

Dolo e colpa del comandante la nave e dell'equipaggio, conosciute nella tradizione marittima col nome di *baratteria* (la *baratteria* riflette le colpe gravi, che si equiparano al dolo) sono state per alcuni codici (nel nostro) esonerate di responsabilità dell'assicuratore. *Prevaricazioni e colpe*, dice l'art. 618 cod. co. (1).

Però lo stesso codice lascia aperto il campo alle *convenzioni in contrario*. Ed infatti sono frequenti le convenzioni in contrario.

Il regime che risulta dalle polizze quasi internazionalizzate (ed è un voto del diritto marittimo un contratto-tipo di polizza internazionale) non si orienta all'antica e stretta logica del fortuito e del volontario, del rischio [da cui sia affatto esclusa la responsabilità dell'assicurato e dal rischio responsabile, (poichè si assicura, comprese le colpe del personale della nave); ma ad una logica giuridica che armonizza con l'interesse generale di rendere articolato e fattivo il rapporto di garanzia, e di estendere quanto più possibile le assicurazioni nel calcolo dei rischi per la più larga costituzione del fondo dei premi: è un interesse collettivo, come si è visto, che domina dal lato dell'assicurato per la sicurezza; dal lato dell'assicuratore per l'organizzazione dei premi sopra una vasta scala di contratti. Il nostro art. 618 del cod. comm. per cui non è a carico dell'assicuratore, escluso patto contrario, la *baratteria*, diventa la disposizione del progetto di codice marittimo (art. 351) in cui, conforme al

---

(1) art. 618 Cod. co. - v. art. 305 e 306 cod. mar. merc. e art. 657 Progetto dove si enunciano come atti tipici di *baratteria* la falsa rotta sciente, il getto doloso in mare, il far perdere o distruggere le provviste alimentari di bordo o gli attrezzi della nave o i combustibili o altre materie di forza motrice o la distruzione o l'alterazione per renderli inservibili di attrezzi, macchinari e impianti di bordo.