

Eventi estremi: le assicurazioni per natanti, marine e merci.



Lorenzo Campanella Castelvechi

Contratto assicurativo

- E' un contratto col quale l'assicuratore, verso il pagamento di un premio, si obbliga:
 - - a rivalere l'assicuratore entro i limiti convenuti del danno ad esso prodotto da un sinistro
 - - ovvero a pagare un capitale o una rendita al verificarsi di un evento attinente alla vita umana

Nautica da diporto

- Natanti: non si distingue se vittime di tempi estremi o di altra fatto. La copertura opera senza limitazioni a meno che si possa provare colpa grave; allora ci potrebbero essere profili di responsabilità che vanno ad escludere l'operatività della responsabilità assicuratore.
- Le coperture oggi possono essere molto complete: Vi sono dei capitoli standard che possono essere estesi e modellati a seconda delle esigenze. Possono prevedere garanzie minime e costi moderati oppure coperture molto estese con premi comunque commisurati. Ad oggi il mercato è ancora soft con tendenza allo stabile.
- Tipologia di materiali costruttivi - albero in carbonio: attira i fulmini?
- Inquinamento dei mari
- Colpa grave dell'armatore

Nautica da diporto

I FULMINI SONO UN FALSO MITO

- Sugli alberi in carbonio c'è poi un altro mito da sfatare, quello dei fulmini. Una parte del pensiero comune sul tema vuole che gli alberi in carbonio attirino i fulmini, questo è del tutto fuorviante. Innanzitutto il composito resina più carbonio (se fosse solo carbonio il discorso sarebbe diverso, ma non esistono alberi fatti solo di fibra) è un conduttore di elettricità peggiore rispetto ad altri materiali come l'acciaio. Il fulmine infatti, per ragioni legate a leggi fisiche, tende a essere attirato dalla forma degli alberi o delle "antenne" in generale. Se poi ci mettiamo che spesso la barca con l'albero in carbonio ha il piano velico più alto rispetto a una con palo di alluminio, ecco che si spiegano alcune casistiche che però nulla hanno a che fare con il materiale di costruzione. Piuttosto in tema di fulmini e carbonio i problemi sono altri, come ci spiega Francesco Pizzuto: "Solo la parte elettronica subisce danni se l'albero in carbonio viene colpito da un fulmine (e se ha una via d'uscita). Ma l'albero di per sé non attira i fulmini, questo è fuorviante. La via d'uscita è o una piastra di massa in acqua, che fa da scarico per l'energia del fulmine. Il danno che può fare su un albero in carbonio è che il fulmine passando, se non trova la via d'uscita, scalda la resina, che si ammorbidisce, il profilo può andare in torsione e quando la resina si raffredda prende una torsione diversa. Ma sul carbonio c'è sempre un rimedio, tranne in casi di sinistri particolarmente gravi, si possono fare riparazioni quasi incredibili. Di fatto l'albero in carbonio non ha un fine vita. Se un albero in alluminio prende una botta quasi certamente sarà inservibile, sull'albero in carbonio c'è una finestra di intervento possibile, si può addirittura ricostruire un albero spezzato"
- Fabrizio Lisco, Luna Rossa, rigger della barca italiana.

Nautica da diporto

- Danno da inquinamento marino e terzi:
 - Art.12 legge 31/12/82 n.979
- Il comandante, l'armatore o il proprietario di una nave o il responsabile di un mezzo o di un impianto situato sulla piattaforma continentale o sulla terraferma, nel caso di avarie o di incidenti agli stessi, suscettibili di arrecare, attraverso il versamento di idrocarburi o di altre sostanze nocive o inquinanti, danni all'ambiente marino, al litorale o agli interessi connessi, sono tenuti ad informare senza indugio l'autorità marittima più vicina al luogo del sinistro, e ad adottare ogni misura che risulti al momento possibile per evitare ulteriori danni ed eliminare gli effetti dannosi già prodotti. L'autorità marittima rivolge ai soggetti indicati nel comma precedente immediata diffida a prendere tutte le misure ritenute necessarie per prevenire il pericolo d'inquinamento e per eliminare gli effetti già prodotti. Nel caso in cui tale diffida resti senza effetto, o non produca gli effetti sperati in un periodo di tempo assegnato, l'autorità marittima farà eseguire le misure ritenute necessarie per conto dell'armatore o del proprietario, recuperando, poi, dagli stessi le spese sostenute. Nei casi di urgenza, l'autorità marittima farà eseguire per conto dell'armatore o del proprietario le misure necessarie, recuperandone, poi, le spese, indipendentemente dalla preventiva diffida a provvedere.

Nautica da diporto

Art. 11

- Nel caso di inquinamento o di imminente pericolo di inquinamento delle acque del mare causato da immissioni, anche accidentali, di idrocarburi o di altre sostanze nocive, provenienti da qualsiasi fonte o suscettibili di arrecare danni all'ambiente marino, al litorale e agli interessi connessi, l'autorità marittima, nella cui area di competenza si verifichi l'inquinamento o la minaccia di inquinamento, è tenuta a disporre tutte le misure necessarie, non escluse quelle per la rimozione del carico o del natante, allo scopo di prevenire od eliminare gli effetti inquinanti ovvero attenuarli qualora risultasse tecnicamente impossibile eliminarli. Qualora il pericolo di inquinamento o l'inquinamento in atto sia tale da determinare una situazione di emergenza, il capo del compartimento marittimo competente per territorio dichiara l'emergenza locale, dandone immediata comunicazione al Ministro della marina mercantile, ed assume la direzione di tutte le operazioni sulla base del piano operativo di pronto intervento locale, ferme restando le attribuzioni di ogni amministrazione nell'esecuzione dei compiti di istituto, da lui adottato d'intesa con gli organi del servizio nazionale della protezione civile. Il Ministro della marina mercantile dà immediata comunicazione della dichiarazione di emergenza locale al servizio nazionale della protezione civile tramite l'Ispettorato centrale per la difesa del mare di cui al successivo art. 34. Quando l'emergenza non è fronteggiabile con i mezzi di cui il Ministero della marina mercantile dispone, il Ministro della marina mercantile chiede al Ministro della protezione civile di promuovere la dichiarazione di emergenza nazionale(1). In tal caso il Ministro della protezione civile assume la direzione di tutte le operazioni sulla base del piano di pronto intervento nazionale adottato dagli organi del servizio nazionale per la protezione civile.

Nautica da diporto

- Che copertura avrebbe il natante se l'armatore decidesse di navigare con condizioni estreme? Sarebbe un atto temerario? La copertura corpi opererebbe?
- **Colpa grave armatore:** La colpa è "grave" quando la violazione dell'obbligo di diligenza è particolarmente grossolana, con un discostamento molto evidente del comportamento dalle regole di diligenza, prudenza e perizia che il caso concreto avrebbe richiesto di osservare.
- **Per colpa nautica** devono intendersi quei comportamenti caratterizzati da negligenza, imprudenza o imperizia nell'espletamento di mansioni relative alla conduzione dell'imbarcazione (si parla a questo proposito di colpa "nella navigazione", con riferimento, ad esempio, ad errori di manovra, di rotta, di ancoraggio) oppure alla manutenzione e dunque al funzionamento di quanto necessario alla navigazione (la cosiddetta colpa "nell'amministrazione della nave").
- Problema dell'ancoraggio: oggi i consueti ormeggi sono sufficienti? Se barca è alata?

Porti «sicuri»

- Porto sicuro: al momento in Italia non vi è una definizione di porto sicuro, ovvero non vengono riconosciuti a livello assicurativo degli standard minimi per definire sicuro il porto e quindi far valere la copertura assicurativa o meno. Sicuramente se ci fosse una “classifica” sarebbe interessante e quindi assicurativamente attraente, ma sarebbe anzitutto necessario individuare dei profili comuni. Il problema sarebbe quindi capire che cosa succede a chi non rientra in queste classifiche o vi rientra solo parzialmente...potrebbero essere penalizzati?. Invero come tutte le classificazioni si potrebbero generare dibattiti su chi le ha redatte o create.

Responsabilità delle marine

- La Corte Costituzionale ha sempre ribadito che il contratto è assimilabile ad una locazione e quindi senza responsabilità del gestore a meno che nel contratto non vi siano clausole definite come “custodia” o simili.
- Solo in questo ultimo caso allora vi è possibilità di interpretazione in tal senso dunque, il contratto di ormeggio “non può essere assunto ipso iure nella categoria del contratto di deposito, potendo avere ad oggetto la semplice messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali ovvero estendersi alla custodia dell'imbarcazione: nel primo caso lo stesso è assimilabile alla locazione e solo nel secondo al deposito, da cui discende l'obbligo di custodire il natante e di restituirlo nello stato in cui è stato consegnato”.

Marine e porti

- La marina/porto ha una responsabilità in caso di danni alle imbarcazioni durante meteo estremo?
- Varazze, Rapallo...la marina è custode delle barche o solo offre uno spazio? Questa puntualizzazione comporta e permette di capire i vari profili. Come sempre bisogna pensare che le assicurazioni non suppliscono alla responsabilità nel senso che trasferiscono la sofferenza economica ma non “salvano” dal problema.
- In caso di maltempo estremo la marina deve operare per salvaguardare le imbarcazioni: Chiamare armatore, spostare le barche in zona più sicura, Controllare ormeggi... Il profilo di queste indicazioni aprirebbe vari scenari che comporterebbero lo spostamento della responsabilità e quindi di conseguenza anche la copertura assicurativa deve essere adattata.

Marine e porti

- Se così non facesse potrebbe avere una responsabilità e quindi in via giudiziale essere condannata con conseguente attivazione della copertura assicurativa.
- A Rapallo ha ceduto la diga: Causa al comune per responsabilità. Non è così chiaro, ma logicamente nel caso in cui vengano provate responsabilità le assicurazioni opererebbero secondo il capitolato.
- Il comune di Varazze prevedeva onda di 6 metri: è arrivata di 10,60 metri. Avevano spostato barche, avvisato armatori, nessun danno alle barche. La lungimiranza e l'aver operato in maniera attiva ha evitato il peggio. Vero che se avesse ceduto anche lì la diga allora ci sarebbero stati problemi.

Responsabilità dei progettisti, periti e manutentori

- Con i cattivi tempi le imbarcazioni subiscono forze molto violente a volte e questo comporta che anche la progettazione debba tenere conto di queste nuove esigenze.
- Se vi sono degli errori progettuali o di costruzione è possibile che le forze maggiori di sollecito possano far uscire questi errori.
- Copertura per progettisti, costruttori e manutentori.
- Periti: il loro ruolo fondamentale per le perizie preventive

Eventi estremi estensioni ed idee

- Copertura all risks con estensione a mareggiata ed onde anomale
- Temporale e pioggia con conseguenze sulla marina, ad esempio si riempie la darsena e quindi i natanti sono bloccati o subiscono danni da navigazione (amianto).

Copertura merci trasportate

- L'impatto del cattivo tempo sul trasporto di merce è sempre più pressante: trasporti marittimi, aerei e terrestri vedono un aumento dei sinistri occorsi.
- Responsabilità del vettore per eventi estremi: «atti di Dio»; non responsabile se vi è non vi è colpa.



- Per qualsiasi informazione:

Lorenzo Campanella Castelvevchi

366-4174841

il-campa@hotmail.it

Linkedin