

LAWYER on BOARD

Consigli preziosi
e, soprattutto,
autorevoli per
ormeggiare
la propria
imbarcazione senza
rischi. E spiacevoli
sorprese

Valuable, expert
advice on how to
moor your boat
safely and avoid any
unpleasant surprises

by Barbara Morassut*

TO DOCK INFORMED

Nel settore della nautica da diporto, il contratto di ormeggio è uno dei temi più dibattuti, soprattutto negli ultimi anni a causa di eventi atmosferici estremi che ormai colpiscono in ogni stagione, mettendo a dura prova le strutture portuali e le imbarcazioni in esse ricoverate. La domanda che armatori e gestori si trovano a fronteggiare è sempre la stessa: *Chi risponde dei danni?* Il primo aspetto da chiarire è la natura giuridica. Il contratto di ormeggio è definito come un contratto atipico, non avendo una disciplina specifica. Ciò non significa che esista un vuoto normativo, poiché è possibile ricorrere, per analogia, alle norme che regolano istituti affini, in base al contenuto concreto del contratto stipulato tra le parti. In linea generale, il concessionario del porto si obbliga, a fronte del pagamento di un corrispettivo, a mettere a disposizione dell'armatore uno spazio acqueo delimitato e protetto all'interno del porto o dell'approdo turistico. A questo nucleo essenziale si affiancano, nella prassi, una serie di servizi accessori: fornitura di acqua, energia elettrica, assistenza in banchina, sorveglianza e, specialmente nei mesi invernali, il rimessaggio dell'imbarcazione in strutture adeguate. Il contenuto del contratto è pertanto determinante per individuare la disciplina applicabile e, di conseguenza, il regime di responsabilità del gestore. E così, nel tempo, si è operata una distinzione consolidata: se il contratto ha ad oggetto esclusivamente la messa a disposizione di uno spazio acqueo e l'utilizzo delle strutture portuali, si applica per analogia la disciplina della locazione.

In questo caso, il concessionario è tendenzialmente estraneo a qualsiasi responsabilità per danni subiti dall'imbarcazione durante la sosta, salvo che questi derivino da vizi della struttura stessa. Se invece il contratto prevede anche l'obbligo di custodia della barca, il rapporto è ricondotto nell'alveo del deposito.

In tal caso, il gestore assume una responsabilità più pregnante, rispondendo dei danni materiali riportati dall'imbarcazione durante l'ormeggio, della sua perdita, nonché dei danni alle pertinenze e agli accessori di bordo.

È importante sottolineare che la custodia non deve essere necessariamente esplicitata nel testo del contratto: essa può desumersi dal complesso delle prestazioni offerte, dalla presenza di personale di sorveglianza, dalla recinzione dell'area, dall'accesso controllato ai pontili. In altre parole, anche un contratto apparentemente limitato alla sola locazione dello specchio d'acqua potrebbe essere qualificato come deposito se, di fatto, il porto eroga un servizio di guardiania continuativo.

Qualora il contratto sia qualificato come deposito, il gestore non risponde automaticamente di qualsiasi danno. Per liberarsi dalla responsabilità, egli dovrà dimostrare di aver adottato tutte le precauzioni suggerite dall'ordinaria diligenza nella custodia dell'imbarcazione. Rilevano, a questo fine, la manutenzione delle strutture, la tempestiva comunicazione delle allerte meteo, l'adozione di misure di emergenza in caso di maltempo e la presenza di personale qualificato.



Un ulteriore profilo da considerare riguarda la possibile limitazione contrattuale della responsabilità: molti gestori inseriscono clausole che escludono o limitano la propria responsabilità per eventi atmosferici eccezionali o cause di forza maggiore. Tali clausole, pur legittime in linea di principio, devono essere valutate con attenzione, in quanto, se particolarmente onerose per l'armatore, potrebbero essere soggette alla disciplina delle clausole vessatorie, che richiede specifica approvazione per iscritto. Infine, nonostante la legge non imponga una forma specifica per la validità del contratto di ormeggio, la prassi consiglia vivamente di redigere un accordo scritto, con la massima chiarezza. L'armatore dovrà in particolare verificare se il contratto prevede o meno un obbligo esplicito di custodia; quali eventi sono coperti e quali esclusi dalla responsabilità del gestore; se sono presenti clausole limitative della responsabilità e, in caso affermativo, se queste siano state specificamente approvate; le modalità di comunicazione in caso di emergenza. Il contratto di ormeggio rimane una figura giuridicamente sfumata, la cui disciplina dipende in larga misura dal contenuto concreto delle obbligazioni assunte dalle parti, per tale ragione affidarsi alla consulenza di un professionista prima di sottoscrivere un contratto di ormeggio non è un lusso, ma una precauzione tanto ragionevole quanto conveniente per ogni armatore.

In un contesto in cui gli eventi atmosferici avversi sono sempre più frequenti e i valori in gioco, economici e affettivi, spesso considerevoli, è essenziale che armatori e gestori portuali affrontino il rapporto contrattuale con la necessaria consapevolezza giuridica.

In a context where adverse weather events are increasingly frequent and the values at stake – both financial and emotional – are often considerable, it is essential that shipowners and port operators approach their contractual relationships with the necessary legal awareness.

In the recreational boating sector, mooring contracts are among the most hotly debated issues, particularly in recent years, as extreme weather events now occur in every season,

placing a heavy strain on port facilities and the boats moored there. The question shipowners and operators always face is the same: *Who is liable for damages?* The first point to clarify is the legal nature of the agreement. The mooring contract is atypical because it is not governed by specific legislation. This does not mean there is a regulatory vacuum, as it is possible to apply, by analogy, the rules governing similar arrangements, depending on the specific terms of the contract entered into between the parties. Generally speaking, the port concessionaire undertakes, in return for payment of a fee, to make available to the shipowner a defined and protected area of water within the port or marina. In practice, this core service is complemented by a range of additional services: the supply of water and electricity, on-quay assistance, security, and, particularly in winter, boat storage in suitable facilities.

The content of the contract is therefore decisive in determining the applicable law and, consequently, the operator's liability regime. Over time, a well-established distinction has emerged: if the contract relates exclusively to the provision of a water area and the use of port facilities, the rules governing tenancy apply by analogy. In this case, the dealer is generally not liable for any damage sustained by the boat whilst it is moored, unless the damage results from defects in the structure itself. If, however, the contract also includes an obligation to look after the boat, the relationship is treated as a bailment. In such cases, the operator assumes greater liability, being liable for any physical damage sustained by the vessel whilst moored, for its loss, and for damage to its fittings and equipment.

It is important to note that the provision of security services need not be explicitly stated in the contract; it can be inferred from the range of services offered, the presence of security staff, the fencing of the area, and controlled access to the jetties.

In other words, even a contract that appears to be limited solely to the lease of the body of water could be classified as a deposit if, in fact, the port provides a continuous security service. Where the contract is classified as a storage agreement, the operator is not automatically liable for any damage. To be released from liability, the operator must demonstrate that they have taken all the precautions required by the standard of care expected in the custody of the vessel. To this end, the following factors are relevant: the maintenance of facilities, the prompt communication of weather warnings, the implementation of emergency measures in the



Il contratto di ormeggio è una figura giuridica atipica, non regolata né dal codice civile né da quello della navigazione. A seconda dei servizi inclusi, può qualificarsi come LOCAZIONE o DEPOSITO, con obbligo di custodia e piena responsabilità per danni, perdita o furto dell'imbarcazione. Fondamentale, per armatori e gestori, redigere il contratto in forma scritta e con CLAUSOLE CHIARE.

A mooring contract is an atypical legal arrangement, governed neither by the Civil Code nor by the Navigation Code. Depending on the services included, it may be classified as a LEASE or a STORAGE AGREEMENT, involving an obligation to care for the vessel and full liability for damage, loss, or theft. It is essential for shipowners and operators to draw up the contract in writing and ensure it contains CLEAR CLAUSES.

event of adverse weather, and the presence of qualified staff. Another aspect to consider is any contractual limitation of liability: many operators include clauses that exclude or limit their liability for exceptional weather conditions or force majeure events. Whilst such clauses are legitimate in principle, they must be carefully assessed, as they may be subject to the rules governing unfair terms if they are particularly onerous for the shipowner, and these rules require specific written approval. Finally, although the law does not require a specific form for the validity of a mooring contract, it is strongly recommended in practice that a written agreement be drawn up with the utmost clarity. In particular, the shipowner must check whether the contract includes an explicit duty of care; which events are covered and which are excluded from the operator's liability; whether there are any liability-limitation clauses and, if so, whether they have been specifically approved; and the procedures for communication in the event of an emergency. A mooring contract remains a legally ambiguous concept, the terms of which depend largely on the specific nature of the obligations undertaken by the parties; for this reason, seeking professional advice before signing a mooring contract is not a luxury but a sensible and cost-effective precaution for any shipowner. **BARCHE**

La legge non impone una forma specifica per il contratto di ormeggio, ma la prassi consiglia un accordo scritto e chiaro, verificando in particolare se sia previsto un esplicito obbligo di custodia.

The law does not prescribe a specific form for a mooring contract, but best practice recommends a clear, written agreement, paying particular attention to whether it includes an explicit duty of care.



Barbara Morassut

T. +39 051 4076026 - info@studiolegalemorassut.it

*L'Avv. Barbara Morassut è titolare dello Studio Legale Morassut, con sede principale a Bologna dal 1996. Nel corso degli anni ha sviluppato una rete consolidata di corrispondenti in numerose città italiane e all'estero. Nel 2009 ha aperto un domicilio a Roma, frutto della collaborazione con professionisti del Foro Capitolino. Nel settembre 2021, a seguito del completamento del Master in "Arbitrato e tecniche di gestione delle controversie" l'Avv. Morassut ha conseguito il titolo di arbitro.

Lo Studio offre servizi di consulenza e assistenza altamente qualificati sia in fase stragiudiziale sia in sede giudiziale, operando nei settori del diritto civile, commerciale-societario e, in particolare, del diritto marittimo e dello yachting. Tra le principali aree di intervento rientrano la consulenza e l'assistenza nella redazione e nella revisione di contratti di costruzione e vendita di yacht, contratti di central agency e di yacht management. Lo Studio si occupa inoltre della gestione del contenzioso in ambito marittimo e contrattuale.

Barbara Morassut, Solicitor, is the founder of Morassut Law Firm, which has maintained its main office in Bologna since 1996. Over the years, she has built a well-established network of correspondents across numerous Italian cities and abroad. In 2009, she opened an office in Rome following a collaboration with legal professionals from the Roman Court. In September 2021, following the completion of a Master's degree in 'Arbitration and Dispute Management Techniques', Morassut was appointed as an arbitrator.

The firm offers highly specialised advisory and legal services in both out-of-court and court proceedings, operating in the fields of civil law, commercial and corporate law, and, in particular, maritime and yachting law.

Key areas of practice include advice and assistance with the drafting and review of yacht construction and sales contracts, central agency agreements, and yacht management contracts. The firm also handles litigation in maritime and contractual matters.