



ALESSANDRO
SOMMELLA
AIPAM partner
since 1995

Condition survey e la valutazione del rischio

ALESSANDRO SOMMELLA

Navi in compravendita, navi da noleggiare, stimare e assicurare, coperture da rinnovare. Navi nuove, ben costruite e maneggevoli, o sisterships made in China. Signore tedesche di vecchio stampo che non si sono mai lasciate andare a piccole river-sea russe, stanche di girare per i mari schivando altezze d'onda proibite. Navi amate e odiate ma tutte, comunque, rispettose della loro missione. Sotto cento bandiere, con equipaggi di ogni razza. Ben comandate e curate, o maltrattate fino a diventare sub-standard.

La valutazione dei rischi nel trasporto marittimo, in particolare di quelli direttamente connessi con la nave, garantisce un elevato valore aggiunto al progetto della spedizione.

La perizia per l'accertamento delle condizioni della nave, in senso lato, è sempre più richiesta. Ma non solo lo scafo e le macchine, per quanto fondamentali, sono le aree da ispezionare; bensì il management, la bandiera, l'equipaggio, la manutenzione, l'aggiornamento delle carte nautiche, i manuali, le apparecchiature di navigazione, l'area di trading, e non ultimo i pirati. Una miriade di rischi resi ancora più insidiosi da regolamenti vecchi, nuovi o non ancora in vigore ma che, prima o poi, richiederanno adeguamenti, strutturali e strumentali, magari costosi, che possono vanificare o comunque ridimensionare sensibilmente il business sperato.

Quasi sempre, tuttavia, il tempo a disposizione del perito per una condition survey esaustiva è veramente esiguo.

In fase di compravendita, per esempio, capita spesso che la nave sia resa disponibile in un porto per il tempo limitato alle operazioni commerciali. Poche le casse di zavorra vuote e ispezionabili, le stive parzialmente cariche, la tenuta delle chiusure di boccaporta difficilmente controllabile, le gru e i mezzi di carico non utilizzati, le macchine ferme, salvo uno o due generatori. Altrettanto pochi i tests consentiti in porto. E così è necessario osservare con attenzione, a distanza ravvicinata; esaminare libri giornali e di macchina per valutare la performance dei motori, prendendo nota delle ore di funzionamento dall'ultima revisione e dei parametri principali in navigazione e quant'altro. Inoltre, l'esperienza e il feeling che si può creare in quelle poche ore, direttamente con la nave e il suo equipaggio, risultano spesso determinanti.

I fattori di rischio estrapolati con l'esperienza, quali l'età e il cantiere di costruzione, la bandiera, la nazionalità dell'equipaggio o l'area di trading, sono, a regola di pollice, quelli generalmente tenuti in prima considerazione. Ma non bastano per un'analisi oggettiva e scien-



tifica. Per esempio, non sempre l'età è un indicatore attendibile.

Quali strumenti possono dunque essere utilizzati dal perito per l'esecuzione dell'incarico, con risultati ripetibili e degni di fiducia?

Le linee guida dei P&I clubs per le varie tipologie di nave, forniscono ai surveyors un supporto "passo-passo" indicando, talvolta, anche il tempo ritenuto necessario e sufficiente per effettuare una determinata ispezione. Per una routine survey, ad esempio, qualche club concede al massimo cinque ore.

I risultati dell'ispezione delle aree sensibili della nave confluiscono in un punteggio finale che fornisce, in sintesi, una fotografia della bontà della nave o delle sue carenze. Una lista delle eventuali raccomandazioni da dare al Comando nave al termine dell'ispezione e da allegare al rapporto preliminare entro le ventiquattrore successive, conclude la visita. Segue il rapporto finale, generalmente, entro un massimo di sette giorni.

Perizie strutturali, che richiedono un tempo decisamente più lungo rispetto a una routine survey, spesso con nave in bacino o ai lavori, possono essere richieste dagli assicuratori H&M agli armatori, a seguito di una warranty clause. Dopo una perizia generale, in cui devono essere effettuate anche misure random di spessore, il surveyor può infatti decidere di sottoporre la nave ad un follow-up, per accertamenti più approfonditi. I risultati vengono discussi con il rappresentante dell'armatore presente a bordo e le eventuali raccomandazioni eliminate entro un termine stabilito, in genere non superiore a tre mesi, come previsto dal contratto di as-

Ships for sale, ships to be chartered, estimated and insured, covers to be renewed. New ships, well built and managed or sisterships made in China some years earlier. Old-fashioned German ladies which were never neglected or small Russian river-sea ships tired to go around the sea avoiding waves of forbidden heights.

The assessment of sea transport risks and thus those directly connected to the ship warrants an additional value to the shipment project. The survey aiming at the assessment of the ship's condition in a wide sense is more and more applied for. However, not only hull and engines are the parts to be surveyed, albeit of paramount importance, but the management, flag, crew, maintenance, updating of charts, manuals, navigation apparatuses, trading area and, last but not least, the pirates. There are numberless risks which are made even more insidious by old, new or not yet valid regulations which will require, sooner or later, structural and instrumental, perhaps expensive, adjustments which might nullify or however remarkably reduce the hoped business. It must be said that the time at the Surveyor's disposal for an exhaustive survey is however very scanty. On occasion of a sale-purchase, for instance, it often happens that the ship is made available at a port during the time of commercial operations only. The ballast tanks in an empty condition and suitable for inspection are few, the holds are partly loaded, the tightness of hatch covers scarcely inspectable, the cranes and the cargo handling equipments are not in use, engines are idle but for one or two generators. Likewise few are the tests allowed in the port area. It is therefore necessary to perform an attentive examination at a close distance, to peruse logbooks and engine logs in order to estimate the performance of engines, making a note of working hours elapsed since the last overhauling, the main parameters during navigation and all other appropriate data. Moreover, the experience and the feeling that may arise in those few hours with the ship and her crew are of paramount importance. The risk factors deduced through experience, such as the ship's age and the shipbuilding yard, the flag, the nationality of the crew or the trading area are, as a rule, those generally highlighted first. They are however insufficient for an objective and scientific analysis. For instance, age is not always a telltale factor. Thus one may ask what tools may be used by the Surveyor in the performance of his task with reliable and trustworthy results.

The P&I guidelines, for the various types of ships provide to the Surveyors "step by step" support, sometimes also indicating the time deemed necessary and sufficient to make the inspection. For a routine survey, for instance, some Clubs grant five hours' time as a maximum.

The outcome of inspections to the ship's sensitive parts, results in a final rating which provides a summary outline of the ship's good standing and shortfalls, if any. A list setting out recommendations to be given to the ship's Master at the end of the inspection and to be attached to the preliminary report within twentyfour hours thereafter, concludes the survey operations. The final report generally follows within seven days as a maximum. Structural surveys which require a decidedly longer time than a routine survey, often on a drydocked ship or during repairs, may be requested by the H&M Insurers to Shipowners under a warranty clause.



sicurazione.

La relazione di perizia, breve e concisa, deve contenere una valutazione oggettiva del livello di rischio da assumere o appena assunto, a beneficio del sottoscrittore. In circostanze normali, una warranty condition survey (JH115), non necessariamente strutturale (JH722), richiede un minimo di due surveyors e quattro giorni-uomo, senza tener conto della fase di preparazione e del tempo per scrivere il rapporto.

Ancora più approfondita si prospetta invece una perizia di valutazione delle condizioni nave, a un certo punto della sua vita utile, per assegnarle un punteggio basato sulle sue reali condizioni, indipendentemente dalla classificazione e dall'età. Il CAP - Condition Assessment Programme che gli enti di classifica offrono ad armatori e noleggiatori, prevede misurazioni di spessore, da parte di ditte qualificate, con verifica della robustezza originaria delle strutture di scafo e un'analisi a fatica. Esame e prove di funzionamento, senza smontaggi, competono all'area macchinari e impianti. Sul punteggio globale della nave incidono scafo e macchinari e impianti, rispettivamente nella misura del 70% e del 30%.

La verifica della posizione di classe e delle visite, ai fini di una condition survey, è sempre richiesta.

Un controllo dei records di classe, dove consentito dall'armatore, serve a capire se nella vita della nave ci sono episodi ripetitivi da tenere in futura considerazione.

L'acquisizione dei valori di mercato, attraverso indagini e considerazioni di estimo navale, completano il quadro, se richiesto.

La vasta casistica disponibile in AIPAM rappresenta oggi un prezioso patrimonio che i Soci mettono al servizio dei loro Clienti. Tuttavia, un perito attento non può essere schiavo del tempo.

Non solo Pulcinella sa che per mare non ci sono taverne.