

JH143, un criterio di rischio da rivedere?

LUIGI BERALDO, ALESSIO GNECCO

Un tipo particolare di accertamento che a volte gli Assicuratori richiedono ai periti AIPAM è lo Shipyard Risk Assessment o JH143, volto ad individuare il livello di rischio nel corso della costruzione, trasformazione o riparazione navale, sia per progetti specifici che per una analisi generale delle caratteristiche del cantiere. Come è usuale in campo marittimo, anche la **JH143** è nata sulla spinta delle esigenze del mercato anglosassone e la maggior parte di interventi richiesti a periti in tutto il mondo sono stati in passato svolti da un numero limitato di società inglesi. Di conseguenza, le procedure adottate dalle stesse società sono diventate ciò che il cliente si aspetta di ricevere e pur non essendo rigidamente codificato, è ormai invalso l'uso di esaminare i seguenti aspetti principali:

- *Rischi geografici ed ambientali*
- *Condizioni generali del sito*
- *Processi e procedure di produzione*
- *Controllo di qualità*
- *Manutenzione generale*
- *Gestione dei fornitori ed appaltatori*
- *Gestione dei permessi di lavoro*
- *Piani di gestione delle emergenze*
- *Capacità antincendio*
- *Equipaggiamenti del cantiere*
- *Controllo atmosferico e dei gas industriali*
- *Varo e prove in mare*
- *Sicurezza del sito*
- *Eventi precedenti*

A ciascuno dei capitoli sopra elencati viene attribuito un voto da **A** ad **E**, dove si indica con:

A: Condizione come nuova, impossibile da migliorare, livello di rischio estremamente basso, inappropriato elevare raccomandazioni.

B: Buone condizioni, raccomandazioni non necessarie

C: Soddisfacente

D: Insoddisfacente all'atto della visita. Accettabile nel breve termine, mentre si procede alla rettifica.

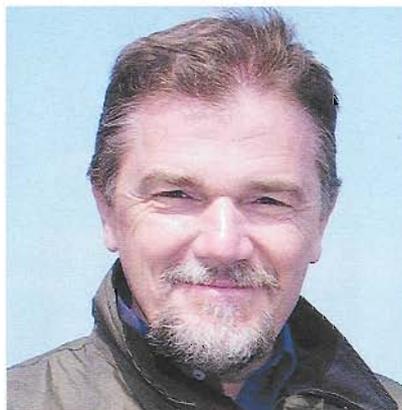
E: Seriamente insoddisfacente, presenta un livello di rischio considerato inaccettabile. Richiesta di rettifica immediata.

Gli scriventi hanno effettuato un certo numero di visite del tipo di quelle sopra descritte e ritengono che questo schematico approccio, pur presentando dei limiti, risulti un valido strumento per individuare aspetti di rischio sottovalutati.

A volte risulta imbarazzante esaminare "i rischi ambientali" o "geografici" di un cantiere navale europeo, probabilmente sorto sulle fondamenta di un arsenale medioevale, in



La Spezia 1991: la caduta del contrappeso di una gru affonda un traghetto ai lavori. La visita di un perito avrebbe potuto prevederlo?



Alessio Gnecco

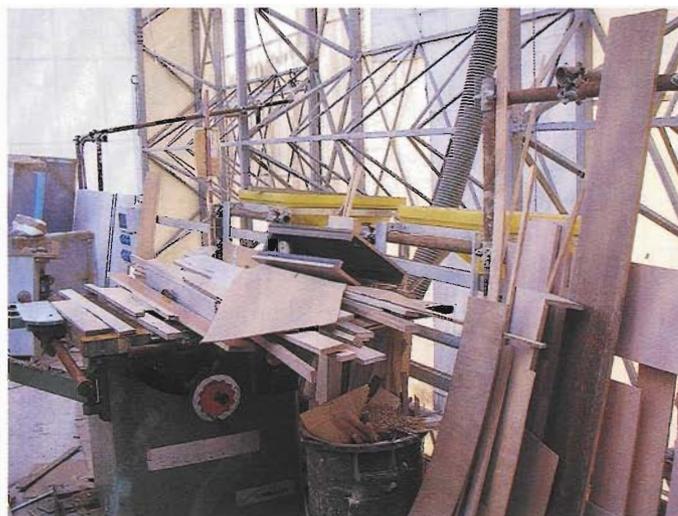


Luigi Beraldo

The article examines the basic aspects of a Shipyard Risk Assessment as per JH143 Guidelines, suggesting some considerations about the effectiveness and reliability of these type of surveys, which, although have obvious limits, remain an useful tool to evaluate the risk of the shipbuilding industry from the point of view of the Insurers.

un'area nella quale la costruzione navale è storia di secoli ovvero nelle adiacenze di altri insediamenti industriali "pericolosi", quali ad esempio un impianto petrolchimico, ma al contrario un simile approccio acquista significato per realtà più recenti, ad esempio in Estremo Oriente o riguardanti la cantieristica da diporto. La visita di un perito consente a volte di individuare precauzioni alle quali non era stato pensato "perché è sempre stato fatto così" o perché l'abitudine impedisce di notare quanto risulta invece evidente ad

un occhio estraneo. Le visite **JH143** mantengono pertanto un loro significato tecnico, ed anzi sarebbe auspicabile uno sviluppo sempre più diffuso dell'analisi del rischio, in grado di



Incendio in un cantiere (Fonte US Coast Guard). A lato, situazione pericolosa con materiale infiammabile "immagazzinato" sotto la copertura termoplastica posta a protezione di uno yacht in costruzione

rappresentare un valido strumento di prevenzione del danno.

Per contro si ritiene opportuno dare risalto alle responsabilità che ricadono sulle spalle del perito incaricato, al quale viene richiesto di esaminare in poche ore una realtà complessa, spesso anche logisticamente vasta e diversificata, esprimendo pareri sulla scorta di un semplice esame visivo o, nel migliore dei casi, a seguito dell'esito di una esercitazione di emergenza.

A fronte di un accertamento così limitato, verrà assicurato un rischio enorme, dove gli eventi hanno spesso conseguenze catastrofiche.

Riteniamo quindi che il sistema che ha prodotto questo genere di accertamenti meriterebbe una seria riconsiderazione, che tenga conto anche delle opinioni ed esperienze di chi tali attività ha svolto e svolge, al fine di fornire un servizio sempre più affidabile e rispondente alle richieste del mercato. #