L'industria offshore è una sfida costante per gli assicuratori marittimi

Contractor, avvocati e broker si confrontano sulle peculiarità del settore durante un convegno organizzato a Genova dallo studio Garbarino Vergani

Genova - Le caratteristiche peculiari dell'industria offshore, e dei mezzi navali che vi operano, si riflettono pesantemente sul versante assicurativo, delineando profili di rischio diversi da quelli tradizionalmente associati alle attività marittime, e necessitando quindi di coperture apposite. Un argomento complesso, su cui ha cercato di fare un po' di chiarezza lo studio legale genovese Garbarino Vergani, che – nell'ambito della Genoa Shipping Week – ha organizzato un convegno sul tema, intitolato 'Mobile Offshore Unit – Property Risk and Liability'.

A rappresentare l'industria, ovvero gli utenti dei servizi legali e assicurativi, è intervenuta Saipem, il cui Offshore Drilling Asset Manager Fortunato Amaddeo ha ricostruito il contesto in cui la sua azienda, così come gli altri contractor del comparto oil&gas, si muovono: "Con il greggio ancora debole, attorno ai 50 dollari al barile, molte delle oil major hanno ridotto i budget per attività di esplorazione e produzione, passando da 51 miliardi di dollari del 2013 ai 31 (-37%) dello scorso anno". Situazione che ovviamente ha depresso la domanda di mezzi offshore, i cui noli nello stesso arco di tempo "si sono più che dimezzati passando da 600.000 a meno di 300.000 dollari al girono", e che rischia di essere aggravata, se gli investimenti non ripartiranno, dalle nuove costruzioni che presto verranno consegnate dai cantieri: "Dei

100 jack-up in costruzione, ben 98 sono senza contratto, e circa la metà dei 45 floaters (semi-sub rigs e drillships) si trovano nella medesima condizione".

Al di là della congiuntura di mercato, comunque, restano numerose incertezze sulla classificazione, a fini legali e quindi anche assicurativi, delle mobile offshore units, come spiega nel suo intervento Marco Mastropasqua, partner dello studio Garbarino Vergani: "E' difficile stabilire se questi mezzi possano rientrare nella definizione di nave, poiché essa varia molto a seconda del contesto normativo cui si fa riferimento. Le diverse convenzioni internazionali che si sono susseguite nel corso dei decenni hanno di volta in volta modificato il perimetro della definizione di 'ship' o 'vessel', senza contare che anche l'Unione Europea, con la Direttiva 2013/30 sulla sicurezza delle operazioni offshore dell'industria oil&gas è entrata nel merito della questione". A questa stratificazione normativa – prosegue Mastropasqua – si aggiunge poi il livello nazionale: "L'articolo 136 del Codice della Navigazione utilizza un concetto di 'nave' molto ampio, senza tuttavia fare, ovviamente, nessun riferimento esplicito ai mezzi offshore".

Oltre all'indeterminatezza delle definizioni, va poi considerato – come spiega John Harald Wiik, Presidente di Crossbeam e di CR Nordic (gruppo Cambiaso Risso) – che "quella offshore è un'industria molto complessa da assicurare, perché le sue attività hanno un elevatissimo tasso di innovazione tecnologica, sono in costante mutamento e molto spesso si svolgono in condizioni ambientali estreme". Fattori che, almeno in Norvegia, dove il business dell'estrazione petrolifera in alto mare genera una quota rilevante del PIL, hanno spinto gli assicuratori – come evidenzia Mauro Iguera, CEO di Cambiaso Risso, che dal 2014 è presente stabilmente su quel mercato con la sua controllata CR Nordic – ad adattarsi e a seguire in modo rapido ed efficiente le evoluzioni del mercato offshore: "Il Chapter 18 del Nordic Marine Insurance Plan, redatto nel 2013 e modificato nel 2016, è interamente dedicato alle attività offshore, ed elenca in modo preciso tutte le tipologie di mezzi coinvolte nonché la rispettive responsabilità di operatori e contractor". Una maggiore specializzazione del settore assicurativo, quindi, che ha consentito di superare le incertezze che invece permangono su altri mercati in relazione alla corretta categorizzazione delle mobile offshore units, e quindi anche delle relative coperture assicurative. È

Diverso, e forse ancor più articolato, il fronte delle coperture P&I, ovvero della responsabilità civile degli armatori, che per le attività marittime tradizionali vengono fornite dai Club su base mutualistica: "È difficile stabilire un confine tra i mezzi fissi, come i jack-up ancorati, che si devono assicurare sull'energy market, e i mezzi mobili, sostanzialmente assimilabili alle navi, che invece solitamente si coprono con i P&I Club" chiarisce infatti Federico Deodato, CEO di PL Ferrari, introducendo l'argomento in apertura della seconda sessione dei lavori, moderata dall'avvocato marittimista Enrico Vergani, Senior Partner dello studio Garbarino Vergani.

"I rischi relativi alle operazioni dei mezzi offshore – prosegue Deodato – sono diversi da quelli degli armatori tradizionali, motivo per cui i Club dell'International Group hanno stabilito una serie di limitazioni. Le drilling unti, per esempio, non possono essere assicurate tramite il sistema mutualistico, mentre le production unit possono godere di coperture P&I (che hanno il vantaggio, assicura Deodato, di fornire un servizio al cliente incomparabilmente migliore rispetto alle assicurazioni di mercato, in caso di sinistro) soltanto durante gli spostamenti, quando operano come una nave 'normale', ma non quando iniziano le attività produttive in giacimento. Analogamente, le accomodation unit posso accedere alle coperture fornite dai Club quando navigano, ma non quando sono ancorate e diventano quindi parte integrante del processo produttivo".

Ci sono poi altri casi in cui "pur svolgendo attività che sono assicurabili tramite il sistema mutualistico dei Club, le mobile offshore unit devono comunque dotarsi di apposite 'contractual exstension of cover' per determinate tipologie di rischi".

In questo contesto assai complesso, conclude Deodato, "è particolarmente importante un confronto costante tra assicuratori, broker e clienti, necessario per verificare che le polizze siano sempre adeguate all'evoluzione dell'attività degli operatori dell'industria, che nel settore offshore muta molto rapidamente".

Francesco Bottino