

## ASPETTI ASSICURATIVI

GENNARO FERRARA \*

Gli aspetti assicurativi nell'estimo navale riguardano prevalentemente la valutazione della nave, allo scopo di determinare il valore di assicurazione. L'art. 515 del codice della navigazione indica che l'assicurazione della nave « copre la nave e le sue pertinenze »; lo stesso articolo precisa che nell'assicurazione « possono altresì essere comprese le spese di armamento e equipaggiamento della nave ».

Nella prassi marittimo-assicurativa la nave è considerata in esercizio; pertanto, l'assicurazione, generalmente indicata come « corpo e macchine » (C.M.) o, più sinteticamente, « corpo », copre lo scafo con tutte le sue pertinenze ed accessori, l'apparato motore con i relativi ausiliari e pezzi di rispetto, nonché le dotazioni di consumo. L'assicurazione « corpi » normalmente viene integrata da quella « Interessi e Sborsi » (I. & S.).

Quest'ultima, stipulata per sola perdita totale, tende a risarcire il danno provocato, in termini di perdita di efficienza, alla compagnia di navigazione che rimane sprovvista di un impianto-nave in grado di contribuire, insieme ad altri, alla funzionalità del sistema aziendale. Danno, questo, non compreso nell'assicurazione « corpo » ed in quella del nolo.

L'assicurazione « Interessi e Sborsi » consente, quindi, all'assicurato di ricevere, nel caso di perdita totale (effettiva o costruttiva), un'integrazione all'indennizzo per « corpo e macchine ».

Particolare rilievo assume la determinazione del valore della nave da assicurare a cui è connesso il valore assicurato della nave.

Il valore della nave da assicurare può essere calcolato mediante giudizio di stima. Il valore stimato e quello assicurato non sempre coincidono; molte volte, per contenere il premio, il valore assicurato nella polizza « corpi » viene mantenuto al di sotto di quello stimato. In tal caso, la somma assicurata per « interessi e sborsi » può avere una fun-

---

\* Rettore Magnifico e Prof. straordinario di « Tecnica degli scambi e cambi con l'estero » dell'Istituto Universitario Navale di Napoli.

zione integrativa. Escludendo, naturalmente, l'ipotesi di errata stima, diverse possono essere le ragioni che inducono ad assicurare la nave per un valore diverso da quello di stima, il quale dovrebbe tendere al valore di mercato. È da aggiungere che le disposizioni legislative e la pratica assicurativa indirettamente consentono di assicurare la nave per un valore diverso da quello di mercato, perché la dichiarazione di valore della nave è stata svincolata dalla stima del valore stesso.

Invero, per le navi mercantili, a differenza di quanto avviene nella prassi assicurativa delle imbarcazioni da diporto, l'assicurato non è obbligato a suffragare la dichiarazione di valore data alla nave dalla perizia di un analista-estimatore navale. Ciò perché l'art. 515, 2 comma, del codice della navigazione, adeguandosi alla prassi assicurativa internazionale, ha introdotto il principio che la dichiarazione del valore della nave contenuta nella polizza equivale a stima. Più precisamente, nel silenzio delle parti, la dichiarazione di valore che deve « essere scritta sulla polizza corpi » è considerata come stima accettata dall'assicuratore. Pertanto, perché non vi sia stima, è necessario un espresso patto scritto dalle parti sulla polizza od in altro documento. È da precisare che l'art. 515, 2 comma, rappresenta deroga all'art. 1908, 3 comma, del codice civile che fissa il principio opposto secondo cui « non equivale a stima la dichiarazione di valore delle cose assicurate contenuta nella polizza o in altri documenti ». Secondo tale ultimo articolo, affinché « vi sia stima » è necessario un espresso patto scritto. La polizza corpi, come altresì la polizza di assicurazione degli interessi e sborsi e quella del nolo, sono da considerare polizze stimate (*valued policy, police évaluée*). Il valore assicurato della nave, in aderenza alla prassi marittima internazionale, si considera generalmente riferito al momento della conclusione del contratto. La dichiarazione del valore, accettata dall'assicuratore, equivale a stima la quale diviene così svincolata dalle possibili variazioni del valore della nave per mutate condizioni del mercato marittimo. Il riferimento al momento della conclusione del contratto di assicurazione e non a quello eventualmente successivo della perdita o dell'avaria elimina possibili controversie sull'accertamento del valore della nave e consente allo stesso tempo all'impresa di navigazione certezza sull'ammontare dell'indennizzo da ricevere. Quest'ultimo, nel caso di perdita della nave, dovrebbe coprire l'investimento o la quota di esso non ancora ammortizzata. Inoltre, l'indennizzo assicurativo può essere vincolato a terzi che hanno fornito all'armatore capitale di credito per fronteggiare l'acquisto della nave.

L'impresa di navigazione o terzi finanziatori non possono correre il rischio di ricevere, nel caso di perdita della nave, un indennizzo inferiore, rispettivamente, al valore iscritto in bilancio o al capitale prestato, soltanto perché il valore della nave può diminuire per intervenute variazioni delle condizioni di mercato successivamente alla stipulazione del contratto di assicurazione.

Da qui, la necessità di ritenere definitivo il valore dichiarato ed accettato all'atto della conclusione del contratto.

Ciò, viceversa, generalmente non avviene per gli autoveicoli che se-

guono il principio generale, stabilito all'art. 1908, comma 1., del codice civile secondo cui « nell'accertare il danno non si può attribuire alle cose perite o danneggiate un valore superiore a quello che avevano al tempo del sinistro ». L'assicurazione della nave comporta logicamente il pagamento da parte dell'impresa di navigazione del « premio », cioè del corrispettivo precisata la relativa somma assicurata. Generalmente, quest'ultima, unitamente all'assicurazione del nolo, non può superare il 25% della valutazione della nave della polizza, corpo e macchine. La somma assicurata per interessi o sborsi, nel caso di perdita totale della nave, è indennizzata per intero senza alcun onere a carico dell'assicurato di provare di aver ricevuto uno specifico danno.

A tal proposito, nella pratica assicurativa marittima, le perdite ed i danni parziali sono chiamati avarie. Queste ultime sono distinte in avarie particolari e avarie comuni o generali. Le avarie comuni, così come indicato dall'art. 469 cod. nav., sono « le spese e i danni direttamente prodotte dai provvedimenti ragionevolmente presi dal comandante o da altri in sua vece, per la salvezza della spedizione ». Le avarie particolari sono, invece, i danni e le perdite che non costituiscono avaria comune.

Nella polizza corpi, le coperture assicurative possono riguardare anche soltanto la perdita totale e/o l'abbandono. L'assicuratore, in tal caso, risarcisce la somma assicurata soltanto nel caso di perdita totale effettiva o costruttiva.

In proposito, la sottoassicurazione della nave, cioè l'assicurazione della nave per valore minore di quello di mercato, potrebbe indurre a favorire l'abbandono della nave all'assicuratore nel caso di perdita costruttiva.

La copertura della polizza « perdita totale e/o abbandono » può essere ampliata aggiungendovi le spese di salvataggio ed assistenza oppure anche il ricorso terzi. In tale ultimo caso, l'assicuratore risponde oltre che per la perdita della nave anche per le spese di assistenza e salvataggio e per danni causati dalla nave assicurata (nella misura dei 3/4 o per intero a seconda se vi sia o meno uno scoperto di sicurezza) a terzi derivanti da collisione con altra nave, da urto contro banchina, bacini, moli o contro corpi galleggianti o fissi.

Un'estensione ulteriore della polizza (Perdita totale e/o abbandono e/o spese salvataggio ed assistenza e/o ricorso terzi) si ha con la polizza F.A.P. (Franco di avaria particolare) con la quale vengono escluse dalla copertura solo le avarie particolari e sono, invece, comprese le avarie comuni e generali. La polizza F.A.P. salvo o F.A.P.S. (Franco di avaria particolare salvo i quattro casi) include le avarie particolari derivanti dai quattro casi: incendio (fire) della nave, incaglio (grounding) o arenamento (stroading), collisione e sommersione. La polizza, infine, W.A. (with average - con avaria particolare) include anche le avarie particolari di qualunque specie.

Passando da una polizza all'altra varia naturalmente il premio il quale sarà minimo nella sola copertura perdita totale e/o abbandono, e sarà massimo in quella W.A. (con avarie particolari).

Sull'entità del premio incide anche l'esistenza o meno di franchigie

di danno nella copertura di avarie particolari. Nella polizza corpi, la franchigia è fissata normalmente in una somma fissa espressa in una percentuale di valore assicurato della nave.

Se il danno non supera la franchigia, l'assicuratore, come avviene nel caso italiano, paga l'eccesso di danno, cioè l'indennità viene decurtata della franchigia (*Excess o deductable franchise*). Nel sistema inglese, invece, la franchigia è a « pagamento integrale eccedendo » (*franchise*), cioè, l'assicuratore paga integralmente il danno se supera la franchigia. Il secondo tipo di franchigia in non pochi casi conduce a controversie, perché l'assicurato ha interesse ad aumentare la valutazione del danno o ad aumentare intenzionalmente il danno stesso. La franchigia di danno può riguardare la singola nave oppure la flotta (franchigia per flotta o cumulativa - *Aggregato deductable*).

Nel caso di franchigia cumulativa, la liquidazione per danni subiti avviene quando essi globalmente superano il valore cumulativo fissato, anche se per qualche nave la perdita può superare la franchigia. Le franchigie, normalmente, si applicano separatamente per avarie particolari e per avarie comuni. Nel caso di concorso contemporaneo di avarie particolari e comuni, le relative franchigie non sono cumulabili. Si applica in tal caso, la franchigia più elevata. Oltre alla franchigia per danni, esistono anche gli scoperti di sicurezza, quali ad esempio lo scoperto obbligatorio applicato alle navi vecchie e a quelle in legno (normalmente, non inferiore al 10%). Come anche possono esservi scoperti di sicurezza nell'assicurazione del ricorso terzi danneggiati da urto.

La copertura assicurativa, normalmente, non copre i rischi di guerra ed assimilati per i quali occorre apposita copertura. Per i rischi di guerra viene fatto riferimento ai clausolari inglesi e, normalmente, la copertura si effettua precisando che sono assicurati i rischi esclusi dalla clausola « *Free of capture and seizure clause* ». In tal modo, vengono assicurati: la cattura, l'arresto e le restrizioni di traffico derivanti da guerra anche civile, con esclusione di provvedimenti dello Stato di bandiera relativi a violazioni di norme di polizia, doganale e di pesca; le conseguenze di ostilità ad operazioni di tipo bellico, di guerra civile, di rivoluzione, di ribellioni e di sommovimenti civili e di pirateria; danni per collisione con mine, torpedini e quelli causati da bombe e altri ordigni di guerra. Inoltre, la copertura assicurativa dei rischi di guerra corpi è stata estesa a danni provocati da scioperi, serrate ed altri disordini nel campo del lavoro, tumulti e sommosse civili, ed ai danni prodotti da atti di sabotaggio.

Le polizze per rischi di guerra generalmente escludono delle aree geografiche per le quali oltre il tasso di premio ordinario (*War Risks Trading Warranties*) vi è il pagamento di un premio addizionale (*War Risks for excluded area*).

Le coperture assicurative indicate precedentemente riguardano la nave, il nolo, gli interessi e sborsi, il ricorso terzi, nonché, le avarie comuni e particolari. Le predette coperture escludono, quindi, i rischi di responsabilità connessi all'esercizio delle attività armatoriali e vettoriali. Tali rischi possono essere assicurati presso associazioni fra armatori, a forma

fatto che la nave deve essere coperta da polizza « corpo e macchine » per l'intero valore della nave stessa.

La quota d'iscrizione è calcolata per singola nave per tonnellata di stazza lorda. Ogni anno a chiusura d'esercizio, in base ai risultati di gestione del Club, all'associato possono essere richiesti altri pagamenti (special calls e service charge).

Le responsabilità coperte dai P. & I. (Protection and Indemnity) Clubs sono distinte in protection e in indemnity; le prime riguardano, ad esempio, il risarcimento dei danni di morte, lesioni personali o malattie di marittimi imbarcati sulla nave, di passeggeri, di lavoratori portuali, di terzi occasionalmente a bordo o nelle vicinanze della nave; spese di rimpatrio dei membri dell'equipaggio a seguito di infortuni o malattie e conseguenti spese di sostituzione degli stessi membri; pagamenti di indennità ai marittimi per naufragio, spese di degenza ospedaliera all'estero, indennità per la perdita di effetti personali e strumenti nautici dell'equipaggio causata da sinistri marittimi; scoperti da sicurezza per ricorso terzi; spese di rimozione relitti delle navi assicurate non coperte dalla polizza corpi; spese di quarantena, etc.

Le indemnity, invece, riguardano l'impiego commerciale delle navi; esse, normalmente, coprono, ad esempio, le multe e conseguenti spese per procedimenti amministrativi e civili, responsabilità per perdita o avaria di cose trasportate; contributi dovuti dalla nave in avaria comune e compensi di assistenza e salvataggio, relativamente alla parte non indenizzabile dell'assicurazione corpi, nel caso che il valore della nave sia superiore a quello assicurato, etc.

## *Summary*

### *Insurance problems in ship evaluation*

In this paper, the author examines some problems in ship evaluation, mainly regarding the assessment of insurance value.

Due to a generally accepted principle, for coverage of merchant ships, it is not necessary an expert's opinion but the owner's value declaration can be accepted by the insurance company. This means that the declared value can differ from the appraiser's one which, on the contrary, should converge to the market value.

The author briefly analyses the different kinds of insurance coverage and the factors affecting the premium level. From the owner's point of view, the premium is an indirect cost and it must be considered, together with other costs, in determining the average future earnings. This is the first step of the analytical evaluation technique.

Finally, the author examines the insurance coverages for war risks and those specifically related to ship-building, ship-owning and carriage activities.

## Résumé

### *Aspects de l'assurance dans l'évaluation navale*

L'auteur étudie quelques-uns des aspects des assurances dans l'évaluation navale, qui concernent, le plus souvent, l'estimation d'un navire, dans le but d'en établir sa valeur d'assurance. Il définit le principe suivant lequel, pour les navires marchands, la déclaration de la valeur du navire, indiquée sur la police d'assurance, équivaut à l'estimation. De là la possibilité de pouvoir indiquer dans le contrat d'assurance sur corps, une valeur différente de celle qui a été évaluée et qui devrait correspondre avec la valeur du marché.

Il analyse brièvement les différentes couvertures des assurances et il décrit les éléments qui ont une incidence sur la première. Cette dernière est, pour l'armateur, un coût indirect du voyage et dont il faut tenir compte, en même temps que les autres coûts, pour pouvoir déterminer les revenus nets futurs qu'il est nécessaire d'actualiser dans un procédé d'évaluation analytique.

Il examine, à la fin, les couvertures d'assurance relatives aux risques de guerre et ceux qui sont liés à l'exercice des activités d'armement et de transport maritime.