



**6° MEETING NAZIONALE OPERATORI  
DEL TRASPORTO PASSEGGERI  
Venezia 24 - 25 Novembre 2016**

Sintesi dell'intervento al meeting S&T Broker Srl

Il dott. Franco Sanna Amministratore della S&T Broker Srl, leader in Italia nelle assicurazioni di unità entro 1.000 Tonnellate di stazza lorda, dopo aver salutato i partecipanti e ringraziato gli sponsor per aver contribuito alla realizzazione del 6° meeting nazionale dedicato agli armatori del trasporto passeggeri, nel suo intervento prettamente tecnico, ha richiamato l'attenzione sulle varie leggi che dispongono l'obbligatorietà o meno, dipendentemente dalla stazza lorda dell'unità, dell'assicurazione di responsabilità civile verso i terzi e verso i terzi trasportati ovvero i massimali / crediti a carico dell'Armatore che le differenti leggi diversificano.

In sostanza, ha fatto notare che:

- 1) Le unità entro 25 TSL adibite a trasporto pubblico di passeggeri siano esse di linea o meno, sono sempre soggette all'assicurazione obbligatoria, per un massimale minimo che la legge fissa in 5/milioni di euro per i danni alle persone (anche trasportate) e di 1/milione per i danni alle cose ovvero fixed and floating objects.
- 2) Le unità superiori alle 25 TSL fino a sotto le 300 TSL, per una evidente falla nel sistema legislativo, non sono invece obbligate ad assicurarsi per i danni né alle persone né ai terzi, quindi, resta per loro in vigore l'art.275 del Codice della Navigazione che pone come limite di risarcimento per danni a terzi il valore stesso dell'unità – a meno che non vi sia una colpa grave che ha determinato il danno - in tal caso infatti detto limite si intende abrogato. Vale la pena sottolineare che per le unità da trasporto pax che navigano nelle acque interne, gli Enti Locali competenti per territorio, rilasciano la licenza di navigazione subordinata alla stipula di assicurazione della Responsabilità Civile verso Terzi e verso Terzi Trasportati.
- 3) Le unità da 300 TSL e oltre sono invece obbligate all'assicurazione nei limiti dei crediti marittimi a carico dell'Armatore, così come li prevede il D.Lgs 111 del 2012 che per i danni alle cose (fixed and floating objects) variano dipendentemente dalle TSL dell'unità, col minimo per i danni alle cose, di 1/milione di SDR (Special Drawing Rights – Diritti Speciali di Prelievo) al cambio di oggi c.a. 1.250.000 Euro, nonché di 175.000 SDR (c.a. €220.000) per ciascuna persona trasportabile (risultante dalla Licenza di Navigazione).

I metodi assicurativi per le tre fasce di stazzatura sono ovviamente diversi tra loro sia nelle condizioni di polizza che per i massimali concessi.

- Per quanto concerne le unità entro 25 TSL, ovvero soggette all'assicurazione obbligatoria (ex Legge 990 RC Auto e Natanti) sono quelli tradizionalmente usati per ogni tipo di unità navigante, salvo nel nostro caso specificare in polizza l'uso dell'unità che infatti, per evitare problemi di copertura, deve risultare: "Trasporto Pubblico Passeggeri"

- Per quanto riguarda le unità da oltre 25 fino a 299,99 TSL, queste vengono solitamente assicurate con due metodi, il primo, che è quello più comune, è attraverso una polizza italiana di RC Generale "adattata" alle unità naviganti, il secondo che invece è ancora poco usato è attraverso la copertura Protection and Indemnity, con un P&I Club. Nel primo caso il mercato offre massimali molto bassi e condizioni assicurative che devono essere davvero lette col microscopio, per evitare il rischio di trascurare qualche garanzia che è invece indispensabile per tenere l'Armatore coperto da possibili richieste danni, come ad esempio l'inquinamento accidentale, il recupero di relitti, o i danni da interruzione dell'attività di terzi, come avverrebbe nel caso di collisione con altre unità.

- Le unità da 300 TSL ed oltre sono invece assicurate quasi sempre attraverso un P&I Club che offre ampie garanzie e massimali altissimi anche 1/2 Miliardi di Euro. Queste coperture presentano alte franchigie e premi piuttosto sostenuti.

La S&T Broker, attraverso un accordo con un P&I ha messo a punto una copertura "mista" che consente all'armatore di essere coperto per massimali molto più alti rispetto a quelli offerti dal mercato italiano, con franchigie praticamente inesistenti e premi inferiori rispetto a quelli di un P&I Club.

La soluzione è un vero e proprio uovo di Colombo e, anche se non è molto ortodossa quando applicata alle unità da 300 tonnellate e oltre, sarebbe tuttavia adattabile a prescindere dalla stazza lorda, infatti questo risultato lo si ottiene assicurando le unità con una normale polizza RC italiana, che offre premi contenuti e basse franchigie e abbinando a questa polizza italiana una copertura P&I in secondo rischio, ovvero che interviene solo ad esaurimento del capitale assicurato in primo rischio dalla Compagnia assicuratrice italiana, tutto questo anche con un considerevole risparmio sul premio complessivo.

#### IMPORTANTE

Sono in pochi gli Armatori del piccolo cabotaggio a sapere i rischi che davvero corrono in caso di abbordaggio e/o procurati danni ad altre unità, oppure in caso di lesioni alle persone (anche trasportate a bordo), infatti la Convenzione di Bruxelles del 10 Maggio 1952 "Convenzione Internazionale per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi in mare", ratificata dall'Italia con Legge 880 del 25 ottobre 1977, prevede che il danneggiato entro un anno dal fatto può chiedere ed ottenere l'immediato sequestro conservativo dell'unità.

L'Armatore, qualsiasi sia la stazza della sua Motonave, non può in alcun modo sottrarsi al provvedimento che il Tribunale adito dovrà emettere, l'unico modo, quindi, di evitare il sequestro è di prestare una garanzia reale o una lettera di garanzia della Compagnia assicuratrice a favore del danneggiato, pari all'importo da costui richiesto; occorre tuttavia considerare che in caso di danni seri o di lesioni gravi diventerebbe problematico per molti armatori ottenere immediatamente una garanzia e nemmeno sarà ottenibile da nessuna Compagnia che assicura la Responsabilità Civile dell'unità giacché le Compagnie italiane, non essendo obbligate contrattualmente non rilasciano nessuna lettera di garanzia e questo anche a prescindere dal fatto che tale lettera sarebbe comunque formulata in modo tale da non costituire ammissione di responsabilità e nemmeno che la somma garantita sarà poi liquidata senza una verifica in contraddittorio o da un CTU. In conclusione, l'assicurazione che offre maggiori garanzie agli armatori è senza dubbi la copertura P&I.

#### **S&T Broker Srl**

Azienda leader in Italia nelle assicurazioni di Motonavi passeggeri, coperture corpi, RC Navigazione e P&I

<http://www.stbroker.it>

Amministratore Unico: Dr. Franco Sanna (335 8142466 – e-mail: [franco.sanna@stbroker.it](mailto:franco.sanna@stbroker.it) )

Tel. 0564 1768003 (4 linee RA)

Fax 0564 1768010

e-mail: [info@stbroker.it](mailto:info@stbroker.it)