcune versioni linguistiche parlano genericamente di "copertura della responsabilità", altre versioni specificano che la responsabilità in questione è quella del soggetto obbligato a mantenere l'assicurazione stessa. Se aggiungiamo che il nome di tale soggetto è poi identificato tra gli elementi che debbono essere obbligatoriamente inseriti nel certificato secondo il modello approvato, sembra potersi concludere che la singola assicurazione non si estende agli altri soggetti (potenzialmente) responsabili, se non indirettamente per effetto dell'art. 12 della Convenzione di Atene (relativo al cumulo di azioni risarcitorie, in forza del quale le somme incassate dall'assicuratore del vettore di fatto vanno in deduzione dell'eventuale reclamo che il danneggiato abbia contro il vettore contrattuale).

Conseguenza di ciò è che, nel caso in cui porzioni del trasporto siano svolte da vettori diversi, la copertura assicurativa obbligatoria da essi stipulata riguarderà esclusivamente la responsabilità di ciascun vettore effettivo relativamente agli eventi che si sono verificati durante la tratta materialmente svolta da quest'ultimo. Pertanto, è onere del passeggero, che intenda agire in base alla Convenzione di Atene, individuare correttamente in quale porzione del trasporto si sia verificato il sinistro, al fine di identificare quale sia il vettore effettivo e l'assicuratore responsabile per lo stesso. A tale proposito, sembra opportuno interpretare l'art. 7 del Regolamento 392/2009 (relativo all'obbligo in capo al vettore di informazione ai passeggeri) come comprensivo dell'obbligo – nel caso in cui il vettore contrattuale abbia affidato ad uno o più vettori di fatto l'esecuzione dell'intero trasporto o di porzioni di esso – di dare al passeggero idonee indicazioni che gli consentano la corretta identificazione della propria controparte, anche assicurativa.

3. *Il contenuto della garanzia*

L'assicurazione obbligatoria è posta a copertura della responsabilità prevista dalla Convenzione di Atene per morte o lesioni personali dei passeggeri: responsabilità diverse non sono oggetto dell'obbligo di assicurazione, siano esse previste dalla Convenzione (ad esempio, la responsabilità per danni al bagaglio) o sorgano per titoli diversi.

Va osservato come, in base alla convenzione, ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore (contrattuale) assuma obblighi non contemplati dalla stessa o rinunci a diritti ivi previsti ha effetto nei confronti del vettore di fatto solo previo il suo consenso espresso per iscritto: tale inopponibilità potrà essere fatta valere anche dall'assicuratore del vettore di fatto e potrà creare in concreto una disparità di regime applicabile tra soggetti, pur obbligati in solido.

Sempre con riferimento alla determinazione della copertura assicurativa, gli orientamenti IMO, resi vincolanti dal Regolamento 392/2009, hanno recepito le richieste del mercato assicurativo, in cui sono attivi soggetti diversi a seconda che il rischio assicurato sia riconducibile o meno al novero dei rischi guerra. Conseguentemente, stante la riluttanza dei soggetti che operano nel settore della RC armatoriale relativa ai rischi ordinari ad assumere coperture assicurative relative ai rischi guerra, normalmente prestata da operatori specializzati, si è scelto di scindere le due ipotesi, sdoppiando quindi le coperture assicurative obbligatorie (e i relativi certificati) a seconda della tipologia di rischio e inserendo alcune clausole che circoscrivono il rischio assunto.

In particolare, la copertura definita contro i "rischi guerra" copre l'eventuale responsabilità relativa a danni subiti in seguito a morte o lesioni personali di passeggeri in seguito a una serie di rischi nominativamente individuati e riconducibili alla categoria dei "rischi guerra" adottata dalla prassi del settore, con l'aggiunta dei rischi connessi agli atti compiuti da terroristi o da persone che agiscono con intenti ostili o per motivi politici, nonché alle iniziative intraprese per prevenire o combattere tali rischi.

L'assicurazione non connessa al rischio guerra copre invece tutti i rischi soggetti ad assicurazione obbligatoria diversi da quelli ricondotti dagli orientamenti IMO al novero dei rischi guerra, a prescindere dal fatto che essi siano o non siano soggetti ad esenzioni, limitazioni o requisiti di sorta.

La copertura obbligatoria dei rischi guerra è, peraltro, ulteriormente limitata dalla possibilità, prevista dagli orientamenti IMO, di inserire nella copertura una clausola di cessazione automatica e di esclusione del rischio guerra, anch'essa ispirata alla prassi prevalente del settore. Negli altri casi di rischi guerra, per la cessazione della copertura prima della normale data di scadenza della stessa si deve applicare un preavviso di 30 giorni, mentre per i rischi non guerra detto termine non può essere inferiore a tre mesi (4bis para. 6).

Infine, sia l'assicurazione contro i rischi di guerra sia quella contro i rischi non connessi alla guerra possono essere soggette ad ulteriori clausole di limitazione della copertura, anch'esse riprese dalla prassi del settore (Institute clause di esclusione

di contaminazione radioattiva, armi chimiche, biologiche, biochimiche ed elettromagnetiche – clausola n. 370, 10/11/2003; Institute clause di esclusione di attacchi cibernetici – clausola n. 380).

Va osservato che l'art. 6 del Regolamento prevede un obbligo per il vettore di provvedere ad un anticipo di pagamento: ancorché tale ipotesi non sia prevista nella Convenzione di Atene, si deve ritenere che, laddove trovi applicazione il Regolamento, tale anticipo possa essere richiesto, nelle stesse ipotesi e colle stesse modalità previste per l'azione principale, anche all'assicuratore.

4. *Il massimale assicurato: rischi ordinari e rischi guerra*

Secondo la Convenzione di Atene il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250.000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento, il che sembra lasciare la possibilità per ciascuno Stato di innalzare tale limite sino alla concorrenza dell'importo massimo della responsabilità del vettore, stabilito dall'art. 7 della convenzione (400.000 unità di conto). Peraltro, tale maggiore ampiezza della copertura assicurativa obbligatoria vale solo per le navi registrate nello stato che imponga tale obbligo, in quanto per quelle non registrate in detto stato, quest'ultimo è tenuto ad accettare come sufficiente la copertura quale risultante dal certificato emesso dalla competente autorità dello stato di bandiera contraente.

Peraltro, in base agli orientamenti IMO, l'obbligo di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1, di sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria in caso di morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi guerra di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO per l'attuazione della Convenzione di Atene (ossia, i già ricordati "rischi guerra"), è limitato all'importo inferiore tra 250.000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento, o 340 milioni di unità di conto globalmente per nave per ogni singolo evento.

Qualsiasi importo versato a titolo della convenzione deve essere utilizzato per ridurre l'importo che il vettore e/o il suo assicuratore devono ancora versare ai sensi dell'articolo 4 bis della convenzione, anche se tale importo non è stato versato dall'assicuratore che copre i rischi guerra o dall'assicuratore che copre i rischi non connessi alla guerra, né è stato ad essi reclamato.

Qualora il cumulo delle richieste di risarcimento dei singoli passeggeri sia superiore all'importo di 340 milioni di unità di conto per nave per ogni singolo evento, il vettore può invocare la limitazione della sua responsabilità a un importo di 340 milioni di unità di conto, sempre a condizione che l'importo in questione sia ripartito tra gli attori proporzionalmente alle loro richieste di risarcimento; tale importo sia ripartito in una o più parti tra gli attori conosciuti al momento della ripartizione stessa, e la ripartizione dell'importo sia effettuata dall'assicuratore, o dal giudice o altra autorità competente adita dall'assicuratore nello Stato contraente in cui sono stati avviati i procedimenti relativi alle richieste di risarcimento presuntivamente coperte dall'assicurazione.

5. *L'azione diretta contro l'assicuratore: il foro giurisdizionalmente competente*

Le somme previste a titolo di assicurazione o altra garanzia finanziaria sottoscritta sono destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento promosse in virtù della Convenzione di Atene per morte e lesioni personali e il pagamento di tali somme libera da qualsiasi responsabilità derivante dalla presente convenzione a concorrenza dell'importo corrisposto.

Coerentemente colla struttura tipica dell'assicurazione obbligatoria prevista dal modello internazionale di riferimento, è prevista la possibilità per i beneficiari di agire direttamente nei confronti dell'assicuratore per ottenere il ristoro del danno subito, nei limiti della copertura prestata.

Per quanto attiene il foro competente a conoscere tale azione, l'art. 17 della convenzione prevede che le azioni promosse sulla base della normativa uniforme possano essere proposte, a scelta dell'attore, dinanzi a uno dei fori previsti, a condizione che esso sia situato in uno Stato parte della convenzione. Il fine di tale precisazione è quello di garantire che la scelta del foro porti all'applicazione della normativa uniforme, di talché laddove nessuno dei fori previsti dalla norma risulti posto in un paese che dia applicazione a detta normativa, nell'ottica della tutela del passeggero è certamente possibile per il danneggiato agire davanti ad altri giudici, giurisdizionalmente competenti in base alle regole generali del foro, quando tale azione porti in concreto all'applicazione della normativa uniforme, risultato non altrimenti raggiungibile sulla base dei criteri di cui all'art. 17.

I criteri di collegamento giurisdizionale, identificati dalla Convenzione di Atene, sono a favore del tribunale della residenza abituale o dello stabilimento principale del convenuto; del tribunale del luogo di partenza o di destinazione stipulato nel contratto di trasporto; del tribunale dello Stato di domicilio o della residenza abituale dell'attore, se il convenuto ha una sede della propria attività in tale Stato ed è soggetto alla giurisdizione di quest'ultimo; del tribunale dello Stato del luogo di conclusione del contratto se il convenuto vi ha una sede della propria attività ed è soggetto alla giurisdizione di tale Stato.

Eventuali accordi di deroga a tali criteri (eventualmente anche a favore di un foro arbitrale) possono essere conclusi solo dopo che ha avuto luogo l'evento dannoso.

Il paragrafo 2 dell'art. 17 prevede poi che le azioni intentate ai sensi dell'articolo 4 bis della Convenzione di Atene sono promosse, a scelta dell'attore (ossia, normalmente, del danneggiato, beneficiario in forza dell'azione diretta della copertura assicurativa obbligatoria), dinanzi ad uno dei tribunali presso i quali è possibile promuovere un'azione contro il vettore o il vettore di fatto, il che pone una serie di problemi.

In primo luogo, va osservato che la norma stabilisce il foro competente per l'azione diretta contro l'assicuratore, ma non sembra rendere necessario che tale foro sia contestualmente adito dal danneggiato anche per l'azione contro il vettore: conseguentemente, anche quando l'attore voglia agire direttamente contro il solo assicuratore, dovrà comunque ricorrere ad uno dei fori in cui è possibile agire contro il

vettore. Tale articolo sembra così porsi in contraddizione rispetto ai principi generali normalmente applicabili in materia di giurisdizione relativa alle assicurazioni, che tendono invece a privilegiare la possibilità per l'assicurato o, nel caso di assicurazione della responsabilità civile, per il terzo danneggiato beneficiario della copertura – parte debole del rapporto – di radicare la controversia nel proprio domicilio (così, ad esempio, l'art. 9.1 lett. b del Regolamento 44/2001)⁴. Invece, l'art. 17.2 non ammette tale possibilità, se non nella limitata ipotesi in cui il vettore abbia una sede della propria attività nello stato di residenza dell'attore.

In secondo luogo, la norma appare poco chiara, laddove non precisa che rapporto debba sussistere – ai fini della giurisdizione – tra il vettore (potenzialmente) convenuto, rispetto al quale va individuato il foro competente, e l'assicuratore medesimo. Come si è visto, infatti, in presenza di un vettore contrattuale che non esegua, neppure in parte, il trasporto e di vettori di fatto che eseguono porzioni del trasporto stesso, potranno esistere diversi assicuratori, ciascuno dei quali però coprirà in via obbligatoria solo la responsabilità del proprio assicurato, ossia di ciascun vettore effettivo. In tale ipotesi, la norma non chiarisce se detti assicuratori possano essere evocati davanti al foro in cui sarebbe possibile evocare in giudizio il solo vettore contrattuale, diverso dal vettore loro assicurato. Al riguardo, il decimo paragrafo dell'art. 4bis prevede che l'assicuratore convenuto dal danneggiato in via di azione diretta abbia in ogni caso il diritto di chiamare in giudizio il vettore e il vettore di fatto, il che sembra far propendere per una interpretazione (funzionale all'ampliamento del numero dei fori utilizzabili dal danneggiato in un'ottica di tutela di quest'ultimo) che consenta di evocare in giudizio l'assicuratore in via di azione diretta davanti ai fori rilevanti non solo per la (possibile) azione contro il vettore effettivo assicurato, ma anche per quella (possibile) contro il vettore contrattuale, anche se quest'ultimo non sia l'assicurato.

Infine, la Convenzione di Atene all'art. 4.4 stabilisce la responsabilità in solido tra il vettore contrattuale e il vettore di fatto, laddove il fatto sia imputabile ad entrambi e all'art. 4.5 fa salvo l'eventuale diritto di regresso. Al riguardo, non è chiaro se il vettore contrattuale e il suo assicuratore obbligatorio, eventualmente convenuti dal danneggiato nel foro del domicilio del primo, possano chiamare in causa il vettore di fatto eventualmente responsabile e l'assicuratore obbligatorio di quest'ultimo. In effetti, questa soluzione sembra possibile, quantomeno per l'assicuratore, attraverso una lettura sistematica degli art. 4bis paragrafo 10 e art. 17.2

Va poi ricordato che l'art. 17 non risulta essere tra quelli richiamati dal Regolamento 392/2009 e, pertanto, in assenza di ratifica da parte dell'Italia della Convenzione di Atene, tale norma non rientra tra quelle rese applicabili direttamente dal Regolamento medesimo a partire dal dicembre 2012. Peraltro, la Decisione del Consiglio del 12 dicembre 2011 relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo

⁴ In argomento vedasi CELLE, *I criteri di giurisdizione applicabili ai contratti di assicurazione marittima in base al Regolamento (CE) n. 44/2001*, in questa *Rivista*, 2004, pag. 20 ss.

del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 dà atto che, da un lato, la materia della giurisdizione (conformemente all'orientamento espresso dalla Corte di giustizia; cfr. ad esempio parere 1/03) rientra nella competenza esclusiva dell'Unione europea e, dall'altro, che le norme in materia di competenza giurisdizionale di cui all'articolo 17 dovrebbero prevalere sulle pertinenti norme dell'Unione, mentre ciò non è previsto avvenire per le norme relative al riconoscimento ed esecuzione delle decisioni (art. 17 bis della convenzione). Pertanto, le norme sulla giurisdizione della Convenzione di Atene saranno applicabili allorché prenderà effetto l'adesione dell'Unione europea al Protocollo del 2002, anche se forse non sarebbe stato fuori luogo per il legislatore comunitario porsi il problema dell'effettiva piena compatibilità dell'art. 17.2 della Convenzione di Atene coi principi in materia di giurisdizione nel settore delle assicurazioni espressi dal Regolamento 44/2001.

6. *L'azione diretta contro l'assicuratore: la legge regolatrice*

La Convenzione di Atene non si limita a stabilire che le richieste di risarcimento dei danni coperti dall'assicurazione obbligatoria da essa prevista possono essere proposte direttamente nei confronti dell'assicuratore, che quindi risponde secondo le regole previste dalla convenzione stessa circa l'*an* e il *quantum* della responsabilità del vettore, ma disciplina espressamente alcuni aspetti specifici di tale azione, con particolare riferimento al regime delle eccezioni opponibili al beneficiario.

Così, in base al paragrafo 10 dell'art. 4 bis, il limite della responsabilità dell'assicuratore è l'importo del massimale previsto per l'assicurazione obbligatoria, anche nelle ipotesi in cui il vettore assicurato non abbia diritto alla limitazione della responsabilità.

L'assicuratore può poi proporre rispetto all'azione portata direttamente nei propri confronti dal danneggiato tutte le eccezioni che sarebbero invocabili dal proprio assicurato, ai sensi della convenzione, con la sola esclusione dell'eventuale fallimento o dalla messa in liquidazione di quest'ultimo. Ciò significa che, ad esempio, in caso di fallimento del vettore l'azione contro l'assicuratore potrà proseguire senza interruzioni e le somme pagabili dall'assicuratore saranno dovute direttamente al danneggiato, senza falcidia fallimentare e senza essere acquisite alla massa (ancorché, come sopra ricordato, di tali pagamenti dell'assicuratore si debba comunque tener conto in sede di liquidazione del danno al danneggiato da parte del vettore, al fine di evitare duplicazioni di risarcimento).

L'assicuratore può inoltre eccepire – per escludere la propria responsabilità – che il danno è imputabile al comportamento doloso dell'assicurato, ma non può avvalersi di alcun'altra eccezione che sarebbe invocabile nel caso di un'azione dell'assicurato nei suoi confronti: l'ipotesi più comune può essere quella del mancato pagamento del premio che – se può legittimare un rifiuto dell'assicuratore ad indennizzare il proprio assicurato – non può essere invocato nei confronti del terzo danneggiato.

In base agli Orientamenti IMO, resi vincolanti dal Regolamento, l'assicuratore è esentato da qualsiasi responsabilità per la quale non ha assunto impegni, il che impli-

ca la possibilità per l'assicuratore di eccepire le eventuali clausole di limitazione della copertura (sopra menzionate) previste come ammissibili dagli stessi Orientamenti. È, peraltro, evidente come rimangano comunque una serie di questioni per le quali la convenzione non fornisce una disciplina espressa e che, per essere risolte, implicano la corretta identificazione della criteri normativi applicabili alla domanda azionata dal danneggiato contro l'assicuratore.

A mero titolo esemplificativo, per stabilire cosa debba intendersi per “comportamento doloso dell'assicurato” rilevante ai fini dell'esclusione della responsabilità dell'assicuratore sembra possibile – anche ai fini di garantire una uniformità di applicazione della disciplina internazionalmente stabilita – fare riferimento alla nozione di “dolo” che l'interprete può ricavare in via autonoma dalla stessa Convenzione di Atene e, in generale, dal sistema di diritto uniforme, sia pure inquadrata nel contesto della materia assicurativa.

Riguardo, invece, al problema della riconducibilità di un dato evento al novero dei rischi che ricadono nella copertura “rischi ordinari” ovvero in quella “rischi guerra”, ovvero rispetto alla corretta interpretazione delle clausole di esclusione di alcuni rischi specifici dalla copertura assicurativa, essendo fattispecie previste solo dagli Orientamenti IMO, non si possono ricavare dalla convenzione elementi utili ai fini ermeneutici.

Al riguardo, stante l'origine internazionale degli Orientamenti IMO e a mente della circostanza che essi sono resi vincolanti per effetto del Regolamento, sembra comunque necessario adottare rispetto ad essi nozioni “autonome” e, a questo proposito, è senz'altro opportuno fare riferimento anche alla prassi assicurativa del mercato che tali clausole ha elaborato, in quanto la scelta degli Orientamenti di adottare tali clausole e tali locuzioni, come usate nella prassi, non può che sottendere la volontà di fare riferimento al significato attribuito nella stessa prassi internazionale dei mercati a tali pattuizioni.

Infine, per le materie che residuano una volta esaurite le possibilità di interpretazione autonoma orientata dal diritto uniforme e dalla prassi, sarà necessario fare riferimento alla legge regolatrice della fattispecie, ad esempio per stabilire la ripartizione dell'indennizzo tra assicuratori diversi in presenza di sinistri che possano essere ricondotti a rischi riferibili ad entrambe le coperture.

In proposito, in base all'art. 7.4 del Regolamento 593/2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)⁵, nel caso di contratti di assicurazione che coprono rischi per i quali uno stato membro impone un obbligo di assicurazione, uno stato membro può stabilire – in deroga alle regole generali – che il contratto di assicurazione sia disciplinato dalla legge dello stato membro che impone detto ob-

⁵ In argomento vedasi PIRODDI, *I contratti di assicurazione tra mercato interno e diritto internazionale privato*, in BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, (Roma I), Torino, 2009, pag. 258 ss.; MERRETT, *Choice of Law in Insurance contracts under the Rome Regulation*, in *Journal of Private International Law*, 2009, pag. 490.

bligio di assicurazione e, comunque, il contratto di assicurazione soddisfa l'obbligo di contrarre un'assicurazione solo qualora sia conforme alle disposizioni specifiche relative a detta assicurazione previste dallo stato membro che impone l'obbligo.

Conseguentemente, le varie questioni non disciplinate espressamente dalla Convenzione di Atene o ricavabili in via autonoma, dovranno essere risolte, a seconda dei casi, o dalla legge dello stato membro che impone l'obbligo di assicurazione (se così previsto dal d.i.p. del foro), o dalle legge regolatrice del contratto di assicurazione individuata in base alle regole generali previste dall'art. 7 del Regolamento, ma tenendo comunque conto delle disposizioni specifiche relative a detta assicurazione previste dallo stato membro che impone l'obbligo.

Laddove la nave batta la bandiera di uno stato membro dell'Unione europea, detto stato (quale parte della Convenzione di Atene o, comunque, per effetto del Regolamento 392/2009) è certamente identificabile quale "stato membro che impone l'obbligo di assicurazione", con la precisazione che – in caso di sospensione della bandiera ed iscrizione in un secondo registro – sarà lo stato della bandiera di questo secondo registro a venire in rilievo.

Se la nave batte la bandiera di uno stato non membro dell'Unione europea, ma parte della Convenzione di Atene, essa è munita del prescritto certificato attestante l'assicurazione obbligatoria e questo stato potrebbe essere identificato quale "stato che impone l'obbligo di assicurare", ma non essendo membro dell'Unione, esso non può venire in rilievo in rilievo ai sensi dell'art. 7.4 del Regolamento 593/2008.

Infine, qualora la nave batta la bandiera di uno stato non membro dell'Unione europea e non parte della Convenzione di Atene, essa potrebbe essere comunque munita del prescritto certificato di assicurazione obbligatoria, in quanto necessario (come vedremo *infra*) per il diritto di accesso ai porti degli stati membri dell'Unione europea e/o parte della Convenzione.

In tali ipotesi, ai fini del d.p.i., sembra sostenibile considerare lo stato membro davanti al quale è portata l'azione, laddove si applichi alla fattispecie il Regolamento 392/2009 e sia, quindi, previsto per effetto di tale normativa l'obbligo di esistenza dell'assicurazione quale condizione di accesso ai porti, quale stato che impone l'obbligo di assicurare.

7. *La certificazione della garanzia e il ruolo dello stato della bandiera e dello stato del porto*

La Convenzione di Atene prevede che, in caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, sussistendo gli altri requisiti di applicazione della normativa uniforme la nave debba essere munita della prescritta certificazione attestante l'esistenza dell'assicurazione obbligatoria.

In particolare, ciascuno stato contraente la Convenzione di Atene è tenuto ad autorizzare le navi battenti la propria bandiera e rientranti nel campo di applicazione della convenzione solo se siano munite di un certificato in corso di validità conformemente al disposto della convenzione stessa. Ciò significa che l'esistenza della co-

pertura assicurativa è condizione necessaria affinché la nave possa essere ammessa al regolare esercizio commerciale di trasporto passeggeri ed è lo Stato di registrazione della nave, compatibilmente colle disposizioni della convenzione (assai dettagliate in ordine alla lingua e al contenuto del certificato, nonché in ordine alla possibilità che esso sia emesso da una istituzione o organismo riconosciuto dallo stato), a dover rilasciare o autenticare il certificato e a stabilire le condizioni di rilascio e di validità dello stesso. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave.

Tuttavia, l'obbligo di possedere la copertura assicurativa ricade anche sulle navi registrate in stati non contraenti la Convenzione di Atene: il paragrafo tredici dell'art. 4bis prevede che ogni stato contraente provvede affinché le navi in entrata o in uscita dai suoi porti autorizzate a trasportare più di dodici passeggeri, a prescindere dalla bandiera, siano coperte da un'assicurazione conforme ai requisiti stabiliti dalla convenzione. Per tali navi il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente, la quale è anche tenuta a tenerne in deposito una copia.

Ne consegue che la sussistenza di una valida certificazione attestante l'esistenza della copertura assicurativa obbligatoria entra a far parte dell'insieme dei controlli di Port State Control condotti dagli stati membri sulle navi che si trovino volontariamente in un porto o in un'altra zona soggetta alla giurisdizione di un porto, quali ad esempio le rade (cfr. Direttiva 16/2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo). Nell'esercizio di tali controlli, ciascuno stato accetta i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro stato contraente e li considera equivalenti ai certificati da esso rilasciati o autenticati, anche qualora riguardino una nave non registrata in uno stato contraente. Esso però può in qualsiasi momento chiedere una consultazione con lo stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla presente convenzione e, nel caso in cui riscontri che il certificato è irregolare o falso, potrà impedire l'operatività della nave in questione.

8. *Il rapporto con la limitazione globale della responsabilità e con la Direttiva 2009/20/CE*

L'art. 5 del Regolamento, coerentemente con l'art. 19 della Convenzione di Atene, stabilisce che la normativa da esso introdotta non modifica i diritti o gli obblighi del vettore o del vettore di fatto ai sensi della legislazione nazionale di attuazione della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, inclusa ogni sua futura modifica, anche rispetto alle richieste di risarcimento per morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi guerra indicati negli Orientamenti IMO.

Peraltro, nell'assenza di una normativa nazionale di attuazione di tale specifica disciplina uniforme, la responsabilità del vettore o del vettore di fatto non può essere oggetto di diverse modalità di limitazione globale; pertanto le responsabilità na-

scenti per effetto del Regolamento non possono essere oggetto di limitazione in base alle discipline nazionali difformi.

Della limitazione prevista dalla convenzione di Londra può beneficiare anche, eventualmente, l'assicuratore che presta la copertura obbligatoria prevista dalla Convenzione di Atene che sia chiamato in causa direttamente dal danneggiato, in quanto in base all'art. 6.1 della convenzione l'assicuratore che copre le responsabilità relative a rivendicazioni soggette a limitazione, ha diritto ai benefici della convenzione nella stessa misura dell'assicurato.

Va però osservato che il limite di responsabilità previsto dalla convenzione di Londra per le azioni relativi a morte o lesioni personali dei passeggeri, come aggiornato nel 1996 proprio per tenere conto dei nuovi limiti introdotti nella Convenzione di Atene dal Protocollo del 1990 (175.000 unità di conto moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base ai certificati), non è invece allineato coi limiti introdotti dal Protocollo del 2002 (400.000 unità di conto per ciascun passeggero effettivamente trasportato per singolo evento) e può risultare in concreto inferiore ad essi.

Non a caso il diciottesimo considerando del Regolamento ricorda la possibilità per gli stati di avvalersi dell'opzione prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis della convenzione di Londra al fine di disciplinare, mediante specifiche disposizioni, il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri, ovviamente nel senso di allineare detta limitazione ai nuovi limiti introdotti dal Protocollo del 2002.

Va, infine, ricordata la Direttiva 20/2009 sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, la quale prevede per gli stati membri l'obbligo di introdurre un'assicurazione obbligatoria che copra i crediti marittimi fatte salve le limitazioni di cui alla Convenzione di Londra del 1976/1996. L'importo dell'assicurazione per ciascuna nave per evento deve essere pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità conformemente a quanto stabilito nella convenzione di Londra. A questa direttiva è stata data attuazione in Italia con il d.lgs. 28 giugno 2012, n. 111⁶, il quale ha anche introdotto il limite della responsabilità per i crediti dei passeggeri nella misura prevista dal Protocollo del 1990 alla Convenzione di Londra, senza avvalersi quindi della facoltà di aumento sopra ricordata.

Ovviamente, la Direttiva fa salve le discipline in materia di assicurazione obbligatoria fissate nel Regolamento e nelle ricordate convenzioni internazionali (convenzione del 1992 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi; convenzione del 1996 sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose; convenzione del 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi; convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti) che siano in vigore nello Stato membro.

⁶ In questa *Rivista*, 2012, 999, con commento di F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, *ivi*, 2012, 962.