



**DANIELE
MOTTA**
Socio AIPAM

Perito navale tra ruolo giuridico e riconoscibilità assicurativa

Quando ci si avvicina a disquisire sulla figura del Perito Navale, non si può probabilmente prescindere dal considerare tale professionalità direttamente correlata ad una parte della storia delle assicurazioni marittime tout court e a quei sinistri ove, al centro, vi è sempre il cosiddetto "bene nave" (sic! sia l'unità da diporto che mercantili).

Relativamente a questa specifica professionalità, pacificamente riconducibile al profilo squisitamente peritale e a quella del commissario d'avaria (cfr. pag. 359 e s.s. - Le assicurazioni marittime di S. Ferrarini ed. 1991) per i sinistri merci, il nostro paese ha certamente espresso (soprattutto dal dopoguerra ndr.) ed esprime tuttora spiccate e riconosciutissime professionalità, nel segmento dei sinistri **H&M e P&I**.

Il tutto sia per realtà armatoriali, compagnie assicurative (sia nazionali che estere), che per i maggiori Clubs P&I.

Da tempi non sospetti, la figura del Perito Navale in senso stretto (sic! specializzata nei sinistri corpi e macchine) è sempre stata fortemente e storicamente rappresentata da specifiche professionalità, provenienti essenzialmente da esperienze di navigazione (sia di macchina che di coperta), dai Costruttori Navali (diplomati) e, naturalmente, dagli Ingegneri Navali e Meccanici. Tutte figure queste, che rispettivamente hanno trovato riconoscibilità istituzionale e professionale per mezzo dei Ruoli Periti ed Esperti tenuti dalle Camere di Commercio, dai registri del personale tecnico delle costruzioni navali tenute dall'autorità marittima, che dall'Ordine degli Ingegneri, con ovvio riguardo per quelle figure in possesso di Laurea e abilitazione alla professione quale Ingegnere.

Premesso quanto sopra, è assai noto come la figura del Perito Navale e, più in generale, quella del c.d. perito assicurativo no motor (incendio, rami elementari, cargo, aviation, rail, cyber, fine art ecc.) rientri, de jure, tra quelle soggette ad autoregolamentazione e riconducibili alla disciplina delle professioni non organizzate in ordini o collegi di cui alla legge 14 gennaio 2013 n.4. Tale stato dell'arte si traduce in una palese e radicata dicotomia nazionale che vede, invece, la figura del perito assicurativo auto e natanti (oggi anche detto motor ndr.), la cui esistenza è puntualmente disciplinata dagli artt. 156 e seguenti del Codice delle Assicurazioni e soggetta a tenuta dall'operato di **Consap (Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.)** per le proprie competenze istituzionali.

Spostando il nostro focus anche fuori dai confini nazionali e rimanendo nel cluster marine, vediamo, invece, l'esistenza di varie organizzazioni professionali, anche di formazione centena-



Periti navali in cantiere

The professional figure of the ship surveyor as a legal profile and its recognition by the insurance industry

When discussing the figure of the ship surveyor, one probably cannot disregard the fact that this professionalism is directly related to part of the history of maritime insurance tout court and to those claims where, at the centre, there is always the so-called 'ship asset'.

In relation to this specific professionalism, which can be traced back to the surveyor profile and that of the damage commissioner for cargo claims, our country has expressed and still expresses strong professionalism in the segment of H&M and P&I claims.

All this for shipowners, insurance companies and major P&I clubs. The figure of the ship surveyor in the strict sense has always been strongly and historically represented by specific professionals, essentially coming from navigation experience (both engine and deck), Shipbuilders (graduates) and, of course, Naval and Mechanical Engineers. All of these figures have found institutional and professional recognition through the Registers of Surveyors and Experts held by the Chambers of Commerce, the Registers of Shipbuilding Engineers held by the Maritime Authority, and the Order of Engineers, with obvious regard to those figures with a degree and qualification as an engineer.

Shifting our focus outside national borders and remaining in the marine cluster, we see, on the other hand, the existence of various professional organisations, even those with centuries of training, recognised and customarily accepted as bodies within which there are professionals of absolute value and technical competence whose members operate in the insurance, judicial and consulting fields.

Such organisations (such as the SCMS, IIMS, etc.), essentially based in the United Kingdom, although substantially more than accepted by the market (both insurance and non-insurance), cannot however be considered to be a professional body in the strict institutional sense and with all those legal, deontological and operational reflections typical of regulated professions.

ria, riconosciute e consuetudinariamente accettate quali organismi al cui interno vi sono professionalità di assoluto valore e competenza tecnica i cui membri operano in campo assicurativo, giudiziario e consulenziale. Tali organizzazioni (come l'SCMS, IIMS, ecc.), essenzialmente basate nel Regno Unito, pur essendo sostanzialmente più che accettate dal mercato (sia esso assicurativo che non), non possono comunque essere considerate alla stregua di un albo professionale in senso istituzionale in senso stretto e con tutti quei riflessi, giuridici, deontologici e operativi, tipici delle professioni regolamentate.

Tale stato di cose, a livello europeo, estendendo la disquisizione anche in questo caso sui professionisti no motors, è altrettanto frammentata e disciplinata con diverse fattispecie, tipiche dei singoli settori operativi (marine, incendio ecc.) e comunque lontana da un quadro normativo univoco e comune all'interno dell'Unione Europea.

A questo si aggiungono casistiche e problemi simili o similari, a quelli nazionali, come in Francia, ove insiste anche qui una dicotomia tra i periti motors (regolamentata e disciplinata dall' art. L326-3 del Codice della strada francese) e i periti no motors.

Posto lo stato dell'arte fin qui descritto, talune organizzazioni professionali di categoria italiane, seppur ad espressione di taluni rami assicurativi (soprattutto per i c.d. rami elementari ndr), hanno comunque raggiunto alcuni risultati che, quantomeno, hanno spinto molti professionisti a veder certificate le proprie competenze ed expertise in campo assicurativo. In questo senso, l'emanazione della norma **UNI (Ente Italiano di Normazione ndr.) 11628:2016** (Perito liquidatore assicurativo) ha tentato di dare uno slancio verso un maggior definizione della figura del perito in ambito no motors al fine di fissarne i requisiti relativi all'attività peritale nonché con particolare riguardo alla corrispettiva qualificazione in relazione al Quadro europeo delle qualifiche (**European Qualifications Framework - EQF**).

Nel settore navale, con particolare riferimento alla nostra realtà nazionale, manca in tal senso di una qualsiasi tipologia di iniziativa sia essa volta a veder discusso-costruito uno standard come quello dell'UNI, né tantomeno a veder seriamente proposta e istituzionalizzata la figura del Perito Navale, quale professionista riconosciuto ed esperto nella gestione, trattazione di sinistri marittimi e nella redazione di elaborati tecnico stimativi utili, ad esempio, alla redazione di perizie pre-assuntive per i corpi navali.

Detto ciò, è però opportuno specificare quali possano essere, eventualmente, i risvolti giuridici, professionali, sociali ed economici che auspicabilmente possono essere sviluppati dal riconoscimento della professione del Perito Navale.

In prima istanza, questa ipotesi potrebbe giustamente portare a disciplinare i requisiti di accesso e di mantenimento utili per esercitare la professione, tutelando la categoria nel proprio cluster di riferimento, sia assicurando minimi standard qualitativi e professionali al mercato e all'utenza in generale.

A questo primo tassello andrebbero aggiunti e disciplinati, ad esempio, aspetti che vanno dalla formalizzazione della nomina, linee guida relative ai poteri e ai compiti – attività che possono essere messe in capo al perito, oltre che a delineare tutti gli aspetti di respiro deontologico nell'esercizio della professione. Ovviamente, tutti questi aspetti, più in generale la "riconoscibilità professionale" a livello istituzionale, non possono prescindere da una minima regolazione di quelle che sono le tariffe professionali, utili non solo a riconoscere una congrua e proporzionale parcellizzazione dei propri operati, ma per veder debitamente considerati e riconosciuti gli alti standard di qualità e di formazione che non prescindono, tuttora e di fatto, questa particolarissima figura professionale.

Infine ma non in ordine d'importanza, andrebbe ricordato che questa professione, seppur svolta da pochissime figure professionali, ora come allora, deve essere comunque preservata e tutelata, pur rientrando in un "frammento" che opera comunque in un segmento industriale – quello marittimo – spesso più che determinante nell'economia di un paese. #