L'importanza del canale

di Giorgio de Vecchi

Iscr. R.U.I n°E000315020 sez.E

DE BESI - DI GIACOMO SPA
BROKER DI ASSICURAZIONI
1959-2009

Roma: Lungotevere Flaminio, 14 - 00196
Tel. +39063608391 - Fax +39063612787
Milano: Via Cassolo, 6 - 20122
Tel +390258326977 - Fax +390258300342
www.debesidigiacomo.it • info@debesidigiacomo.it

Nello scegliere una copertura assicurativa, qualunque sia il ramo, non si dovrebbe, come invece spesso avviene, trascurare il canale tramite cui si acquistano le garanzie. Fra la compagnia di assicurazione e il cliente c'è quasi sempre un intermediario, un agente o un broker, e sulle differenze fra queste due figure spesso nell'utente non c'è molta chiarezza. L'attività d'intermediazione assicurativa è disciplinata dal Codice delle Assicurazioni, e tutti gli intermediari debbono essere iscritti al R.U.I., apposito rgistro tenuto presso l'ISVAP. Ma al di là dei formalismi burocratici, in cosa consistono le differenze tra le due figure, quella dell'agente e quella del broker? L'agente è il rappresentante di una o più compagnie e propone i prodotti assicurativi di quelle compagnie che, appunto, egli rappresenta, e solo di quelle. Il broker, invece, è il consulente del cliente e opera nel suo esclusivo interesse: egli cercherà sul mercato assicurativo, nell'ambito delle compagnie con le quali intrattiene dei rapporti (rapporti che potrebbe anche aprire ad hoc), quale sia la soluzione migliore per il cliente. Tutti gli intermediari sono tenuti a obblighi deontologici nei confronti del cliente fra cui quello di consigliare contratti adeguati all'esigenze di copertura assicurativa e/o previdenziale del contraente, e quello di illustrare in modo corretto, esauriente e facilmente comprensibile, gli elementi essenziali del contratto con particolare riguardo alle caratteristiche, alla durata, ai costi, ai limiti di copertura, agli eventuali rischi finanziari connessi alla sua sottoscrizione e a ogni altro elemento utile a fornire un'informativa completa e corretta. Troppe volte invece si assiste a un approccio un po' approssimativo al mondo delle polizze, e talvolta purtroppo anche alla presenza, assolutamente fuori norma, di intermediari non in regola con la legge e spesso neppure adeguatamente preparati sotto il profilo tecnico.

Tipologie di polizze corpi

Sul mercato italiano esistono diverse tipologie di testo di polizza per la copertura dei rischi legati alle unità da diporto. In linea di massima si possono identificare tre filoni principali:

le polizze "italiane" a rischi nominati, solitamente articolate su tre livelli di garanzia : A-Massima; B-Intermedia; C-Minima;

le polizze "all risks";

le polizze che utilizzano clausole inglesi, le Insitute Yacht Clauses.

Ognuna di queste tipologie può essere valida se correttamente formulata per uno specifico rischio. A grandi linee si deve rammentare che nelle polizze "italiane" è assicurato solo ciò che è specificatamente indicato, e l'assicurato deve provare che l'eventuale sinistro si è verificato per un evento assicurato. Le polizze "all risk" prevedeono che sia coperto tutto, salvo quanto specificatamente escluso, ed eventualmente sarà la Compagnia a dover dimostrare che il sinistro si è verificato per un evento escluso. Infine, le polizze con le Institute Yacht Clauses sono polizze a rischi nominati, molto specialistiche ma con il difetto che in caso di discordante interpretazione fa fede il testo inglese.

La scelta di quale testo utilizzare è uno degli elementi fondamentali. Anche all'interno di ogni tipologia, i vari testi non sono uguali.

Sicuri anche a terra

Alcune delle insidie che si possono nascondere nel rimessaggio o nel trasporto terrestre della barca

In questo mese i cantieri iniziano a riempirsi, c'è grande affollamento e non sempre si pensa a qualcuna delle insidie che possono nascondersi in una gestione poco attenta del rimessaggio della nostra amata barca. Una delle cose a cui pensare, che spesso viene trascurata, è l'assicurazione. Ma come direte voi, il premio RC l'ho pagato, che altro c'è adesso? C'è che la legge che rende l'assicurazione obbligatoria parla solo di navigazione e, pertanto, le barche che non siano in acqua ma sull'invaso o sul carrello non sono coperte per la responsabilità civile. Ciò vuol dire che se in cantiere, sull'invaso, scivola l'ancora che stavate diligentemente sbarcando sull'automobile del vicino, la polizza non paga; oppure, che se la barca cade dall'invaso di vostra proprietà e procura danni a qualcuno, la polizza non paga; e così via dicendo. Per ovviare a questo problema è necessario che sia presente la garanzia della sosta a terra, garanzia che fra l'altro costa anche molto poco.

Una altro aspetto da tener presente è l'eventuale trasferimento terrestre dell'imbarcazione: anche qui è opportuno che sia presente l'apposita garanzia. A volte, infatti, quando si affida la barca a un trasportatore, non si pensa all'aspetto assicurativo, ma è un grave errore: molte volte mi è personalmente capitato di trovare trasportatori assolutamente privi di copertura relativa ai beni trasportati, o con coperture assolutamente insufficienti (tenete quest'aspetto a mente anche per quando comprate una barca nuova e dovete pagare voi i costi di trasporto: la barca, spesso, viaggerà a vostro rischio e pericolo, perché legalmente già vostra anche se non l'avete ancora ricevuta in consegna dal cantiere). Immaginate di aver appena acquistato una barca spendendo magari 200/250.000 Euro, potete accettare che viaggi assicurata per un massimale di 50.000 Euro? Eppure capita molto spesso. Ma poniamo il caso che la barca sia in cantiere, per strada è andato tutto bene, ora interviene la gru per scaricarla, oppure per alarla. Il cantiere è assicurato per i danni che può cagionarvi? Molti cantieri hanno una polizza RCT/O, cioè di Responsabilità Civile verso Terzi e verso i prestatori d'opera (i dipendenti), ma comprende l'uso della gru? E ancora: assicura le cose sollevate, trasportate e/o rimorchiate? Magari vi dicono che c'è una polizza apposta per la gru, che però sovente copre solo i danni a terzi ma non assicura le cose sollevate; in una parola paga i danni che la vostra barca potrebbe fare cadendo sopra qualcosa di proprietà di terzi. Ma i danni a voi chi li paga? E se non c'è neppure l'RC della gru lo sapete che potreste essere chiamati a rispondere voi in quanto proprietari della barca? Anche per questo, il livello minimo di protezione che dovreste garantirvi è quello di avere la copertura RC (danni a terzi) in occasione di alaggio, varo ecc.

La polizza corpi copre i vostri (ma solo i vostri) danni anche in questo caso.

Ma poniamo, come avviene - per fortuna - nella stragrande maggioranza dei casi, che sia andato tutto bene: la barca è tranquillamente sull'invaso di proprietà del cantiere così ne rispondono loro. Ma sulla barca vicina, il cantiere sta eseguendo dei lavori: si tratta di uno scafo in ferro, e voi che andate in cantiere una volta al mese, vi accorgete con orrore che tutta la coperta della vostra barca è irrimediabilmente puntinata di ruggine: gli sfridi di lavorazione dello scafo vicino si sono depositati macchiandovi in modo semi permanente, tutta la barca. Chi pagherà il danno? Il cantiere è assicurato?

Non voglio qui fare del terrorismo, ma un'occhiata alle coperture assicurative vostre e di coloro a cui affidate la barca, forse sarebbe meglio darla.

DE BESI - DI GIACOMO SPA
BROKER DI ASSICURAZIONI
1959-2009

Giorgio de Vecchi
Iscr. R.U.I n°E000315020 sez.E

Roma: Lungotevere Flaminio, 14 - 00196
Tel. +39063608391 - Fax +39063612787
Milano: Via Cassolo, 6 - 20122
Tel +390258326977 - Fax +390258300342
www.debesidigiacomo.it • info@debesidigiacomo.it

122_RubricaASSICURAZIONE.indd 122 25-04-2010 21:59:58

numero 3 - 2010
Maggio

Tutto il tuo mare a € 1.50

BLU MAG

Supertest
Comet 21
Pirelli PZERO 1400

Barche
Swan 60
Magnum 51

Vela olimpica
Verso Londra 2012

Viaggio
Pantelleria

Tecnica e design
Moderni sistemi per l'ancora

SPECIALE
Pianeta Lobster

Audrey Mestre
Quel maledetto ultimo giorno

ISSN 2036-2065
9 772036 206008 00003

Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale - 70% - Roma 2010 - Numero 3 - Maggio - Mensile

Disavventure fiscali

di Giorgio de Vecchi

Giorgio de Vecchi
Iscr. R.U.I n°E000315020 sez.E

Le recenti "disavventure" accadute a un noto personaggio denunziato per contrabbando dalla Guardia di Finanza portano alla ribalta i problemi connessi con le bandiere estere e in qualche caso anche con i contratti assicurativi stipulati all'estero. Quando sottoscrivete una polizza con un broker o una compagnia che emettono il documento all'estero, accertatevi che siano state versate le dovute imposte nel paese d'emissione, perché accade che, in barba al D.L n°49 del 15/01/1992 (traduzione italiana di una normativa Europea), che disciplina i contratti in regime di "libera prestazione di servizi", il quale prevede che le unità da diporto battenti bandiera comunitaria siano assoggettate al regime fiscale del paese di bandiera, alcune compagnie di assicurazione non versino le imposte sullo specifico contratto nel paese di bandiera dell'imbarcazione assicurata, asserendo che ci sarebbero normative nazionali che lo consentirebbero, cosa che alla nostra Guardia di Finanza proprio non risulta. Oppure, e questo è ancor peggio, talune società di assicurazione scaricano l'onere dell'adempimento fiscale sulle spalle dell'utente, magari scrivendolo in polizza con le proverbiali lettere a carattere microscopico. Che le imposte siano dovute non c'è dubbio, ma un conto è che siano a carico del contraente, un altro è che il versamento debba effettuarlo il contraente stesso. Così l'ignaro cliente se ne va in giro commettendo un'evasione fiscale. Il che, oltre a essere grave di per sé, lo è ancor più in Italia, dove l'armatore è spesso mal visto dal fisco. Oltre tutto, adempiere al versamento d'imposte assicurative in Italia - per il privato cittadino - non è cosa facile perché le compagnie agiscono da sostituto d'imposta, e il Ministero dell'industria non è attrezzato per ricevere versamenti dai singoli contribuenti.

Charter e polizze

Spettabile redazione di BLU, sto per noleggiare una barca senza skipper in Croazia, ed è mia intenzione girovagare per le coste di quel paese e recarmi anche alle isole Tremiti. C'è qualcosa a cui fare attenzione circa l'assicurazione?
Giuliano Mercuri- Roma

Lei correttamente si pone un problema spesso trascurato dagli utenti e a volte fonte di qualche grattacapo. Fra i documenti da verificare prima di imbarcarsi per un charter, ci sono, infatti, proprio i documenti assicurativi. Le garanzie che dovrebbero essere presenti sono: Responsabilità Civile verso Terzi (Third Party Liability, nei contratti in lingua inglese che potreste trovare all'estero) e Danni Propri, o All Risks. All'estero è possibile trovare una polizza denominata "Insitute Yacht Clauses": si tratta di un testo studiato dai Lloyds e adottato da molte compagnie o broker che usano proprie condizioni di polizza. In questo testo, adottato in verità anche in Italia in qualche caso, è presente anche una sezione di Third Party Liability (TPL) all'art.11, che però ha una portata assai minore alla RC Terzi ex Legge 990, (quella obbligatoria in Italia, tanto per intenderci) alla quale siamo abituati. Attenzione, dunque, a questo tipo di contratto, che è valido per i danni propri ma è lacunoso per la responsabilità; nel nostro Paese è adottato, a volte, per le navi da diporto, non soggette all'RC obbligatoria.
Nei contratti devono essere controllati:
la scadenza di polizza;
le eventuali franchigie, che in genere sono pari o inferiori alla cauzione che vi richiede il noleggiatore;
la presenza di clausole sull'ormeggio in acque non protette, cioè quando ormeggiate in rada e lasciate la barca da sola perché, per esempio, siete tutti a terra al ristorante o a fare il bagno;
eventuali prescrizioni di navigazione, come divieti di navigazione notturna o limiti territoriali da non valicare.

Insomma, cinque minuti di attenzione dedicati alla lettura di tutti i documenti assicurativi della barca vi faranno navigare sereni e tranquilli, e in caso di problemi saprete più facilmente come comportarvi.

DE BESI - DI GIACOMO SPA
BROKER DI ASSICURAZIONI
1959-2009
Roma: Lungotevere Flaminio, 14 - 00196
Tel. +39063608391 - Fax +39063612787
Milano: Via Cassolo, 6 - 20122
Tel +390258326977 - Fax +390258300342
www.debesidigiacomo.it • info@debesidigiacomo.it

numero 4 - 2010
Giugno

Tutto il tuo mare a ~~€ 1,50~~

BLU MAG

Supertest
Abati 58

Barche
X Yachts Xc42
Aquariva
Sacs Abarth

Intervista
Torben Grael

Viaggio
Sud Africa

SPECIALE
Europeo Star

Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - 70% - Bologna - Giugno - Mensile
ISSN 2036-2065

Acque non protette

Ovvero lasciare la barca all'ancora per scendere a terra

di Giorgio de Vecchi

Iscr. R.U.I n°E000315020 sez.E

DE BESI - DI GIACOMO SPA
BROKER DI ASSICURAZIONI
1959-2009

Roma: Lungotevere Flaminio, 14 - 00196
Tel. +39063608391 - Fax +39063612787
Milano: Via Cassolo, 6 - 20122
Tel +390258326977 - Fax +390258300342
www.debesidigiacomo.it • info@debesidigiacomo.it

È una delle cose più piacevoli nell'utilizzo di una barca: trovata una bella e isolata caletta, ancorare la barca e scendere a terra a esplorare, oppure a pranzo nell'ameno ristorantino. La barca però resta sola, incustodita e senza persone a bordo. Se dovesse succedere qualcosa, l'assicurazione ne risponderebbe?

La polizza RC (Responsabilità Civile) certamente sì, ma copre solo i danni che potremmo involontariamente cagionare ad altri; i nostri danni sarebbero invece coperti dalla polizza Corpi? (per favore, smettiamola di chiamarla con l'improprio nome di kasko).

Dipende dal testo, ed eventualmente dalla presenza della clausola acque non protette.

Le polizze migliori, le più complete, prevedono già nel testo base che la copertura sia estesa alla "giacenza in acqua senza persone a bordo:

- in porto o altro approdo, organizzato, autorizzato dalle autorità preposte;
- in acque marine, diverse da quelle indicate al punto precedente, nelle sole ore diurne, con previsioni meteo buone e purché siano state adottate idonee misure per la sicurezza e l'ormeggio dell'unità."

Altre coperture richiedono invece una specifica clausola poiché nel testo base della polizza troviamo un'indicazione di questo genere: "giacenza senza persone a bordo:

- in porto
- in acque marine protette dai venti e dal movimento ondoso per almeno tre quadranti (cioè quando vi sia riparo per almeno 270 gradi bussola)"

E' abbastanza facile comprendere come la prima soluzione, quella adottata dalle polizze con il testo più ampio, sia migliore, più semplice ed efficace: non solo c'è la copertura in acque non protette, ma accanto alla definizione di porto troviamo anche la copertura completa per quegli at-

tracchi stagionali che vengono autorizzati dalle Autorità, come pontili galleggianti e campi boe, che non godono dello status di porto (spesso neppure definito esattamente dalle condizioni di molte polizze).
Inoltre, sapere se l'ormeggio che abbiamo scelto è protetto per almeno 270° bussola è un'impresa talvolta non facile, e può esporre a diverse contestazioni in caso di sinistro.
Per completare questi testi esiste tuttavia una clausola chiamata appunto "Acque non protette" che estende la garanzia anche quando "l'unità da diporto venga lasciata fuori da un porto, senza persone a bordo, in acque marine esposte ai venti e al movimento ondoso per oltre un quadrante, limitatamente alla giacenza temporanea, massimo giornaliera, nelle sole ore diurne".
Non c'è la prescrizione delle condizioni meteo marine buone e delle favorevoli previsioni meteo, perché da un'altra parte della polizza c'è sicuramente una condizione che richiama la "colpa nautica" un concetto assai complesso che sarà oggetto di una specifica futura trattazione, per ora basti sapere che difficilmente una qualunque polizza pagherà i danni in caso di ormeggio in acque non protette quando ci siano previsioni meteo cattive. Una clausola di questo tipo completa in parte la copertura, sebbene la questione degli approdi temporanei e/o non definiti come porto seppure autorizzati, resti aperta.
I testi citati sono di polizze realmente esistenti ma ne esistono diverse versioni che possono differire in alcuni aspetti e garantire in modo diverso; tuttavia quelli presi in esame sono indicativi di quanto offre il mercato assicurativo.
Un dato comune a quasi tutte le polizze è che la copertura dei danni in acque non protette senza persone a bordo è possibile solo nelle ore diurne. La ratio di questa delimitazione è di evitare che la barca sia abbandonata a se stessa per un lungo periodo, e le ore notturne caratterizzate dal buio sono certamente fra i momenti intuitivamente pericolosi. Tuttavia è talvolta possibile ottenere dall'assicuratore un'estensione di qualche ora, tipicamente fino alle 23 o 24, per consentire di poter fruire dell'ameno ristorantino di cui si parlava all'inizio dell'articolo anche a cena; ma si dovrà tornare a bordo allo scoccare dell'ora prevista, pena la scopertura in caso di danno.

€ 1.50

Tutto il tuo mare

BLU MAG

Supertest
Pirelli PZERO 880
Arcoa Mystic 44

Barche
Grand Soleil 43 ot

Focus
Laser SB3

Speciale
Costumi da bagno

Report
Europeo Star
Louis Vuitton Trophy La Maddalena
Audi MedCup Marsiglia

Viaggio
Estartit e Isole Medas

Inchiesta
POSTI BARCA
Quanto costano

ISSN 2036-2065
Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale - 70% - Roma 2010 - Numero 5 - Luglio - Mensile