

*Un'analisi sugli aspetti assicurativi*

# Nuova direttiva Cee sui viaggi tutto compreso

Mi viene chiesto di esprimermi sull'impatto che la nuova direttiva comunitaria sui contratti di viaggio potrà avere dal punto di vista assicurativo per tour operator ed agenti di viaggio.

Naturalmente, molto dipenderà da come lo Stato Italiano recepirà tale direttiva nel proprio ordinamento interno, ma intanto possiamo ipotizzare che con la nuova normativa (dal 1.1.93) sia tour operator sia Intermediari di viaggi saranno responsabili della buona esecuzione del contratto da loro venduto, anche se le prestazioni previste sono fornite da terzi. Tali responsabilità saranno operative:

- per i danni corporali, entro i limiti delle Convenzioni Internazionali che disciplinano le prestazioni dei servizi turistici;
- per gli altri danni, entro i limiti indicati nel contratto di viaggio.

Questo significa che gli assicuratori della responsabilità di tour operator ed intermediari in caso di danno durante un trasporto aereo, marittimo o terrestre o durante il soggiorno in albergo non potranno più invitare il danneggiato a presentare il reclamo direttamente al vettore o all'albergatore, ma dovranno rispondere in prima battuta, salvo poi rivalersi una volta indennizzato

il danneggiato nei confronti del vero responsabile; non solo, ma i limiti di legge applicabili nei confronti del reclamante (stabiliti da convenzioni internazionali) saranno probabilmente più elevati di quelli viceversa applicabili nella rivalsa contro il vettore o albergatore.

Per esempio la Convenzione di Varsavia per il trasporto aereo (protocollo di Montreal) prevede un limite di responsabilità di 100.000 dsp (circa 150 milioni) per passeggero, la Convenzione di Atene per il trasporto marittimo di 700.000 Fr. oro (circa 590 milioni) per passeggero, la Convenzione di Parigi per gli alberghi non prevede limiti per danni a persone; inoltre le eventuali vertenze verranno probabilmente giudicate da tribunali italiani, dove il danno alla persona viene valutato con una certa larghezza. Cosa avverrà, invece, in caso di rivalsa contro un vettore o albergatore del terzo mondo, che capacità economiche potrà offrire e con quali limiti di responsabilità giudicherà un tribunale di tale paese?

È facile capire la grossa differenza di giudizio ed allora gli assicuratori manterranno le coperture esistenti o imporranno delle limitazioni in polizza? È probabile che gli assicurati

dovranno esaminare, molto più in dettaglio di quanto non avvenga oggi, l'attività dell'agenzia. Per esempio, dovranno esaminare le clausole che verranno riportate sui contratti di vendita di viaggi, verso quali paesi avviene il viaggio, con quali vettori aerei, con quali trasportatori interni verranno fatte le escursioni o transiti, che capacità finanziaria o quali coperture assicurative hanno tali operatori e, in base alle informazioni avute, escluderanno alcune eventualità o alcuni paesi o imporranno franchigie o sovrappremi particolari in relazione al maggior rischio corso.

Non ho distinto fra tour operator ed Intermediari di viaggio perché le stesse responsabilità sono previste dalla normativa comunitaria per entrambi gli operatori, tuttavia è presumibile che il maggiore impatto da un punto di vista assicurativo lo avranno i tour operator. In quanto gli intermediari, con ogni probabilità, potranno contare sulla rivalsa nei confronti di un tour operator o di un vettore/albergatore del suo stesso paese o comunque europeo e quindi azione diretta del danneggiato ed azione di rivalsa sarebbero giudicate con leggi analoghe e da giudici con analoghi orientamenti, o addirittura con-

giuntamente.

Non credo che si possa oggi entrare in maggiori dettagli operativi, se non raccomandare l'utilizzo di clausole contrattuali nei contratti di viaggio uniformi per tutti gli operatori e che riportino limiti di responsabilità per danni a cose (bagagli) ragionevoli e quindi accettabili dalle normative giuridiche esistenti. Per esempio, potrebbe essere auspicabile riportare la limitazione per danni o perdite di bagagli prevista dal protocollo di Montreal di 1.000 DSP per passeggero (circa Lit. 1.500.000).

Per riassumere, con l'introduzione della nuova normativa si verificherà una situazione analoga a quella che sta avvenendo nel campo delle merci, dove gli spedizionieri si sono trasformati in spedizionieri vettori e quindi sono passati dalla figura di consulenti del cliente

a quella di controparti di un contratto di trasporto.

Naturalmente la messa in pratica di questa nuova impostazione giuridica non sarà immediata ed i viaggiatori non penseranno subito a coinvolgere l'agenzia viaggi in caso di inconvenienti o incidenti avvenuti durante il trasporto o soggiorno ma la tendenza futura sarà certamente in tal senso e gli assicuratori dovranno prevedere tale atteggiamento ed adeguare gli strumenti assicurativi ed i relativi premi.

**Manfredi Zanardi**  
direttore generale  
Navale Assicurazioni

*A questo proposito abbiamo interpellato anche il nostro esperto che così ci ha risposto:*  
«L'Ania — Associazione nazionale imprese di assicurazione — non ha ancora esaminato la nuova direttiva, e pertan-

to non siamo in grado di fornirvi alcuna notizia sull'atteggiamento che terrà il mercato assicurativo nei confronti della nuova disciplina di responsabilità.

Le confermiamo comunque che attualmente le compagnie sono molto prudenti nei confronti della C.C.V.: molte compagnie rifiutano il rischio, molte altre, hanno preferito uscire dai reparti di coassicurazione, normale è la prassi di limitare la portata delle garanzie escludendo dalla copertura i rischi più gravosi od imponendo franchigie molto alte. Logicamente questa situazione sarà destinata a peggiorare con l'introduzione della nuova legge e pertanto prevediamo che non sarà facile risolvere in modo adeguato il problema della copertura della responsabilità civile dei tour operator.

Borghini e Cossa

