SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Le fasi potenzialmente “patologiche” nelle operazioni di refit di un superyacht

Nicola Capuzzo · Sunday, April 16th, 2023

Contributo a cura di avv. Cecilia Vernetti *

*** studio legale Camera Vernetti**

Premessa

La regolamentazione delle operazioni di refit è generalmente affidata alle condizioni generali del Cantiere incaricato del lavoro, che vengono solitamente richiamate nell’offerta o quotation sottoscritta dal committente per accettazione. I lavori da effettuarsi nel caso concreto vengono poi solitamente dettagliati nella specifica tecnica,
che viene allegata all’offerta, unitamente alla price list, ossia al tariffario del cantiere, per le parti non incluse nella quotation. Nel caso di refit importanti può anche essere prevista la stipula di condizioni particolari o di un contratto ad hoc, che viene negoziato tra le parti. Spesso nella pratica viene utilizzato l’ICOMIA Superyacht Refit Contract (ora alla 7° edizione), che è stato elaborato grazie alla cooperazione di rappresentanti armatoriali e cantieri di refit, parte dell’ICOMIA Superyacht Refit Group, e grazie alla consulenza di avvocati e assicuratori esperti nel settore dello shipping.

Tale formulario consta di:
i) una pagina iniziale a “box”, da compilarsi di volta in volta a cura delle parti, in cui vengono indicati gli elementi specifici del singolo refit, tra cui: i dati delle parti, la legge e giurisdizione applicabile, il technical expert incaricato dalle parti di risolvere le controversie tecniche, i limiti di responsabilità contrattuale delle parti e i massimali di polizza del cantiere, l’importo giornaliero delle penali (e relativo CAP e periodo di grazia);
ii) di un insieme di clausole standard (14 in tutto) che disciplinano nel dettaglio l’oggetto del contratto, i diritti e gli obblighi delle parti e le rispettive responsabilità, i termini di pagamento, le garanzie post consegna, la risoluzione del contratto ecc. Le parti nell’esercizio della loro libertà contrattuale possono modificarne alcune clausole per renderle più confacenti ai loro accordi concreti; ed infine
iii) di una parte finale dedicata agli allegati contrattuali, includenti la quotazione e le specifiche, i

modelli di variation certificate, di protocol of delivery e di minor deficiencies list da compilare a cura dei contraenti a seguito di loro accordi.

L'ICOMIA è un contratto ritenuto completo ed equilibrato ed in quanto tale dovrebbe ridurre al minimo le controversie tra cantiere e armatore nascenti dai contratti di refit. In proposito Rob Papworth, Chairman dell'ICOMIA Superyacht Refit Group ha commentato: "Over the last 10 years, the ICOMIA Superyacht Refit Group Standard Framework Contract has become the de facto contract in the refit and repair sector with over 1000 contracts representing hundreds of millions of euros already completed. We saw during the COVID crises that despite these unprecedented times none of our members reported any legal issues with their clients which can at least partially be attributed to the clear guidelines laid out in the contract …"

II. Focus su alcuni aspetti

Traendo alcuni esempi dalla pratica, si possono individuare alcune questioni potenzialmente "patologiche" che si verificano nelle varie fasi del contratto, ossia quella preparatoria, quella esecutiva e quella di riconsegna/post consegna.

1. Fase che precede l'esecuzione dei lavori

Le condizioni generali del Cantiere (oltrechè l'ICOMIA) prevedono l'obbligazione del committente di:
– comunicare al Cantiere qualsiasi danno o vizio che possa interessare lo yacht e/o influire sulla sua integrità strutturale; nonché di
– presentare al Cantiere:
i) il piano di alaggio (lifting plan), e di fornire in genere le informazioni utili per l'alaggio della barca (dislocamento, dimensioni, disegni o piano della carena, comprensivi di posizioni di assi eliche ed eventuali accessori/disegni strutturali dello scafo e punti di forza); nonché
ii) Il piano di taccaggio (docking plan) per l'appoggio sulle taccate messe in opera dal cantiere

E' previsto quindi un esonero e manleva da responsabilità del cantiere per eventuali danni che si verifichino in conseguenza della mancanza o inesattezza delle informazioni o documenti forniti da parte dell'armatore. In caso di danno, l'onere di provare che lo stesso sia stato conseguente all'inesattezza o insufficienza delle predette informazioni o documenti da parte dell'armatore è a carico del cantiere. Detto onere è piuttosto stringente, tenuto conto che l'ICOMIA prevede che i danni
debbano essere "ultimately due" alla mancanza di informazioni o documenti, che devono essere pertanto la causa proxima dell'evento dannoso. Nel caso, quindi, in cui ricorra un'altra causa concorrente, anch'essa causativa del danno, quale ad esempio una responsabilità del cantiere in fase di sollevamento, l'esenzione di responsabilità del cantiere verrebbe meno.

Nella pratica, non è sempre facile determinare la responsabilità del cantiere o del committente in caso di danno che si verifichi in tali fasi ed è quindi fondamentale che le parti regolino dettagliatamente i rispettivi obblighi e conducano un preventivo risk assessment e un'analisi tecnica e documentale quanto più dettagliata possibile prima di procedere.

Inoltre, in una prospettiva di legge e giurisdizione italiana, l'esperienza mostra che in una eventuale CTU il consulente verrebbe chiamato ad appurare non solo l'accuratezza delle informazioni fornite dall'armatore, ma anche la diligenza del cantiere, quale operatore professionale, nel verificare e fare affidamento sui dati forniti dall'armatore. Così ad esempio,

qualora l'armatore fornisse un docking plan non più attuale o incompleto, in caso di danno il cantiere potrebbe comunque contare sulla protezione della clausola, oppure, sulla base degli obblighi di esecuzione del contratto secondo la diligenza dell'operatore professionale e la buona fede, sarebbe comunque tenuto a coordinarsi con l'armatore per aggiornare/completare il docking plan ed evitare così la verificazione di danni?

Spesso nella pratica i CTU, e quindi i Giudici o gli Arbitri investiti della controversia, individuano responsabilità concorrenti pronunciando quindi sentenze che prevedono una reciproca soccombenza delle parti coinvolte.

2. Fase esecutiva del contratto

2.1. Nel corso di un contratto di refit è del tutto usuale che vengano richiesti o si rendano necessari:
i) additional works (lavori aggiuntivi) richiesti dall'armatore in corso d'opera;
ii) emergent works (lavori sopravvenuti), ossia lavori non previsti alla data del contratto che si rendano tuttavia necessari in corso d'opera
iii) lavori richiesti da modifiche regolamentari/di classe successive alla data del contratto

Per il caso in questione l'ICOMIA contiene una disciplina dettagliata, prevedendo anzitutto che il cantiere è tenuto a porre in essere sforzi ragionevoli per inserire nel processo di refit i lavori addizionali richiesti dall'armatore.

Inoltre, il contratto prevede che detti lavori debbano essere concordati mediante variation certificates o change orders, sottoscritti tra le parti, che devono prevedere costi e tempi di esecuzione del lavoro e la corrispondente proroga del termine di consegna.

Cosa succede se durante il refit le parti non si mettono d'accordo su tali condizioni (ad es. sull'identificazione del lavoro come extra o meno, ovvero sul suo costo e tempo di
esecuzione) e il change order non viene sottoscritto? L'ICOMIA (e generalmente le condizioni generali dei Cantieri) prevedono che in mancanza di sottoscrizione del change order da parte dell'armatore, entro un dato termine, il cantiere non abbia alcun obbligo di eseguire il lavoro aggiuntivo e possa proseguirre con i lavori
contrattuali (salvo per i lavori regolamentari obbligatori che possono essere eseguiti anche senza il consenso dell'armatore e a spese di quest'ultimo).

Ma cosa succede se un lavoro sopravvenuto è necessario alla prosecuzione dei lavori contrattuali? Alcune condizioni generali di cantiere prevedono la facoltà del cantiere di
procedere comunque con tale lavoro, addebitandone il costo all'armatore in base ai prezzi unitari inclusi nella quotation o alle tariffe generalmente praticate.
In alternativa, le parti potrebbero procedere con il lavoro "under protest" e sottoporre frattanto la questione ad un technical expert, facoltà espressamente prevista dall'Icomia per le controversie di natura prettamente tecnica.

2.2. Un ruolo fondamentale nella gestione dei change orders e in genere nella risoluzione dei problemi che insorgano in fase esecutiva del refit è quello del rappresentante
armatoriale (spesso il comandante).
Al comandante, o al soggetto incaricato della sorveglianza lavori, viene conferito solitamente un potere di rappresentanza dell'armatore verso il cantiere che gli conferisce il potere di:
– negoziare e sottoscrivere i change orders;
– segnalare eventuali deficiencies in corso d'opera e chiederne la rettifica;

– approvare o meno gli stati di avanzamento lavori e quindi autorizzare il pagamento del prezzo corrispondente;
– assistere alle prove a mare e sottoscrivere il verbale di accettazione lavori;
– sottoscrivere la lista delle minor deficiencies;
– individuare i vizi in garanzia e denunciarli al cantiere entro i termini.

III. Fase di consegna/post consegna

3.1. Penali

Nel caso in cui il contratto preveda un termine di consegna vengono spesso concordate penali giornaliere (liquidated damages) per ritardata consegna, che iniziano a decorrere dopo un termine di grazia e vengono contenute entro un limite massimo. Tutti questi aspetti (rata giornaliera decorrenza e CAP) devono essere preventivamente
concordati tra le parti e indicati nel contratto.

Le penali costituiscono una predeterminazione del danno da ritardo e, quindi, i contratti e le condizioni generali prevedono generalmente l'esclusione del diritto dell'armatore di reclamare, in aggiunta alle penali, qualsivoglia danno indiretto per mancato utilizzo dello yacht e/o mancato guadagno (in caso di yacth commerciale).
Al fine di non incorrere nelle penali il cantiere elenca generalmente nelle proprie CG i casi di "permissible delays", ossia di ritardi non imputabili che danno diritto a prorogare la consegna contrattuale e che includono generalmente:
– inadempimenti dell'armatore (ad es nel fornire documenti o attrezzature);
– sospensione lavori per mancati pagamenti;
– casi di forza maggiore;
– proroghe contrattuali concordate mediante change orders;
– ritardi causati da subcontraenti dell'armatore o terzi (ad es. enti di classifica);
– ritardi nei tests o trials.

La regolamentazione delle penali, così come la predeterminazione di una data realistica di consegna e di un CAP è fondamentale, tenuto conto del fatto che le penali sono difficilmente assicurabili (la copertura SRL del cantiere generalmente non copre le penali).

3.2. Riconsegna dello yacht ed eventuali vizi

Le CG di cantiere prevedono generalmente che il committente non possa rifiutarsi di sottoscrivere lo stato di avanzamento o il verbale di consegna a causa di "vizi minori".
Questa nozione non è di facile identificazione e se non viene sufficientemente definita può dare origine a controversie. L'ICOMIA definisce i vizi minori come quelli che non inficiano la navigabilità o uso in sicurezza dello yacht o influenzino in maniera sostanziale il suo uso come pleasure yacht, né pongano fuori esercizio alcuni dei i suoi principali sistemi, aree, macchinari o impianti. Le CG dei cantieri tendono a restringere questa nozione limitandola all'ipotesi di innavigabilità o inefficienza dei principali macchinari impianti, per l'evidente ragione che i presenza di una major deficiency il cantiere sarà in default e il committente potrà rifiutarsi di firmare il protocol of delivery e di pagare il prezzo e, se previste, decorreranno le penali da ritardo.

3.3. Garanzia

La clausola di garanzia è prevista in tutti i contratti di refit ed è prestata solitamente dai cantieri per

i lavori, ossia per i vizi e/o difetti di installazione e/o dei materiali eventualmente forniti dal cantiere.

La garanzia post delivery esclude, invece, la risarcibilità di qualsiasi eventuale danno indiretto che dovesse derivare all'armatore da un danno coperto dalla garanzia.
Le condizioni generali di cantiere e il contratto ICOMIA fanno generalmente salve le garanzie dirette dei fornitori di macchinari e impianti, escludendo la garanzia di cantiere per tali forniture, ferma restando soltanto la garanzia per l'installazione ad opera del cantiere. Le principali controversie in tema di garanzia attengono solitamente all'identificazione del vizio come coperto dalla garanzia o ricadente in una esclusione (tra cui in particolare, impropria o deficiente manutenzione, usura, riparazioni effettuate altrove, eventi accidentali).
A tale fine, i contratti e le condizioni generali di cantiere prevedono un diritto di ispezione a favore del cantiere, prima dell'esecuzione della riparazione, al fine di verificare che si tratti effettivamente di un difetto coperto dalla garanzia.

È quindi essenziale che l'armatore denunci tempestivamente il vizio (entro il termine contrattuale previsto) e consenta al Cantiere di constatare il danno promuovendo, in caso di disaccordo, accertamenti tecnici congiunti con periti di parte. L'ICOMIA prevede espressamente lo strumento della perizia tecnica, che, nel caso di
controversie di questo genere, è certamente più efficiente rispetto all'ATP giudiziale, che ha tempi incompatibili con le esigenze della nautica e spesso non offre la competenza richiesta.

Infine, i contratti e le condizioni generali di cantiere prevedono una disciplina dettagliata dei costi connessi ai lavori in garanzia, stabilendosi generalmente che i costi di trasferimento dello yacht presso il cantiere per l'effettuazione del lavoro in garanzia resti a carico dell'armatore, mentre i costi di eventuale dry dock (a volte di importo superiore al lavoro stesso), vengano divisi tra armatore e cantiere nel caso in cui, oltre al lavoro in garanzia, debbano essere fatti contemporaneamente lavori a convenienza armatoriale.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

> Il refit italiano si impone grazie (soprattutto) alla flessibilità

> Le FOTO del 2° Forum di SUPER YACHT 24 al Marina Genova

This entry was posted on Sunday, April 16th, 2023 at 11:45 am and is filed under Services, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.