

backstage FEB19

Danni alle barche in porto. Chi paga?

Dopo il “disastro” del porto di Rapallo, chi possiede una barca si è preoccupato. Per fare chiarezza su quando il danno alla barca ormeggiata in porto può essere risarcito o no, abbiamo interpellato uno dei massimi esperti del settore. Tutto quello che c'è da sapere



La mareggiata che ha devastato il porto Carlo Riva di Rapallo e le barche che vi erano ormeggiate ha portato alla ribalta, a seguito del “chi pagherà i danni”, il tema spinoso del contratto di ormeggio (e se preveda un obbligo di custodia della barca), sul quale non esiste una legislazione specifica, essendo un contratto atipico. La situazione è complessa e le casistiche molteplici. Per fare chiarezza su chi potrebbe essere chiamato a risarcire in caso di danni alle barche ormeggiate in porto a seguito di un evento più o meno eccezionale, abbiamo chiesto l'aiuto di Matteo Italo Ratti, AD di Marina di Cala de' Medici e Vice Presidente con la delega ai Marina, Servizi e legislativo per l'associazione Nautica Italiana. “Per iniziare”, esordisce Ratti, “dobbiamo precisare che sul contratto di ormeggio non esiste ancora una legislazione specifica, quindi si tratta di un contratto inominato (o atipico) non regolamentato. Un contratto tra armatore e porto per un posto barca, ad oggi, è come quello relativo alla locazione di un oggetto, un area...”. Poi, prosegue, “va distinta la tipologia di porto in cui la barca è ormeggiata, perché determina, di fatto, il tipo di contratto sottostante tra l'armatore e la struttura”.

CASO 1. DANNI ALLE BARCHE IN PORTI A CAPITALE DIFFUSO

“Il primo caso è quello dei porti a capitale diffuso attraverso società di godimento, come Marina Cala de' Medici SpA, il Marina di Punta Ala SpA etc, o porti gestiti da cooperative. In questo frangente, l'armatore che decide di investire nel posto barca non è un affittuario, ma ha delle quote della società e quindi detenendo le quote azionarie, detiene un diritto d'uso dell'ormeggio essendo co-proprietario (socio) della società di gestione. Non esiste un vero contratto di ormeggio e quindi, la tutela del Marina ed eventualmente delle barche che vi sono ormeggiate è demandata alla diligenza delle decisioni del consiglio di amministrazione del Marina stesso. Trattandosi nella maggior parte dei casi di porti in concessione demaniale, le strutture sono obbligate a sottoscrivere polizze assicurative di garanzia in caso di catastrofe a

garanzia dei beni gratuitamente devolvibili allo Stato, nonché alla “perfetta” manutenzione degli stessi. E se la società è particolarmente diligente, sottoscrive anche polizze RCT che coprono i danni alle imbarcazioni (ovviamente questo farà lievitare i costi di ormeggio). Per quanto riguarda gli armatori: in caso di danni alle imbarcazioni mentre erano all'ormeggio, se avranno sottoscritto una “polizza corpi” (la Kasko delle barche, ndr) adeguata saranno risarciti, a prescindere che il loro contratto assicurativo preveda o meno la rinuncia di rivalsa nei confronti della struttura portuale. Diversa è la situazione se non si dispone di polizza corpi ma solo della RC obbligatoria: in questo caso i danni all'imbarcazione saranno rifondati se e solo se verrà riscontrato un dolo o colpa grave da parte del porto (ovvero del suo consiglio di amministrazione, direttore, personale...). Nello specifico, lavori di messa in sicurezza che non sono stati eseguiti, responsabilità oggettive, etc”.

CASO 2. DANNI ALLE BARCHE IN STRUTTURE PORTUALI PRIVATE

“La situazione cambia se ci si trova all'interno di un porto privato (come ad esempio è il Carlo Riva di Rapallo, ndr). In questo caso probabilmente esiste, sottostante, un contratto di locazione dell'ormeggio, ma siccome non esiste una legislazione che lo normi, se ci sono danni alla barca ormeggiata in sede di giudizio questo andrà valutato caso per caso. Il giudice dovrà stabilire se il contratto è paragonabile a una mera locazione (in parole povere, l'affitto dello spazio in cui ormeggiare la barca, ndr) e quindi non sussista l'obbligo di custodia (questo accade nella maggioranza dei casi) oppure a un più articolato contratto di deposito, che invece prevede che il Marina si prenda cura del bene (la barca) che ospita. L'obbligo di custodia può essere definito da vari criteri, come l'esistenza di personale sempre pronto a intervenire in caso di rischio di danni alle barche, un servizio di sorveglianza, la presenza di un'area protetta per il rimessaggio della barca. In questo caso, il prezzo di ormeggio sarà più alto per il diportista. In parole povere, con un contratto di locazione, in caso di eventi eccezionali, il porto non sarà tenuto a risarcire l'armatore: che verrà invece rifondato in caso il

IL CASO PIÙ RECENTE

Il disastro causato dalla mareggiata che ha divelto la diga foranea del Porto Carlo Riva di Rapallo tra il 29 e il 30 ottobre scorsi.

giudice stabilisca che il contratto in essere è di deposito. In caso di dolo provato da parte della struttura portuale, il risarcimento sarà dovuto in ogni caso (e vale anche qui lo stesso discorso sulle polizze corpi delle imbarcazioni)”.

CASO 3. DANNI ALLE BARCHE IN STRUTTURE PORTUALI PUBBLICHE

“Se avete ormeggiato in un porticciolo pubblico in una banchina non attrezzata, la vostra barca è paragonabile a un'auto parcheggiata in strada. In caso di danni a seguito di un evento eccezionale, nessuno sarà tenuto a risarcirvi. A meno che non sia riscontrato un dolo oggettivo da parte della struttura, ma si sa come vanno le cause agli enti pubblici, con tempi di attesa biblici”.

LE NOSTRE CONCLUSIONI

In conclusione, se avete sottoscritto una buona “polizza corpi” che preveda la copertura dei danni in caso di calamità naturale, sarete in una botte di ferro: verificate di aver stabilito una giusta valutazione economica sulla vostra imbarcazione, magari sottoscrivendo la clausola di “stima accettata” (la valutazione della barca indicata in polizza equivale a stima accettata dagli assicuratori, e pertanto corrisponde all'importo da risarcire in caso di perdita totale dell'imbarcazione. Per le barche nuove la stima viene fatta sul prezzo di listino, per l'usato bisogna rivolgersi a proprie spese a un perito). Se non avete “la corpi”, al momento di scegliere un Marina per ormeggiare la vostra barca, anche per lunghi periodi, informatevi sulla sua serietà, sulla preparazione e competenze del suo personale, sulle certificazioni della struttura sul contratto di ormeggio (e sulla sua eventuale assimilabilità a un contratto di deposito, con relativo obbligo di custodia). *Eugenio Ruocco*