SENTENZA TAR SUL RINNOVO CERTIFICATO IMO

Molto improbabili su uno yacht 30 mesi continuativi

Il mega yacht "Venus" appartenuto a Steve Jobs, disegnato dall'architetto Philippe Starck

Il Tribunale amministrativo regionale di Genova ha accolto il ricorso di un comandante di imbarcazione da diporto a cui la Capitaneria non aveva concesso il rinnovo del certificato di competenza Imo, necessario all'abilitazione come comandante su nave di stazza lorda oltre 3.000 tonnellate.

La Capitaneria aveva respinto l'istanza di rinnovo ritenendo che il marittimo non avesse maturato in maniera continuativa il periodo di navigazione richiesto dal decreto del ministero dei Trasporti del primo marzo 2016.

Secondo il ricorso presentato dall'avvocato Alfredo Medina, invece, il periodo di 30 mesi "continuativo", sui cinque anni di validità del precedente certificato, richiesto dal decreto per le attività alternative alla navigazione, come è appunto considerata quella su navi da diporto, non può essere interpretato come un unico imbarco. «Il complesso quadro normativo richiamato - afferma il giudice nella sentenza - induce il Collegio a ritenere che il periodo di navigazione di almeno trenta mesi richiesto dall'articolo 7, comma 1, dm 1/3/2016 non vada inteso in senso continuativo» in quanto «né la disciplina internazionale né quella interna richiedono in via generale che il periodo di navigazione ai fini del rinnovo sia svolto ininterrottamente». In particolare il giudice nota che la continuità non può essere un requisito per la navigazione su imbarcazioni da diporto privato: «Costituisce fatto notorio che la navigazione su tale tipologia di imbarcazioni si caratterizza per una frequente variabilità dell'impiego, con la conseguenza che l'accoglimento dell'impostazione fatta propria dalla Capitaneria renderebbe pressoché impossibile, o comunque molto complesso, lo svolgimento del servizio su tale tipo di imbarcazione».

ALBERTO GHIARA

(articolo tratto da "The Meditelegraph", 10-05-2018)

IL MARE DELLE LEGGI - INFORMAZIONI DELL'ESPERTO SUL CONTRATTO DI ORMEGGIO

Che cosa è meglio sapere prima di ormeggiare in un porticcolo

Il contratto di ormeggio è un contratto c.d. innominato o atipico. Esso, cioè, non è disciplinato dal codice civile, né dal codice della navigazione, né da leggi speciali.

Di conseguenza la determinazione dell'esatto contenuto del contratto e delle relative obbligazioni e responsabilità, è da fare tramite accordo delle parti o, in mancanza, tramite analogia con figure contrattuali nominate.

Vediamo innanzitutto cosa si intende per contratto di ormeggio.

La ricostruzione tradizionale della fattispecie afferma che il contratto di ormeggio presenta una struttura minima essenziale ed alcune caratteristiche accessorie.

L'obbligazione essenziale del gestore è quella di consentire al diportista di sostare all'interno di una struttura organizzata, nella quale gli viene messo a disposizione il c.d. "posto barca", ovvero uno specchio d'acqua nel quale ormeggiarsi (obbligazione essenziale). Oltre al posto barca, naturalmente, al diportista vengono messi a disposizione i servizi funzionali all'ormeggio (sistemi quali bitte, catenarie, corpi morti e simili).

Tutto ciò, nella normalità dei casi, a fronte del pagamento di un corrispettivo, che rappresenta l'obbligazione primaria dell'utente.

Usualmente il contratto di ormeggio prevede che il diportista possa fruire di altri servizi, accessori ai primi e funzionali al pieno godimento del posto barca. Ci si riferisce, tra gli altri, a fornitura di energia elettrica ed acqua potabile, vigilanza, antiincendio, pulizia, smaltimento rifiuti, assistenza per ormeggio e disormeggio…

Nella maggioranza dei casi il contratto viene concluso mediante moduli o formulari predisposti dal gestore del porto turistico, i quali contengono le condizioni generali di contratto applicabili ai rapporti del gestore con gli utenti.

Nelle condizioni generali di contratto sono disciplinati molti aspetti del rapporto contrattuale e, tra quelli che ricorrono più spesso, sono da sottolineare: l'attribuzione di un posto barca in piena disponibilità ed il correlato diritto a che esso venga lasciato sempre a disposizione in caso di assenza del titolare, il divieto di cessione dell'ormeggio a terzi, la facoltà di spostamento dell'unità da parte del gestore in caso di emergenza (ma talvolta anche solo per esigenze del gestore), la responsabilità dell'utente per le condizioni degli ormeggi, l'obbligo dell'utente di copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi, il comportamento da tenere in caso di emergenza, le regole di comportamento da osservare all'interno del porto turistico.

L'analisi dei formulari rivela che il contenuto delle condizioni generali di contratto è spesso sbilanciato a favore degli enti gestori dei porti turistici.

Ciò specialmente per quanto concerne un rilevante aspetto, ovvero l'assunzione ⊠ o meno - da parte del gestore di un'obbligazione di custodia delle imbarcazioni ormeggiate.

Il problema è stato affrontato facendo riferimento all'analogia. Ciò significa che l'inquadramento giuridico del contratto di ormeggio è stato fatto prendendo a modello prevalentemente due contratti c.d. tipici, ovvero il contratto di locazione (ormeggio-locazione) ed il contratto di deposito (ormeggio-deposito).

La questione è stata posta nei seguenti termini.

Quando il contratto di ormeggio ha ad oggetto solo la messa a disposizione ed utilizzazione del posto barca e delle strutture portuali funzionali all'ormeggio, può essere assimilato alla locazione.

Viceversa, se oltre a questo contenuto minimo essenziale rientrano nel contratto anche altri servizi ed in special modo un'obbligazione di custodia dell'imbarcazione ormeggiata a carico del gestore del porto turistico, allora dovranno applicarsi per analogia le norme in tema di responsabilità del depositario di cui agli articoli 1766 e seguenti del codice civile.

L'applicazione dell'una o dell'altra fattispecie conduce a risultati molto diversi in tema di responsabilità del gestore nel caso di perdita o danni all'unità ormeggiata.

Nei casi in cui sul gestore del porto non incombe obbligo di custodia, egli non risponderà per i danni sofferti dall'unità ormeggiata, salvo il caso in cui i danni siano dovuti a suo fatto e colpa.

Al contrario, nel caso in cui sia stato pattuito anche un obbligo di custodia, il gestore risponderà nei confronti del diportista per la perdita dell'unità e per i danni dalla stessa subiti mentre si trovava all'ormeggio, per la sottrazione dell'unità e delle sue pertinenze, per danni reclamati da terzi se causati dall'unità ormeggiata, salvo il caso in cui il gestore dimostri che i danni sono dovuti a causa non imputabile: ovvero fatto del titolare, caso fortuito, forza maggiore.

Per quanto detto sopra, dunque, in caso di perdita o danni all'unità ormeggiata può rivelarsi necessario capire se ci si trova in un caso di ormeggio – locazione o in uno di ormeggio – deposito e, cioè, se in capo al gestore del porto turistico sussista o meno l'obbligazione di custodire l'unità ormeggiata. Nella pratica, purtroppo, potrebbe trattarsi di prova non facile da fornire.

Come detto, infatti, l'obbligazione di custodia dell'imbarcazione, non sempre è contemplata in maniera espressa nelle condizioni generali di contratto.

Anzi, in molti formulari l'argomento è trattato in maniera poco chiara o decisamente ambigua.

Di conseguenza nella maggior parte dei casi la verifica circa l'eventuale assunzione di un obbligo di custodia dovrà essere condotta in via di interpretazione dal tenore complessivo degli accordi, cioè facendo riferimento alle altre clausole inserite nel regolamento contrattuale.

Ad esempio clausole usuali quali sono quelle in cui l'ente gestore si obbliga alla manutenzione dei sistemi di ormeggio (catenarie, corpi morti, etc.) sono state talvolta interpretate come indici dell'assunzione dell'obbligo di custodia delle imbarcazioni ormeggiate.

La casistica giurisprudenziale consente di individuare alcune linee guida.

Diverse decisioni ritengono sussistere un obbligo di custodia in capo al gestore del porto turistico in considerazione del fatto che ai diportisti veniva offerto un servizio di vigilanza.

Altro aspetto messo in evidenza dalla giurisprudenza è quello attinente la fruizione di servizi supplementari rispetto alla sola messa a disposizione del posto barca e dei sistemi di ormeggio.

Un terzo elemento di fatto che è stato preso in esame nella casistica giurisprudenziale per affermare la sussistenza dell'obbligo di custodia consiste nell'individuazione di uno specifico posto barca e nella sua immutabilità.

Talvolta nelle condizioni generali di contratto predisposte dai gestori dei porti turistici sono previste clausole che escludono in maniera più o meno espressa l'obbligazione di custodia delle unità ormeggiate.

Per esempio nelle C.G.C. di un grande porto turistico italiano è contenuta la clausola che segue: *La società non è tenuta alla custodia dei natanti, delle loro attrezzature ed accessori la cui custodia e sorveglianza è, invece, espressamente a carico dell'utente. Resta pertanto inteso che la società non potrà essere ritenuta responsabile di danni che, per qualsivoglia causa, si dovessero verificare all'imbarcazione ed ai beni dell'utente, inclusa la perdita totale.*

Anche in casi del genere, tuttavia, il diportista potrebbe beneficiare di tutela e la responsabilità del gestore del porto per danni all'unità oggetto del contratto di ormeggio potrebbe essere fatta valere.

Innanzitutto, ai sensi dell'art. 1229 del codice civile, sono nulle le clausole del regolamento contrattuale che escludono la responsabilità per fatti dolosi o gravemente colposi.

Oltre a questo è necessario sottoporre il contenuto del contratto ad un controllo ai sensi degli articoli 1341 e 1342 cod. civ..

Di conseguenza si dovrà verificare l'esistenza della doppia sottoscrizione per quelle clausole che abbiano per effetto ⊠ per esempio - di limitare la responsabilità del gestore, di sancire decadenze, limitazioni alla facoltà di opporre eccezioni, deroghe alla competenza dell'autorità giudiziaria.

L'attenzione deve essere posta altresì sull'approvazione specifica delle clausole, che non può consistere in un richiamo in blocco di tutte le condizioni generali di contratto o di gran parte di esse, specie se ciò include anche clausole prive di carattere vessatorio.

Inoltre bisogna tenere conto del fatto che frequentissimo è il caso che il diportista rivesta la qualifica di consumatore ai sensi di legge. Di conseguenza al contratto di ormeggio potrebbero essere applicabili anche le tutele previste dal Codice del Consumo (artt. da 33 a 38).

AVV. CLAUDIO BICCHIERI
(Studio legale Garbarino-Vergani)

2018-2019 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE E "DIFESA"

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. dal 1960 offre ai propri Soci l'opportunità di assicurare il titolo professionale (certificazione di abilitazione) dal rischio di sospensione e/o ritiro da parte dell'Autorità Marittima, più "difesa". (Euro 100.000,00 + 100.000,00)

Possono assicurarsi:

"Tutti gli associati al Collegio nazionale Capitani di lungo corso e macchina, quali Comandanti, Direttori di Macchina, I Ufficiali di coperta/macchina, Ufficiali di navigazione/ macchina in possesso di certificazione di abilitazione in base al quale sono imbarcati. Si precisa che possono essere associati al Collegio e quindi assicurati, anche i padroni Marittimi e i Meccanici navali e tutti gli associati al Collegio Nazionale Capitani di lungo corso e macchina in possesso della Patente nautica vela/ motore senza limiti e della patente nautica per navi da diporto imbarcati quali Comandanti, Direttori di Macchina, Ufficiali di Coperta, Ufficiali di Macchina, su imbarcazioni/navi a motore/ vela immatricolati in Italia o all'Estero, pari o superiori a dieci metri di lunghezza e munite di ruolo equipaggio, inclusi gli associati imbarcati su imbarcazioni adibite alla navigazione su acque interne italiane e svizzere".

Il socio prima di assicurarsi deve firmare i documenti di rito che dimostrano la sua conoscenza delle condizioni della polizza di assicurazione. La polizza può essere visionata presso le sedi di Genova e Napoli e in tutte le delegazioni sparse su tutto il. territorio nazionale

PERIODO
Il periodo assicurativo è inteso a partire dal 19 Luglio 2018 al 18 Luglio 2019.
La somma dovuta, comprensiva di quota associativa annuale più quota assicurativa annuale è di Euro 250,00.
L' operazione può essere perfezionata presso le sedi compartimentali o le sedi delle delegazioni.
Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.
Per agevolarli, i Soci si possono assicurare come segue:

dal 18 Luglio 2018 al 18 Luglio 2019 quota assicurativa più quota associativa euro 250,00
dal 19 Novembre 2018 al 18 Luglio 2019 quota assicurativa più quota associativa euro 170,00
dal 19 Marzo 2019 al 18 Luglio 2019 quota associativa più quota associativa euro 120,00

Desideriamo ricordare ai Colleghi assicurati che:
«L'assicurato è tenuto a comunicare tempestivamente al Collegio Capitani, per l'immediato inoltro alla Società assicuratrice, qualsiasi evento dal quale possa derivare un procedimento contemplato da questa polizza ...omissis...».
Pertanto deve essere considerato essenziale, la notifica al Collegio per iscritto del sinistro, incluso l'invio dell'estratto del giornale nautico riguardante il fatto, dell'eventuale altro materiale pertinente, del nome del P&I ed eventualmente quello dell'avvocato che ha seguito la pratica sul nascere.
Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.
Si propone il seguente documento dal titolo "Attivazione di denuncia di sinistro marittimo" da inviare alla segreteria del Collegio di Genova subito dopo un incidente, o presunto tale, a bordo:

PRO FORMA DI "ATTIVAZIONE DI DENUNCIA DI SINISTRO MARITTIMO"

Denuncia cautelativa, denuncia di sinistro marittimo; assicurato: cognome, nome, nato a, il, compartimento marittimo, matricola, titolo professionale, certificato IMO, funzioni a bordo, nome della nave, bandiera, nome dell'armatore, nome e dati P&I (Protecting and Imdemnity Club) della nave; nome e tutti i dati dell'avvocato che difende i comandanti per conto dell'armatore; dichiarazioni dell'assicurato.
Allegati: estratto giornale nautico parte II, documenti inchiesta preliminare, citazioni, altre notizie o dichiarazioni dell'assicurato, fotocopia primo interrogatorio, eventuali altri documenti autorità, verbali dei giudici, foto, filmati; data e firma.

ATTENZIONE

Rammentiamo ai Colleghi Assicurati e a tutti gli altri interessati che la validità della polizza scade il 18 luglio 2019.
Il pagamento può essere eseguito per Genova e Delegazioni sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio.
Per Napoli e Delegazioni contattare i rispettivi numeri telefonici stampati su "«Vita e Mare» - sedi del Collegio Capitani".
Gli interessati possono ottenere copia della polizza presso i suddetti indirizzi/numeri telefonici.