

# Capitolo Trentanovesimo

## Il contratto di ormeggio

di ALESSANDRA CORRADO

**SOMMARIO:** 1. Il diporto – 2. Definizione ed elementi del contratto di ormeggio – 3. Il regime di responsabilità

### 1. Introduzione

Il **diporto nautico** da tempo rappresenta nel nostro Paese una attività estremamente diffusa, tanto che oggi le attività collegate ad esso sono divenute un fenomeno di massa.

Si tratta di una attività nautica speciale, posta in essere sia in acque interne che marittime, caratterizzata dalla finalità ricreativa o di svago, senza fine di lucro e, dunque, caratterizzata dalla assenza di quella professionalità e produttività tipiche, viceversa, della navigazione commerciale.

nautica  
diporto

Nel corso del tempo, in conseguenza del crescente sviluppo di tutte le attività e professionalità legate al diporto nautico, si è assistito alla creazione o all'adeguamento delle infrastrutture rese ormai indispensabili per il ricovero e la ricezione in generale delle imbarcazioni. E così proliferata la realizzazione o l'adeguamento di porti turistici, marine e punti di ormeggio<sup>1</sup>, in generale, atti alla ricezione delle unità da diporto<sup>2</sup>.

La regolamentazione della navigazione da diporto è stata introdotta con l. 11 febbraio 1971, n. 50<sup>3</sup> per poi confluire nel codice della nautica da

<sup>1</sup> Secondo quanto previsto dal d.p.r. 2 dicembre 1997, n. 509 le infrastrutture destinate alla ricezione delle unità da diporto sono così definite: a) porto turistico è quel complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare destinate al servizio della nautica da diporto e del diportista, anche mediante servizi complementari; b) approdo turistico è la porzione dei porti destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, incluso l'apprestamento di servizi complementari; c) il punto di ormeggio è l'area demaniale marittima o lo specchio acqueo dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

<sup>2</sup> Secondo la definizione resa dal codice della nautica da diporto, di cui in appresso, i mezzi destinati alla navigazione a scopi ricreativi o sportivi vengono così classificati: a) unità da diporto, ovvero ogni costruzione di qualsiasi tipo e con qualunque mezzo di propulsione che sia destinata a tale tipo di navigazione; b) navi da diporto, ovvero le unità da diporto con scafo avente lunghezza superiore ai 24 metri; c) imbarcazioni da diporto, ovvero le unità da diporto con scafo di lunghezza compresa tra 10 e 24 metri; d) natanti da diporto, ossia le unità da diporto a remi, oppure aventi scafo di lunghezza inferiore o pari a 10 metri; e) moto d'acqua, ovvero natanti di lunghezza inferiore a 4 metri che utilizzino motore a combustione interna con pompa propulsiva a getto d'acqua, destinati ad essere azionati da persone non collocate all'interno. Gli artt. 6 ss. del codice, poi, indicano i requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori che le unità da diporto devono possedere per la immissione nel mercato e la commercializzazione, oltre a disciplinare il regime amministrativo.

<sup>3</sup> La legge è stata oggetto di varie modifiche che si sono susseguite, a partire dalla l. 6 marzo 1976, n. 51, da quella operata con l. 26 aprile 1986, n. 193, d.l. 16 giugno 1994, n. 378 e dalla l. 8 luglio 2003, n. 172.

diporto, emanato con d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171, la quale rappresenta la primaria fonte in materia.

In relazione all'utilizzo delle unità da diporto, il codice specifica che le unità da diporto possono essere impiegate a fini commerciali, allorquando venga stipulato un contratto di locazione o di noleggio; quando l'unità da diporto venga utilizzata per l'insegnamento della navigazione; quando venga utilizzata, nell'ambito dell'addestramento subacqueo, come unità di appoggio per coloro i quali praticano immersioni a scopo ricreativo o sportivo.

Nei casi sopra descritti, l'impiego commerciale delle unità da diporto deve constare, secondo la previsione del codice, da una annotazione ad hoc nei relativi registri di iscrizione, con la specifica indicazione della attività svolta dai proprietari e/o armatori e contestuale annotazione nella licenza di navigazione. La omessa annotazione, così come l'utilizzo dell'unità per scopi diversi da quelli a cui è stata adibita, costituiscono esercizio abusivo, e come tale punito con una sanzione amministrativa, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 55 codice della nautica da diporto.

Ai fini che qui interessano, il codice della nautica da diporto disciplina, tra l'altro, i contratti di utilizzazione delle unità da diporto, ponendosi comunque come normativa derogabile dalle parti, anche in ragione del fatto che molteplici sono i formulari standard predisposti per la conclusione dei vari tipi contrattuali.

I contratti espressamente disciplinati dal codice della nautica da diporto sono il contratto di locazione (artt. 42 ss) ed il contratto di noleggio (artt. 47 ss.).

## 2. Definizione ed elementi del contratto di ormeggio

Come sopra accennato, il diffondersi della nautica da diporto ha determinato, non solo la decisione del legislatore di riunire nel codice della nautica da diporto la disciplina di settore, ma soprattutto ha contribuito alla creazione di nuovi modelli contrattuali, atti a soddisfare le particolari esigenze del diportista.

**Definizione di ormeggio** Tra essi, particolare importanza assume il contratto di **ormeggio**, il quale, tuttavia non è disciplinato né dal codice della nautica da diporto, né dal codice della navigazione, né a maggior ragione dal codice civile<sup>4</sup>.

Deve quindi concludersi che il contratto in esame è un contratto atipico e per la sua definizione occorre rivolgersi a giurisprudenza e dottrina, le quali sono concordi nel ritenere che il contratto di ormeggio è quel

<sup>4</sup> Si veda COMENALE PINTO, *Intorno alla natura e al contenuto del contratto di ormeggio*, in *Dir. trasp.*, 2000, 892 ss.; GRIGOLI, *Il diritto della navigazione tra codificazione e ricodificazione*, II, Napoli, 1994, 215; CLARONI, *Il contratto di ormeggio nella portualità turistica*, Bologna, 2004, 70 ss.

contratto tramite cui una parte (il gestore di un porto o di un approdo turistico, in virtù di concessione demaniale) concede all'altra (proprietario o utilizzatore dell'unità da diporto) il **diritto di stazionare** con una unità da diporto in una porzione di specchio acqueo (cosiddetto «posto barca»)<sup>5</sup>. Tuttavia, l'oggetto del contratto può espandersi fino a comprendere una varietà di **servizi accessori** alla semplice messa a disposizione del posto barca.

Anche se la particolarità del contratto in esame e la sua continua evoluzione non consentono di fornire una elencazione per così dire definitiva di quelle che possono essere le prestazioni che il gestore può offrire, il contratto può differenziarsi in ragione del suo oggetto: infatti, oltre alla prestazione per così dire base, consistente nella messa a disposizione del posto barca, solitamente il contratto può avere ad oggetto il diritto di fruire di servizi quali la messa a disposizione delle banchine, delle spiagge e delle attrezzature; i servizi relativi alla manutenzione delle unità da diporto, quali il rimessaggio, invernaggio e riparazione, che possono includere anche l'alaggio della unità da diporto ed il suo ricovero a terra; fornitura di energia elettrica e acqua; servizi igienici, ristorazione e posti auto ed infine servizi di sicurezza quali ad esempio, vigilanza e servizi connessi.

Il contratto di ormeggio è un contratto a titolo oneroso; consensuale; con effetti obbligatori; a forma libera, anche se nella prassi il contratto viene redatto per iscritto solitamente su formulari predisposti dai gestori dei porti turistici. Come sopra accennato, esso è un contratto atipico, nel quale si rinvencono prestazioni riconducibili a diversi contratti tipici.

Qualifica-  
zione del  
contratto

La caratteristica di tale tipo di contratto, ha sviluppato sin da tempi meno recenti, un dibattito dottrinale circa la possibilità di individuare una fattispecie tipica entro cui ricondurre l'ormeggio.

Le posizioni assunte dalla dottrina e dalla giurisprudenza sono due e si differenziano esclusivamente a seconda che si consideri sussistente, nell'ambito delle prestazioni che compongono l'oggetto del contratto, l'elemento della **custodia** o meno.

Una parte della dottrina<sup>6</sup> e parte della giurisprudenza<sup>7</sup>, ritiene che l'obbligazione di custodia dell'unità da diporto gravante in capo al gestore sia prevalente e caratterizzante il contratto di ormeggio, con la conseguenza che esso debba essere ricondotto allo schema tipico del contratto di **deposito**.

<sup>5</sup> ANTONINI, *Il contratto di ormeggio*, in *Dir. mar.*, 1999, 1069.

<sup>6</sup> GRIGOLI, *Sulla qualificazione del contratto di ormeggio*, in *Giust. civ.*, 1994, I, 3062 ss.; BOTTI, *Natura giuridica del contratto di ormeggio e responsabilità del fornitore del servizio*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2005, 926.

<sup>7</sup> Cass., 22 ottobre 1970, n. 2094, in *Dir. mar.*, 1971, 530; Id., 21 ottobre 1994, n. 8657, in *Dir. trasp.*, 1995, 801; Id., Sez. Un., 3 aprile 2007, n. 8224, in *Foro it.*, 2007, I, 3117; App. Napoli, 24 gennaio 2008, in *Guida dir.*, 2008, 1698 e Trib. Torre Annunziata, 24 aprile 2012, n. 437, inedita, la quale seppur in via del tutto incidentale, conferma l'orientamento di cui sopra.

La seconda posizione<sup>8</sup>, che ci sembra forse più convincente, ritiene che, proprio in virtù della complessità e della varietà delle prestazioni che compongono l'oggetto del contratto, l'ormeggio non possa essere semplicemente ricondotto nello schema tipico del contratto di deposito, bensì debba essere classificato quale contratto atipico avente causa mista, proprio per la coesistenza di prestazioni diverse, ma tutte ugualmente caratterizzanti il contratto stesso.

Causa  
mista

La posizione testé citata ci pare decisamente più convincente, in quanto l'esame del contenuto delle prestazioni del contratto conferma che l'oggetto dell'ormeggio è rappresentato da una serie articolata di prestazioni che difficilmente ci paiono riconducibili semplicemente allo schema del contratto di deposito disciplinato dagli artt. 1766 ss.

Tralasciando per un attimo i casi in cui il diportista si limiti a fruire del posto barca, durante il breve periodo delle vacanze estive, spostandosi da un approdo all'altro, ipotesi che peraltro non necessariamente implica la custodia dell'unità in capo al gestore, in quanto normalmente il diportista resta a bordo continuando a mantenere egli stesso la custodia, si pensi a tutte quelle ipotesi, invero molto frequenti, in cui l'utilizzatore dell'unità da diporto conclude il contratto per tutta la durata del periodo invernale.

In tali situazioni, accanto alla messa a disposizione di uno spazio (sia esso in acqua o a terra), per il ricovero dell'unità da diporto per il periodo invernale, il contratto necessariamente comprenderà servizi quali il rimessaggio, che include attività di alaggio dell'unità, sua manutenzione e preparazione per la stagione invernale, oltre che deposito, spesso a terra nelle aree del gestore a ciò adibite. In tali ipotesi, le prestazioni tipiche del deposito non possono, ad avviso di scrive, essere considerate caratterizzanti e prevalenti rispetto a quelle tipiche ad esempio di un contratto di appalto, avente ad oggetto il rimessaggio, l'alaggio ed il varo successivo.

In tali ipotesi, infatti, se è vero che sussistono gli elementi tipici del contratto di deposito, è anche vero che essi rappresentano obbligazioni accessorie che coesistono con una serie di obbligazioni più articolate e complesse.

Deve, quindi, concludersi che il contratto di ormeggio «ha assunto una sua giuridica individualità, che porta a far convivere nella sua disciplina norme confluenti da tipi legali differenti»<sup>9</sup>.

Quanto all'orientamento della giurisprudenza, si deve segnalare che accanto alla posizione sopra riportata che inquadra il contratto nello schema del deposito, ve ne è una che – pur confermando apparentemente che l'ormeggio è un contratto atipico a causa mista – esso deve essere ricondotto, di volta in volta, nello schema o del contratto di deposito o di locazione, a seconda che possa

<sup>8</sup> In questo senso ANTONINI, *Il contratto di ormeggio*, cit., 1069 e U. LA TORRE, *Ormeggio di nave*, in AA.VV., *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 737 ss.

<sup>9</sup> App. Trieste, 28 luglio 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 885, con nota di COMENALE PINTO, *Intorno alla natura e al contenuto del contratto di ormeggio*, cit.

ritenersi sussistente l'affidamento dell'unità da diporto alla custodia del gestore o meno<sup>10</sup>. In altre parole, la giurisprudenza ritiene che, ai fini di una corretta qualificazione del contratto, sia necessario indagare la volontà delle parti, al fine di individuare la presenza o meno dell'affidamento dell'unità alla custodia del gestore del porto.

In sostanza, la giurisprudenza afferma che l'ormeggio sia caratterizzato da un contenuto minimo essenziale, consistente nella semplice messa a disposizione delle strutture portuali, mediante l'assegnazione di un spazio acqueo<sup>11</sup> e che, a seconda del contenuto che di volta in volta il contratto stesso assume, esso debba essere ricondotto o nello schema del contratto di deposito o in quello della locazione, in presenza o meno della obbligazione di custodia in capo al gestore del porto.

Sulla possibilità di inquadrare l'ormeggio nello schema della locazione, la dottrina prevalente non ha mai mostrato particolare entusiasmo. In particolare, la dottrina ritiene che ciò che differenzia l'ormeggio dalla locazione consiste nel fatto che il contratto in esame non è caratterizzato dalla semplice messa a disposizione dello spazio acqueo: il gestore del porto offre una serie di prestazioni articolate che, oggi, non si limitano mai a quel contenuto minimo essenziale, bensì richiedono la prestazione di servizi compositi volti a garantire la fruibilità e funzionalità anche dal punto di vista tecnico dell'approdo, oltre alla prestazione di servizi organizzati a fini turistici, ormai essenziali<sup>12</sup>.

Peraltro, la impossibilità di ricondurre l'ormeggio nello schema della locazione è confermata anche dalla natura del bene concesso in godimento: la natura sempre demaniale dello specchio acqueo, soggetto alle condizioni ed ai termini di cui alla concessione, non consente al diportista di esercitare il diritto di godimento del bene, al pari di quanto avviene in relazione ai beni oggetto di contratto di locazione<sup>13</sup>.

In conclusione, ci pare potersi affermare che il contratto di ormeggio è un contratto atipico, avente causa mista e non riconducibile a nessuno dei contratti tipici, quali la locazione o il deposito.

### 3. Il regime di responsabilità

Dal corretto inquadramento della disciplina applicabile al contratto in esame, evidentemente, dipende la regolamentazione del regime di responsabilità cui si troverà sottoposto il gestore del porto turistico.

Tale regime varierà sensibilmente a seconda che si adotti la soluzione dell'**ormeggio\deposito** o quella dell'**ormeggio\locazione** o, da ultimo,

<sup>10</sup> Cass., 21 ottobre 1994, n. 8657, cit.

<sup>11</sup> Così, per tutte, si veda Trib. Chiavari, 24 marzo 2009, in *Dir. mar.*, 2010, 661.

<sup>12</sup> VERDE, *Sulla responsabilità dell'ormeggiatore per custodia dell'imbarcazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 1996, 709.

<sup>13</sup> TRANQUILLI LEALI, *Porti turistici*, Milano, 1996, 249 ss.

si sposi la soluzione che inquadra il contratto in esame come un contratto atipico caratterizzato da una causa mista.

Ed infatti, come accennato al precedente paragrafo, nel caso in cui si concordi con quella parte, seppur minoritaria, di giurisprudenza che individua il contenuto minimo essenziale del contratto di ormeggio nella semplice messa a disposizione dello spazio acqueo ove ormeggiare l'unità da diporto, il gestore dovrebbe essere considerato mero locatore e, come tale, dovrebbe essere tenuto indenne da ogni richiesta risarcitoria in relazione ad eventuali danni occorsi alla unità stessa. Ciò in quanto, limitando la propria obbligazione a quella del locatore, il gestore non avrà alcuna responsabilità *ex recepto*, derivante dalla custodia.

Nel secondo caso, ovvero laddove si aderisca alla ipotesi secondo cui il contratto di ormeggio rientra nello schema tipico del contratto di deposito, il regime di responsabilità del gestore per i danni occorsi alle unità da diporto dallo stesso custodite, sarà quello derivante dalle norme di cui agli art. 1766 ss. c.c.

Di conseguenza, in conformità con quanto previsto dalle norme che disciplinano la responsabilità *ex recepto* del depositario, il gestore del porto turistico avrà l'onere di fornire la prova liberatoria prevista all'art. 1768 c.c., ovvero avrà l'onere di dimostrare di aver usato nella custodia la diligenza del buon padre di famiglia, oltre ad avere l'onere di individuare la causa concreta che ha originato il danno per poter provare che l'inadempimento è derivato da causa a lui non imputabile, secondo quanto previsto all'art. 1218 c.c. A tal proposito, infatti, una parte della giurisprudenza citata in precedenza<sup>14</sup>, confermando l'ipotesi che l'ormeggio vada disciplinato utilizzando lo schema del deposito, ha ritenuto che in caso di avaria, distruzione o deterioramento della cosa depositata, il gestore\depositario non si libera della responsabilità *ex recepto* semplicemente provando di aver usato nella custodia dell'unità da diporto la diligenza del buon padre di famiglia, come previsto dall'art. 1768 c.c., bensì dovrà provare che l'inadempimento è derivato da causa a lui non imputabile come richiesto dall'art. 1218 c.c.<sup>15</sup>.

Tuttavia, si legge nella sentenza sopra citata, che il fatto che ha originato il danno non necessariamente deve integrare gli estremi del caso fortuito o della forza maggiore, poiché – ad avviso della Corte, la responsabilità del gestore\depositario si fonda su di una presunzione di colpa e non su di una presunzione di responsabilità. La presunzione sarà superata allorquando il gestore avrà dimostrato di non avere avuto colpa in relazione all'inadempimento e di aver adottato le necessarie cautele per evitare il danno, suggerite dalla ordinaria diligenza.

<sup>14</sup> In questo senso Cass., 1° giugno 2004, n. 10484, in *Corr. giur.*, 2005, 237.

<sup>15</sup> Si veda in questo senso GALGANO, *Diritto civile e commerciale*, II, *Le obbligazioni e i contratti*, 2, *I singoli contratti. Gli atti unilaterali e i titoli di credito. I fatti illeciti e gli altri fatti fonte di obbligazione. La tutela del credito*, Padova, 1993, 89 ss.

In realtà, merita essere segnalata una parte della giurisprudenza<sup>16</sup>, la quale ha adottato una posizione che parzialmente si discosta da quelle illustrate in precedenza e che sembra essere più aderente a quella che è la realtà commerciale del fenomeno di cui si discute e che, ad avviso di chi scrive, si avvicina maggiormente a quella corrente di pensiero che classifica il contratto di ormeggio come modello contrattuale atipico, caratterizzato dalla causa mista.

In sintesi, pur continuando a distinguere la figura dell'ormeggio\deposito da quella dell'ormeggio\locazione, a seconda del tipo di obbligazioni e della presenza o meno dell'affidamento dell'unità da diporto in custodia, la giurisprudenza sembra voler aderire alla impostazione che definisce l'ormeggio quale contratto atipico, alla luce «della realtà commerciale e turistica che sta alla base delle attività nautiche e dei negozi giuridici in cui il fenomeno diportistico si può estrinsecare»<sup>17</sup>, ben potendo il contratto di ormeggio avere come oggetto – oltre alla prestazione minima essenziale consistente nella semplice messa a disposizione del posto barca – un insieme complesso ed articolato a seconda di quelle che sono le caratteristiche della infrastruttura in cui le prestazioni si svolgono ed a seconda della organizzazione del gestore.

Ed allora, al fine di individuare il regime di responsabilità a cui il gestore deve sottostare, ed in particolare, al fine di stabilire se vi sia una responsabilità dello stesso per danni o perdita dell'unità in custodia – responsabilità che evidentemente troverà il suo fondamento nel *recepto*, ovvero nella presenza o meno della obbligazione di custodia in capo al gestore – l'analisi dovrà necessariamente passare attraverso la prova dell'oggetto e del contenuto del contratto stesso, ovvero la prova che il contratto aveva ad oggetto non solo e non tanto la semplice messa a disposizione della infrastruttura o dello specchio acqueo, bensì includeva la volontà di affidare la custodia dell'unità da diporto al gestore<sup>18</sup>.

A questo proposito, si sottolinea che la prova circa l'effettiva volontà delle parti ed il contenuto del contratto – che non necessariamente riveste nella prassi la forma scritta – può essere fornita anche per testimoni.

In conclusione, sebbene la prevalente tendenza sia quella di considerare i gestori dei porti turistici quali depositari delle unità da diporto e, quindi, sempre gravati della relativa responsabilità, acquista importanza, al fine dell'inquadramento del contratto, l'indagine circa la reale volontà delle parti che ben potrebbe portare a soluzioni interpretative diverse da quelle fino ad oggi accolte.

Al fine di superare le problematiche connesse alla effettiva individuazione della volontà delle parti, alcuni autori<sup>19</sup>, con cui si concorda, suggeriscono che le parti inseriscano nei modelli contrattuali clausole con cui espressamente si esclude la custodia dell'unità da diporto, individuando

<sup>16</sup> App. Trieste, 28 luglio 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 887.

<sup>17</sup> *Ibidem.*

<sup>18</sup> Cass., 21 ottobre 1994, n. 8657, in *Dir. mar.*, 1996, 702 e Trib. Chiavari, 24 marzo 2009, *ivi*, 2010, 661.

<sup>19</sup> ANTONINI, *Il contratto di ormeggio*, cit., 1069 ss.

come prestazione principale del contratto quella semplice messa a disposizione dello specchio acqueo, che rappresenta il contenuto minimo del contratto in esame.

Ciò avrebbe indubbiamente il merito di impedire che il gestore del porto possa essere chiamato a rispondere della violazione di un obbligo di custodia, in realtà mai pattuito, anzi espressamente escluso.

Tuttavia, nella realtà commerciale, tale soluzione sembra essere destinata ad essere scarsamente applicata, in quanto – soprattutto per i contratti aventi una durata temporale limitata – gli accordi vengono conclusi oralmente, o mediante accettazioni di ordini che operano rinvii ai regolamenti o alle condizioni generali dei vari porti turistici.