La gestione dei rischi nell'attività off-shore

In occasione del Genoa Shipping Week (26 giugno – 1 luglio 2017) lo Studio Legale Garbarino Vergani ha organizzato, nella mattinata di venerdì 30 giugno presso la Fondazione Edoardo Garrone, un workshop sulla gestione dei rischi e l'assicurazione nell'attività off-shore. Fin dal titolo ("Mobile Off-shore Units - property risks and liability: insurance and more") l'intento è di illustrare, con il coinvolgimento di primari operatori del settore, gli aspetti critici di un'attività ad altissima tecnologia ed altrettanto elevato rischio, in cui l'adozione dello strumento assicurativo non può prescindere da una attenta analisi e sviluppo di risk management.

Per quanto riguarda l'assicurazione dei rischi di costruzione, l'evento offre lo spunto per il confronto tra la tradizionale copertura WELCAR 2001, offerta dal mercato dei Lloyd's e la recente adozione, nell'ambito della revisione del Nordic Plan effettuata nel 2016, di una copertura dedicata per il rischio di costruzione delle unità off-shore, denominata MOU CAR (Mobile Off-shore Unit - Construction All Risk Cover). Il tema appare particolarmente stimolante per il mercato italiano nel cui ambito, anche per l'assicurazione di rischi marine tradizionali, una parte rilevante dell'armamento ha adottato il Nordic Plan in alternativa al tradizionale assetto che prevede la "Polizza Camogli" in combinazione con le ITCH (ovvero le clausole elaborate dall'Institute of London Underwriters).

Tornando alle coperture assicurative per l'attività off-shore, si tratta di uno strumento inteso a contenere il rischio a fronte di un progetto di costruzione che comporta considerevoli rischi ed investimenti economici, portando il committente a rapportarsi non solo con il cantiere, ma con un numero estremamente elevato di appaltatori e subappaltatori, spesso connotati da un livello di specializzazione estremamente elevato, la cui posizione dovrà essere considerata ed efficientemente gestita, sotto il profilo assicurativo, nell'ambito di un progetto complesso e, necessariamente, coordinato.

Passando ad una breve analisi dei termini e condizioni della polizza WELCAR 2001, che ancora oggi costituisce il testo maggiormente adottato sul mercato, si tratta di una copertura all-risks la quale, peraltro, presenta non trascurabili eccezioni e potenziali esclusioni.

Nella propria configurazione standard, la WELCAR 2001 copre i rischi di perdita o danneggiamento degli elementi costitutivi del progetto, inclusi materiali intesi a formarne parte una volta completato, e presenta le seguenti caratteristiche:

- la copertura viene prestata a termini che consentano la sostituzione di un elemento danneggiato con un rimpiazzo nuovo (cd. "new for old"), estendendosi anche ai danni non riparati;
- viene assicurato e risarcito il danno causato da una parte difettosa, ma non il costo di riparazione o rimpiazzo della parte stessa (il principio è quello dettato per le polizze Corpi dalla clausola cd. "Inchmaree"). E' peraltro possibile integrare la copertura con l'acquisto di un'assicurazione addizionale, che consenta il recupero anche della parte difettosa ovvero danneggiatasi. Sull'argomento va segnalato che, specialmente per manufatti di particolare complessità, in cui è agevole imbattersi nel settore dell'off-shore, la distinzione tra danno causato dalla parte difettosa (coperto) e danno alla parte difettosa (escluso) è certamente una questione di una qualche complessità. Gli Armatori dell'unità off-shore "Nukila" (The "Nukila" - [1997] 2 Lloyd's Rep. 146), il cui reclamo assicurativo venne, in ultimo, rigettato, possono essere chiamati a testimoni delle frustrazioni che possono derivare dall'applicazione di tale clausola;
- la copertura si estende ad azioni tese a diminuire od evitare il danno (cd. sue and labour), con massimale fino al 25% del bene assicurato;
- viene prevista anche una copertura per la rimozione del relitto e/o della parte danneggiata, anche in questo caso con massimale pari al 25% del bene assicurato;
- viene, di contro, esclusa la copertura assicurativa di danni a navi od equipaggiamenti galleggianti che non siano destinati a formare parte del manufatto, una volta completato;
- non vi è copertura per danno causati dalla normale usura (e questo appare perfettamente ragionevole), così come danni derivanti da ossidazione, fluttuazione delle temperature e saldature difettose. Su questo punto la copertura decisamente non offre un'ampiezza completa con riferimento ai rischi che possono verificarsi nell'ambito di un complesso progetto di costruzione o trasformazione;
- è di particolare rilievo notare che la polizza WELCAR è strutturata in modo da offrire copertura non solo ai soggetti interessati allo svolgimento del progetto che siano stati inseriti quali assicurati di polizza, ma, più in generale, a tutti i soggetti (genericamente indicati come "other assured", altri soggetti assicurati) che siano comunque coinvolti nello sviluppo del progetto, anche nei diversi stadi del proprio svolgimento. La dizione adottata nella polizza WELCAR al fine di realizzare questa estensione è la seguente: "Any other company, firm, person or party (including contractors and/or subcontractors and/ or manufacturers and/ or suppliers) with whom the Assured(s) named…have entered into written contract(s) directly in connection with the project". The benefits passed to the other assured are said to be "no greater than such contract allows". Generalmente gli Assicuratori rinunciano alla rivalsa nei confronti sia dei co-assicurati espressamente indicati in polizza che degli altri soggetti assicurati, come sopra definiti. Tuttavia quale condizione per l'operatività della copertura nei confronti degli altri soggetti assicurati la polizza richiede che tali soggetti abbiano posto in essere procedure di quality assurance e quality control (comunemente indicati in modo complessivo con la sigla QA/QC) equivalenti a quelle adottate dagli Assicurati di polizza. Si tratta di una clausola di complessa interpretazione ed applicazione, che pone degli oneri non trascurabili in capo ai soggetti assicurati e che, nella pratica, viene spesso cancellata;
- al completamento del progetto di costruzione o trasformazione una copertura a condizioni limitate, denominata "maintenance" viene prestata per un periodo generalmente fissata in 12 ovvero diciotto mesi. La copertura viene prestata per rischi nominati (derogando quindi all'originaria impostazione all risk della CAR) in particolare con riferimento ai danni che derivino da negligenza od errore nell'esecuzione delle lavorazioni poste in essere nel completamento del progetto. L'intenzione è quella di fornire una copertura per perdite la cui causa risalga al periodo di svolgimento dei lavori nell'ambito del progetto di costruzione e trasformazione. I rischi ulteriori dell'unità off-shore troveranno copertura adeguata delle usuali polizze Corpi che verranno stipulate, ciascuno per i rispettivi interessi dalle parti coinvolte nella gestione della mobile off-shore unit.

Di tali complessità e particolarità di ogni singolo progetto decisamente ed opportunamente prende atto il nuovo wording del Nordic Plan, su cui riteniamo opportuno spendere qualche osservazione conclusiva, in attesa degli approfondimenti che senz'altro emergeranno dal worskshop del 30 giugno. Non a caso, il termine impiegato nella Sezione 6, clausola 18.81 del Plan per identificare l'oggetto della copertura è "il progetto" (the "Project"). Il commentario al Plan dà espressamente atto che lo scopo di ciascun progetto varia considerevolmente per ciascuna singola fattispecie, sottolineando come sia estremamente importante l'analisi e valutazione del rischio per ciascun singolo progetto al fine di disegnare la copertura assicurativa maggiormente confacente allo scopo fino, al limite, a ripiegare sull'adozione della normale copertura Builder's Risk di cui al Capitolo 19 del Plan, allorquando la stessa possa essere considerata sufficiente alla copertura dei rischi derivanti del progetto.

Ancora una volta viene sottolineata l'importanza dell'esperienza e sensibilità dell'operatore e dei propri ausiliari, tra cui in primis il broker assicurativo per la corretta valutazione del rischio e la sussunzione del medesimo nelle categorie e, in conseguenza, nei prodotti che offre il mercato.

Enrico Vergani
Studio Legale Garbarino Vergani