

Non avrebbe infatti importanza giuridica, per imporsi normativamente ai contratti, una definizione degli accidenti di mare, anche se fosse possibile.

La giurisprudenza francese, con la chiarezza che la distingue, ha cercato di definire la tempesta (agitazione di flutti, violenza di vento che rompe l'attrezzatura della nave, sconvolge lo scafo, sommerge la nave, bagna il carico); il naufragio (rottura della nave, *navis fractio*; nave che cola al fondo o nave che galleggia abbandonata dall'equipaggio); l'incaglio o arenamento (nave che tocca il fondo, e che deva essere rimessa a galla). Ma la stessa giurisprudenza ha finito col dichiarare l'inutilità giuridica per tutt'altre nozioni di accidenti.

Come si è visto per l'assistenza e il salvataggio, così è per l'assicurazione: quando c'è sinistro perchè si possa parlare di salvamento? La legge deve ricorrere agli elementi generali e definire il sinistro dal pericolo e dal bisogno di assistenza, comunque avvenga l'accidente di mare.

Ciò che va giuridicamente fissato nel rapporto di assicurazione è il carattere di fortuito, che gli avvenimenti ordinariamente indicati hanno, e che è escluso se vi si può riscontrare dolo o colpa. La ricerca è, dunque, su le cause dell'accidente o fortuna di mare. E il dolo e la colpa non operano solo da ragione dirimente come in tutti i negozi giuridici, ma perchè negano *in substantia* tutto il contratto di assicurazione.

È, infatti, una contraddizione logica, e son termini antitetici, rischio e azione che lo determina o per frode o per omissione; manca per il dolo o per la colpa l'oggetto del contratto che è il rischio. Quindi è nulla *re ipsa* l'assicurazione.