

# I P&I CLUB

## SOLUZIONI ASSICURATIVE E TUTELE PER L'ASSICURATO

di Simona Coppola

*È indubbio che quando si parla di assicurazioni ci si addentra in una disciplina molto complessa, articolata e poco conosciuta; quindi, comprensibilmente, i diportisti non riescono facilmente a districarsi tra le terminologie e le clausole assicurative. Dopo aver introdotto, alcuni mesi fa, la disciplina delle assicurazioni c.d. "Corpo e Macchine", facciamo un accenno a quelle che sono le coperture assicurative offerte dai P&I (Protection and Indemnity) Club.*



Le assicurazioni P&I sono una forma particolare di assicurazione marittima contro i rischi connessi all'esercizio della navigazione. I P&I Club sono associazioni mutualistiche specializzate in coperture assicurative a favore dei propri membri (ovvero "assicurati"), operanti nel settore marittimo, che versano un "premio" chiamato "call". Ci sono associazioni mutualistiche che si sono specializzate, sin dalla loro costituzione, nell'offrire coperture assicurative della responsabilità civile armatoriale, ovvero, dell'utilizzatore, nel caso si tratti di noleggio nave. Per copertura c.d. Protection, si intende quella che afferisce all'esercizio della nave, mentre per c.d. Indemnity, quella connessa al suo utilizzo commerciale.

Quella che era l'originaria distinzione si è poi gradualmente persa: il progressivo ampliamento e la eterogeneità delle garanzie che vengono prestate dai P&I Club, hanno, di fatto, portato alla scomparsa di queste due uniche categorie per sviluppare, al giorno d'oggi, innumerevoli coperture fornite ai maggiori rischi assicurativi diversi da quelli afferenti al solo "corpo e macchine".

La protezione offerta dai P&I presuppone l'esistenza di una polizza corpi a tutela dell'armatore in tutte le ipotesi di danni e responsabilità da essa non coperti. Anche se in Italia l'obbligo di assicurazione Responsabilità Civile vige solo per alcune categorie di unità, i rischi della navigazione e le responsabilità che potrebbero sorgere in capo agli armatori e ai conduttori delle unità sono davvero tanti e, per tale ragione, è sempre auspicabile sottoscrivere una copertura per questo genere di rischi.

Ad esempio, se pensiamo alla Convenzione sulla Rimozione dei Relitti (Nairobi, 2007) che obbliga l'armatore di una nave di stazza

lorda pari o superiore a 300 tonnellate e che batte la bandiera di uno Stato Parte contraente, o che transiti in acque territoriali di uno Stato contraente, a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria per coprire la responsabilità finanziaria prevista dalla medesima Convenzione, ci rendiamo conto dei rischi e costi che questo genere di operazione potrebbe avere. Ebbene, la garanzia rimozione relitto è una di quelle offerte dai P&I Club.



Le coperture fornite dai Club, sono molto ampie e coprono praticamente ogni genere di responsabilità e rischi che si possano correre durante la navigazione e non solo.

Tra questi si annoverano:

- Malattia/infornio/morte dei membri dell'equipaggio e relativo rimpatrio;
- Indennizzi dovuti a terzi per salvataggio di vite umane;
- Infortuni a persone a bordo di altre

imbarcazioni;

- Danni arrecati ad altra imbarcazione in caso di collisione;
- Danni a oggetti fissi, mobili o flottanti per contatto;
- Inquinamento marino o atmosferico;
- Responsabilità derivanti da attività acquatico-sportive;
- Responsabilità derivanti dall'uso dei tender e mezzi ricreativi registrati con la nave da diporto;
- Danni arrecati a terzi a seguito di moto ondoso provocato dall'imbarcazione iscritta;
- Spese di rimozione relitto in caso di naufragio, quando la rimozione sia obbligatoria per legge o sia ordinata dalle Autorità competenti;
- Responsabilità nei confronti dei passeggeri e di altre persone trasportate a bordo;
- Danni alla proprietà di terzi;
- Avaria comune;
- Assistenza e salvataggio;
- Eventuali spese di quarantena;
- Responsabilità per perdita o avaria delle merci trasportate;
- Spese di deviazione della rotta della nave;
- Spese per sbarco e rimpatrio di clandestini e rifugiati;
- Multe, ammende, sanzioni;
- Spese legali e di difesa.

Le coperture P&I coprono massimali altissimi, a differenza dei massimali delle coperture di responsabilità Civile.

I P&I Club, storicamente legati alla navigazione commerciale e alle navi commerciali, da alcuni anni sono sempre più utilizzati nel settore del diporto proprio in ragione del gran numero di coperture che offrono.

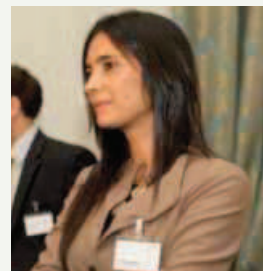
Una unità da diporto, a prescindere dalla sua dimensione, può subire diverse tipologie di danni durante la sua operatività in navigazione, all'ormeggio oppure durante la sua permanenza a terra in giacenza inoperosa o ai lavori di ordinaria/straordina-

**SIMONA COPPOLA**

Simona Coppola è socio dello Studio Legale Garbarino, avvocato dal 2007 e iscritta al Foro di Genova. Principali aree di attività: materie attinenti il diritto marittimo, porti e infrastrutture, controversie e soluzione di dispute, trasporti internazionali, questioni relative a brokeraggio assicurativo, compravendita di navi, contratti di leasing nautico e consulenza in materia di diporto.

**Avete domande per l'Avv. Simona Coppola?**

**Scrivete a: [info@mondobarcamarket.it](mailto:info@mondobarcamarket.it) - [simonacoppola@garbamar.it](mailto:simonacoppola@garbamar.it)**



ria manutenzione.

Si pensi ad esempio:

- Danni allo scafo durante una collisione con altra imbarcazione;
- Danni allo scafo per urto con oggetti fissi/mobili (contro la banchina durante le operazioni di ormeggio/disormeggio, contro boe galleggianti o fisse), urto su bassi fondali e/o incagli;
- Danni durante le regate veliche a seguito di collisione.

Senza contare che le navi da diporto necessitano di un certo numero di membri di equipaggio che deve essere garantito dai rischi che può correre durante il periodo di arruolamento tanto quanto avviene per gli equipaggi delle navi commerciali.

Una particolarità degli Assicuratori e P&I, come per gli assicuratori Corpo e Macchine, è disporre di una rete capillare in tutto il mondo di Corrispondenti, periti ed avvocati che possano immediatamente intervenire in aiuto del comandante e dell'armatore in caso di necessità, sempre in accordo con gli assicuratori stessi che provvedono a nominarli direttamente e a sostenerne le spese.

A titolo esemplificativo, per comprendere l'operatività delle coperture assicurative in parola e la gestione del sinistro, una volta terminata - e gestita - l'emergenza, come anticipato grazie alla rete di esperti nominati direttamente dal P&I Club ma di gradimento dell'armatore, nel caso in cui il danno sia stato causato ad

esempio a una imbarcazione di terzi e sia coperto da assicurazione P&I, si procede alla stima dei danni e si individua, spesso in transazione, un importo da risarcire.

Il pagamento alla parte danneggiata verrà effettuato dall'assicurato; successivamente lo stesso ne chiederà il rimborso al P&I Club.

Tutte le regole (le "rules" sono i regolamenti interni dei P&I Club) prevedono come base generale la clausola "pay to be paid" in base alla quale l'assicurato, al fine di poter richiedere l'indennizzo da parte del proprio Club, deve prima essere stato riconosciuto responsabile del sinistro e deve aver pagato il danno al terzo danneggiato.

È tuttavia facoltà del Club, senza che ciò comporti rinuncia espressa alla suddetta clausola, anticipare somme a titolo di indennizzo prima che il proprio assicurato abbia definito il sinistro. Questa procedura si applica specialmente in quei casi in cui il P&I Club abbia rilasciato una lettera di garanzia e nei casi in cui il P&I Club abbia emesso un certificato di inquinamento. Altra caratteristica molto peculiare e utile delle polizze P&I consiste nella possibilità per questi ultimi di rilasciare una lettera di garanzia (cd. Letter of Undertaking) a favore del terzo danneggiato onde evitare il sequestro dello yacht (o della nave) ovvero al fine di ottenerne il dissequestro, tutte le volte che la responsabilità del sinistro sia contestata dall'assicurato. In genere le regole dei P&I Club prevedono che il

Club non abbia alcuna obbligazione di rilasciare una garanzia; tuttavia, sempre più di frequente le polizze P&I prevedono il rilascio della lettera di garanzia come un vero e proprio impegno contrattuale in caso di sequestro dello yacht, ovvero di minaccia di sequestro.

La lettera di garanzia prevede l'impegno del Club di pagare al terzo danneggiato quella somma che risulterà dovuta in virtù di un accordo tra le parti ovvero all'esito del giudizio sulla base di una sentenza non più appellabile. Si tratta chiaramente di uno strumento estremamente utile per l'assicurato che, quindi, dovrà cercare di ottenere l'inserimento nella polizza di una previsione che vincoli il Club a rilasciare la lettera di garanzia laddove se ne verifichi la necessità. In ogni caso, qualora l'indennizzo sia di importo elevato, e in particolare in caso di danno alla persona, il P&I Club può accettare di liquidare il danno direttamente.

Infine, è opportuno segnalare che è possibile stipulare una copertura P&I rivolgendosi a broker italiani specializzati da anni in questo genere di coperture e che fanno da tramite con i P&I storicamente ubicati a Londra, e che la copertura P&I può essere attivata dall'armatore già in fase di costruzione dello yacht, ossia per tutto il periodo in cui l'unità si trova in lavorazione presso il cantiere costruttore.

È fortemente consigliato dagli operatori di questo mercato attivare la copertura P&I già in questa fase.