
Gianmarco Capece Minutolo

Coperture assicurative nello yachting: criticità ricorrenti nella gestione dei sinistri, esclusioni e strategie di prevenzione

APPROFONDIMENTO DI SETTORE

Prospettiva del broker assicurativo | Contributo: **Luca De Sanctis - UNİYACHT**



Il contributo analizza le principali criticità nella gestione dei sinistri da diporto e i motivi più frequenti di contestazione della copertura (esclusioni, limiti, franchigie e obblighi dell'assicurato). Individua inoltre presidi operativi e strategie di prevenzione, dalla due diligence assicurativa alla corretta gestione del sinistro nelle fasi iniziali.

1. Nozione di sinistro marittimo

Nel diritto interno non esiste una definizione codicistica generale di “sinistro marittimo”; il Codice della navigazione presuppone la nozione ai fini delle inchieste e degli adempimenti conseguenti (art. 578 cod. nav.). La prassi amministrativa ha quindi adottato una definizione operativa (Circolare ministeriale del 1963), poi armonizzata con gli standard IMO e con il quadro UE, ricomprendendo anche eventi connessi alle operazioni dell'unità e il profilo di rischio/danno per l'ambiente marino, per la quale è considerato come “evento straordinario o dannoso causato o connesso alle operazioni dell'unità, idoneo a incidere su sicurezza/navigabilità e/o a provocare danni a persone, cose o ambiente”.

2. Il problema reale: polizza attiva non significa copertura effettiva

Nel settore della nautica da diporto è frequente assimilare la presenza di una polizza all'esistenza di una copertura pienamente operativa. In realtà, tra “polizza attiva” e “copertura effettiva” si colloca un insieme di condizioni, obblighi e limiti che può incidere in modo determinante sull'istruttoria e sull'esito liquidativo, soprattutto quando entrano in gioco esclusioni, sottolimiti, documentazione incompleta o una ricostruzione non sufficientemente verificabile della dinamica.

3. Le cause più frequenti della “non copertura”

Le criticità che portano alla mancata operatività della polizza possono essere ricondotte a tre aree principali:

- Garanzie non allineate al rischio reale (in particolare: RC obbligatoria vs. polizza Corpi e coperture ulteriori).
- Violazione degli obblighi post-sinistro, soprattutto in tema di tempistiche e modalità di denuncia.
- Insufficienza della prova della dinamica e delle cause del danno.

4. Cosa fare subito dopo il sinistro

- Mettere in sicurezza persone e unità e fare quanto ragionevolmente possibile per limitare i danni, adottando condotte prudenti e non sproporzionate ex art. 1914 c.c. (obbligo di salvataggio)
- Documentare immediatamente contesto, dinamica e danni (foto, video, località, punto nave, punti cospicui, dati meteo, persone a bordo e ulteriori elementi utili) per una prova completa dell'evento e delle sue conseguenze.

- Effettuare le segnalazioni necessarie alle autorità competenti ai sensi dell'art. 60 C.N.D. (denuncia di evento straordinario).
- Denunciare tempestivamente il sinistro ad assicuratore/agenzia/broker ai sensi dell'art. 1913 c.c. (avviso all'assicuratore in caso di sinistro).
- Evitare interventi non documentati sull'unità.

4.1 Nota operativa – Denuncia di evento straordinario (diporto)

Oltre alla denuncia all'assicuratore, l'art. 60 del Codice della nautica da diporto prescrive al comandante di denunciare all'Autorità marittima o consolare gli eventi straordinari relativi all'unità o alle persone a bordo entro tre giorni dall'arrivo in porto; il termine è ridotto a 24 ore se l'evento ha coinvolto l'incolumità fisica di persone o l'integrità ambientale.

Nella prassi assicurativa, e in particolare nelle polizze yachting, tale adempimento è normalmente richiamato tra i doveri dell'assicurato e la sua mancanza può incidere negativamente sulla liquidazione dell'indennizzo. Per finalità operative, la Guardia Costiera mette a disposizione una pagina informativa e il relativo modulo compilabile che può essere utile avere a bordo (<https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/denuncia-di-evento-straordinario-diporto>).

Quando l'evento straordinario comporta gravi avarie potenzialmente incidenti sui requisiti di sicurezza (apparato di propulsione, organi di governo, carena/opera viva), l'adempimento verso l'Autorità non è meramente formale: può rendersi necessaria la convalida del certificato o, nei casi più rilevanti, il nuovo rilascio della documentazione di sicurezza (e della licenza di navigazione), con ripresa della navigazione subordinata agli accertamenti tecnici.

5. Implicazioni legali e presidi di prevenzione

Nei sinistri nautici i profili assicurativi (operatività della polizza, perizia, riserve/liquidazione) e quelli di responsabilità verso terzi (collisione/urto, danni a persone o cose, rapporti con l'Autorità) tendono a sovrapporsi. Una gestione non strutturata della fase iniziale può indebolire entrambe le posizioni, perché incide sulla qualità della prova, sulla coerenza delle dichiarazioni e sulla tracciabilità dei passaggi istruttori. In questo contesto, il broker assicurativo specializzato è spesso il presidio che traduce le condizioni di polizza in istruzioni operative e assicura sin dall'inizio un flusso informativo ordinato e verificabile. Parallelamente, il legale specializzato diventa un presidio essenziale quando il sinistro presenta profili di conflittualità o di esposizione a responsabilità oppure quando occorre impostare una strategia documentale e comunicativa coerente con la possibile evoluzione in precontenzioso o contenzioso. In tali casi, l'obiettivo è evitare che un passaggio gestito male comprometta in modo irreversibile la tutela assicurativa o la gestione delle responsabilità.

APPROFONDIMENTO DI SETTORE

Prospettiva del broker assicurativo | Contributo: **Luca De Sanctis - UNİYACHT**

Nella prassi assicurativa nautica, la funzione del broker specializzato non si esaurisce nella collocazione della polizza, ma si sviluppa lungo tre direttrici complementari: **consulenza preventiva, piazzamento del rischio e assistenza nella gestione del sinistro**.

In fase preventiva, il broker supporta l'armatore nell'analisi dei rischi tipici dell'impiego dell'unità e nella corretta strutturazione del programma assicurativo, costruendo una copertura **su misura** coerente tra operatività reale dello yacht e condizioni di polizza, nonché predisponendo indicazioni operative preliminari (contatti, procedure e checklist) utili in caso di evento.

Il piazzamento del rischio sul mercato è gestito dal broker che, completate le attività preliminari di due diligence (inclusa l'individuazione dell'UBO – titolare effettivo – e l'analisi delle caratteristiche tecniche e d'uso dello yacht), coinvolge più coassicuratori condividendo termini e condizioni già negoziate con l'assicuratore leader. Quest'ultimo, di regola, oltre ad assumere la quota maggiore, svolge un ruolo di coordinamento sia in fase assuntiva sia nella successiva gestione del claim.

In caso di sinistro, il broker opera quale **punto di raccordo** tra le parti (armatore, periti nominati dagli assicuratori e assicuratori), facilitando la circolazione delle informazioni e il coordinamento operativo, con l'obiettivo di gestire l'evento in modo efficiente e trasparente nell'interesse di tutti i soggetti coinvolti.

6. Conclusioni

Le principali criticità ricorrenti nei sinistri da diporto riguardano soprattutto la fase iniziale: tempestività della denuncia, qualità/tracciabilità delle evidenze e coerenza delle comunicazioni. Le contestazioni su esclusioni, limiti e franchigie emergono spesso da un disallineamento tra rischio operativo reale e perimetro della copertura, oltre che da adempimenti post-sinistro non rigorosi. La prevenzione efficace si gioca quindi su due piani: ex ante (consulenza assicurativa e due diligence sulle condizioni di polizza in rapporto all'impiego dell'unità) ed ex post (gestione disciplinata del sinistro con evidenze complete e interlocuzioni coordinate). La polizza definisce il perimetro; la gestione del sinistro determina, nei fatti, l'esito.

Disclaimer

WAVES & LAW è una rubrica divulgativa a cura dell'Avv. Gianmarco Capece Minutolo che non costituisce parere legale. Approfondimento di settore di UNİYACHT riflette prassi di mercato e non costituisce consulenza assicurativa.