



LEGA NAVALE ITALIANA – SEZIONE FIRENZE E PRATO

REGOLAMENTO DELLE CONDIZIONI GENERALI D'USO DELL'IMBARCAZIONE A VELA SOCIALE “MAGOO”

PARTE I – NORME GENERALI

Art. 1 – Definizione.

1.1. Con la denominazione “Magoo” s’intende l’imbarcazione a vela con motore ausiliario, tipo *two tonner*, marca *Cantieri Navali Stern-Sciarrelli*, modello *Magoo 42*, contraddistinta con la sigla ed il numero RE-2154/D, iscritta nel registro delle imbarcazioni da diporto tenuto dall’Ufficio della Capitaneria di Porto di Ravenna (di seguito “Magoo”), di esclusiva e piena proprietà dell’associazione di promozione sociale Lega Navale Italiana – Sezione Firenze e Prato (di seguito “LNI FI-PO”).

Art. 2 – Destinazione d’uso di Magoo.

2.1. In conformità allo statuto di LNI FI-PO, Magoo è esclusivamente destinata alla navigazione da diporto, all’attività didattica e di promozione della pratica nautica – in special modo della navigazione a vela - e degli sport marineschi, nonché ad ogni altra attività di diffusione e condivisione dell’interesse e dell’attenzione verso le acque marine ed interne e la loro tutela, in qualunque forma svolte dai soci della Lega Navale Italiana - indipendentemente dalla sezione, o delegazione, o struttura periferica di appartenenza - entro una distanza di 50 (cinquanta) miglia dalla costa.

Art. 3 – Titolo giuridico dell’uso di Magoo ed onere modale.

3.1. In quanto bene unicamente destinato al perseguimento delle finalità statutarie di LNI FI-PO, ed impiegato ad esclusivo beneficio degli iscritti a Lega Navale Italiana, o sua sezione o delegazione, in ragione del rapporto associativo e fiduciario tra essi esistente, Magoo è concessa in uso dalla stessa LNI FI-PO esclusivamente a titolo di comodato d’uso modale, ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 1803 e ss. del codice civile.

3.2. LNI FI-PO nega radicalmente sin d’ora ogni volontà e disponibilità a concedere in uso Magoo a diverso titolo giuridico e rifiuta di configurare con i soci rapporti giuridici di altra e diversa natura che abbiano ad oggetto l’imbarcazione (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, locazione, locazione finanziaria, *leasing*, noleggio, noleggio occasionale, nolo con conducente, *charter*, trasporto, contratto di viaggio turistico), dovendosi pertanto escludere l’applicabilità delle relative discipline.



3.3. E' fatto a chiunque divieto di uso o impiego di Magoo per finalità commerciali e/o di lucro, o comunque per scopi non conformi alla legge e/o allo statuto di LNI FI-PO.

3.4. Per la concessione in comodato d'uso di Magoo, LNI FI-PO non richiede il pagamento di alcun corrispettivo a titolo di controprestazione; tuttavia, al solo ed unico scopo di consentire a LNI FI-PO di sostenere i costi occorsi ed occorrenti per beneficiare i soci di Lega Navale Italiana dell'uso dell'imbarcazione sociale (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli di ristrutturazione, manutenzione, gestione amministrativa) e per il perseguimento delle finalità statutarie condivise, sarà richiesto il versamento di un onere modale, commisurato all'entità e alla durata dell'uso, a titolo di contribuzione e rimborso delle spese.

3.5. La misura della contribuzione richiesta a titolo di onere modale d'uso per la concessione in comodato di Magoo, per periodi della durata di 7 (sette giorni), è pubblicamente consultabile sul sito web "<http://barcamagoo.weebly.com/>", e sarà in ogni caso sempre specificata da LNI FI-PO, prima della conferma della prenotazione, nella comunicazione di cui al successivo art. 8.1.

Oneri d'uso per periodi di durata inferiore saranno determinati da LNI FI-PO, di volta in volta e secondo le circostanze, su richiesta degli interessati.

Art. 4 – Norme applicabili.

4.1. L'uso in comodato modale di Magoo da parte dei soci di Lega Navale Italiana, o di sezione o delegazione della stessa, è disciplinato dalle norme del presente regolamento e del contratto cui esso è allegato; per quanto in essi non previsto, si rinvia agli articoli del Codice Civile, del Codice della Nautica da Diporto (D.Lgs. n. 171/2005 e relativi Regolamenti di Attuazione), e, in quanto applicabili, del Codice della Navigazione (R.D. n. 327/1942 e successive integrazioni e modifiche).

4.2. Ferme restando le eventuali responsabilità previste, ove dell'imbarcazione sia fatto un uso difforme dalle disposizioni applicabili, LNI FI-PO avrà diritto di richiederne l'immediata restituzione.

4.3. Al fine di consentire una efficiente amministrazione e una migliore operatività dell'imbarcazione sociale, nonché di massimizzarne l'uso e il godimento da parte di tutti gli aventi diritto, nell'uso di Magoo è doveroso il rispetto con puntualità e precisione di tutte le regole prescritte.

4.4. L'uso di Magoo e i rapporti che ne derivino con LNI FI-PO, con altri soci di Lega Navale Italiana, o sue sezioni o delegazioni, e con i terzi in genere, dovranno comunque sempre essere improntati alla correttezza, alla buona fede, alla diligenza del buon padre di famiglia e al reciproco rispetto.

PARTE II – NORME PER L'USO

ART. 5 – Requisiti soggettivi per l'imbarco.



5.1. In quanto imbarcazione sociale, Magoo potrà essere utilizzato esclusivamente da soci della Lega Navale Italiana, indipendentemente dalla sezione, delegazione, o struttura periferica di appartenenza (di seguito “Soci”), sia che assumano la conduzione, direzione e il comando dell’imbarcazione, sia che si imbarchino come membri dell’equipaggio o ospiti.

5.2. Sono considerati Soci, ai fini di cui al precedente articolo 5.1, coloro che al momento della conferma della prenotazione di cui al successivo articolo 8.2, e per tutta la durata dell’uso di Magoo, siano intestatari di una tessera associativa a Lega Navale Italiana, o ad una qualunque sezione, delegazione o struttura periferica di Lega Navale Italiana, in corso di validità.

Art. 6 – Requisiti soggettivi per la conduzione, direzione e il comando di Magoo.

6.1. L’utilizzo di Magoo richiede sempre che un membro dell’equipaggio a bordo assuma la conduzione, la direzione e il comando dell’unità ad ogni effetto di legge, obbligandosi a mantenerli per tutta la durata del turno d’uso (di seguito “Socio Comandante”).

6.2. Al fine di facilitare l'utilizzo di Magoo anche da parte dei Soci che non possano o non vogliano assumere la qualifica di Socio Comandante, e di favorire il contatto e la condivisione delle esperienze nautiche, delle risorse e delle finalità statutarie tra i Soci, LNI FI-PO è disponibile – su richiesta degli interessati e senza che ciò valga ad assumere nessuna conseguente responsabilità - a segnalare i nominativi di altri Soci (di seguito “Accompagnatori”), in possesso dei requisiti di cui al presente articolo, che abbiano comunicato la loro disponibilità ad accompagnare gli interessati a bordo di Magoo (in itinerari di crociera già prescelti, o da stabilire di comune accordo) e ad assumere la conduzione, direzione e comando dell’imbarcazione, specificando le condizioni e il rimborso delle spese di accompagnamento che questi ultimi, eventualmente richiedano.

I rapporti giuridico-economici – ivi compresi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli di rivalsa, rimborso spese di accompagnamento e conguaglio – tra gli Accompagnatori e i Soci restano regolati tra loro, restandone LNI FI-PO completamente estranea.

In questi casi il contratto di comodato d’uso dovrà essere sottoscritto - su modello conforme al *fac simile* allegato al presente regolamento sotto la lettera B - sia dal Socio richiedente l’uso, sia dall’Accompagnatore designato ad assumere il ruolo di Socio Comandante, al fine di regolare le rispettive competenze e responsabilità.

6.3. In conformità all’art. 39 del Codice della Nautica da Diporto – e ad eccezione dell’uso per attività didattica di cui al comma 4 del medesimo articolo – il Socio Comandante deve essere in possesso di patente nautica che abiliti alla navigazione almeno entro 12 miglia dalla costa, e, comunque, della patente nautica prescritta in relazione alla navigazione effettivamente svolta.

6.4. LNI FI-PO, a sua insindacabile discrezionalità, può concedere l’uso di Magoo per la navigazione entro 6 miglia dalla costa a coloro che non siano in possesso di patente nautica, ma dei quali abbia



verificato idoneità e attitudine alla navigazione velica, purché abbiano compiuto il 18^a (diciottesimo) anno di età.

6.5. In conformità agli artt. 34, 35 e 36 del Codice della Nautica da Diporto, il Socio Comandante è tenuto a verificare, prima della partenza, la presenza a bordo di personale sufficiente e qualificato per formare l'equipaggio necessario ad affrontare la navigazione che intende intraprendere, e a svolgere i servizi di bordo che intende delegare, comunque nel rispetto del numero minimo di 2 (due) componenti l'equipaggio e del numero massimo, compreso l'equipaggio, di 8 (otto) trasportabili, come previsti dalla licenza di navigazione di Magoo.

6.6. Al Socio Comandante, così come al Socio che sottoscriva il contratto di comodato, se persona diversa (di seguito "Socio Comodatario"), è fatto divieto di imbarcare, anche come ospiti, persone che non rivestano la qualità di Soci ai sensi del precedente art. 5.2 e gli è fatto obbligo di verificare la qualità di Soci, ai sensi del predetto articolo, di tutte le persone a bordo di Magoo. Il Socio Comandante – in solido con il Socio Comodatario, se persone diverse – dovrà assumersi la responsabilità di ogni violazione di legge – civile, penale o amministrativa – che possa essere integrata dalla mancata osservanza di quanto sopra e dovrà obbligarsi nei confronti di LNI FI-PO a manlevarla e risarcirla (sia nella forma del danno diretto che indiretto) di ogni conseguenza pregiudizievole od onerosa patita per effetto di tali violazioni.

6.7. Il Socio Comandante deve essere in possesso dell'apposito certificato limitato di radiotelefonista (Certificato RTF) che lo abiliti all'uso degli apparati radio di bordo VHF di cui è dotata Magoo. L'uso dell'apparato radio di bordo SSB (*Single Side Band*) di cui è dotata Magoo potrà, invece, essere utilizzato solo dal Socio Comandante che sia altresì in possesso della prescritta licenza di radioamatore, fatto salvo il caso di emergenza.

Art. 7 – Richiesta di prenotazione e turni d'uso.

7.1. Magoo potrà essere prenotata dai Soci per periodi, anche consecutivi, della durata di 7 (sette) giorni ciascuno, di norma aventi inizio alle ore 18.00 del sabato, con l'imbarco presso la base nautica di partenza e la presa in consegna dell'imbarcazione, e termine alle ore 10.00 del sabato successivo, con lo sbarco presso la base nautica di arrivo e la riconsegna; turni di uso di diversa durata potranno essere disposti da LNI FI-PO, di volta in volta e secondo le circostanze, su richiesta degli interessati.

7.2. La richiesta di prenotazione dovrà essere presentata dal Socio Comandante o, nei casi di cui al precedente art. 6.2., dal Socio Comodatario (di seguito anche "Socio Richiedente").

7.3. La richiesta di prenotazione dovrà essere redatta per iscritto, da trasmettersi a "Lega Navale Italiana – Sezione di Firenze e Prato", con non oltre 3 (tre) mesi di anticipo rispetto alla data scelta dal richiedente per l'imbarco, con una delle seguenti modalità:



- a) a mezzo consegna diretta o recapito postale all'ufficio della segreteria di LNI FI-PO sito in Firenze, 50124, Viale Raffaello Sanzio n. 26;
- b) a mezzo fax al numero 055.3245082;
- c) a mezzo posta elettronica all'indirizzo email "firenzeprato@leganavale.it";
- d) a mezzo posta elettronica certificata all'indirizzo pec "lni.firenzeprato@pcert.postcert.it";
- e) a mezzo dell'apposito link "*Richiesta di Prenotazione On Line*" presente sul sito web "<http://barcamagoo.weebly.com/>".

LNI FI-PO si riserva comunque di valutare anche richieste di prenotazione comunicate all'ufficio di segreteria a mezzo del telefono (n. 055.3245082), purché esaustive delle indicazioni richieste.

7.4. La richiesta di prenotazione dovrà contenere le seguenti indicazioni:

- a) nome, cognome, data di nascita del Socio richiedente;
- b) recapito postale e/o di posta elettronica e/o di telefax dove il Socio Richiedente desidera ricevere la conferma di prenotazione;
- c) recapito telefonico del Socio Richiedente;
- d) estremi della patente nautica del Socio Richiedente che intenda assumere conduzione, direzione e comando dell'imbarcazione o, in alternativa, la specifica richiesta di segnalazione di un Accompagnatore ai sensi del precedente art. 6.2;
- e) il periodo e la durata prescelti per l'uso di Magoo, e – nei casi di cui al precedente art. 6.2 – l'eventuale itinerario prescelto;
- f) il numero e gli estremi della tessera associativa del Socio Richiedente a Lega Navale Italiana, o sua sezione o delegazione;
- g) nome, cognome, data di nascita di ciascuno degli altri membri dell'equipaggio o ospiti;
- h) il numero e gli estremi della tessera associativa di ciascuno degli altri membri dell'equipaggio o ospiti a Lega Navale Italiana, o sua sezione o delegazione.

Richieste di prenotazione incomplete o mancanti delle indicazioni sopra elencate non potranno essere evase da LNI FI-PO; tuttavia le indicazioni di cui alle precedenti lettere *f)*, *g)* e *h)* potranno essere fornite, al più tardi, contestualmente alla conferma di prenotazione come previsto dal successivo art. 8.2.

7.5. La richiesta di prenotazione avrà valore di opzionare il periodo prescelto per l'uso di Magoo, non vincolando in alcun modo LNI FI-PO prima che quest'ultima manifesti accettazione mediante la conferma di prenotazione nelle modalità di cui al successivo art. 8.2.

Art. 8 – Accettazione e conferma di prenotazione.

8.1. Ricevuta la richiesta di prenotazione, LNI FI-PO – previa verifica positiva della disponibilità di Magoo per il periodo opzionato e, ove richiesto, di un Accompagnatore - trasmetterà per iscritto, presso il recapito indicato dal Socio Richiedente, quanto segue:

- a) ove richiesti, i nominativi di Accompagnatori eventualmente disponibili, specificando le condizioni e il rimborso delle spese di accompagnamento da questi ultimi richiesti, e i relativi recapiti affinché il Socio Richiedente possa contattarli;



- b) il contratto di comodato d'uso che il Socio Richiedente dovrà sottoscrivere in tutte le sue parti, con indicazione della misura dell'onere contributivo richiesto ai sensi dei precedenti artt. 3.4 o 3.5 e della misura del deposito cauzionale per danni di cui al successivo art. 10, con le relative modalità di versamento dei medesimi;
- c) la richiesta delle indicazioni di cui al precedente art. 7.4. lett. f), g), h), ove non siano già state fornite con la richiesta di prenotazione.

8.2. LNI FI-PO darà conferma scritta della prenotazione e accettazione del contratto, presso il recapito indicato dal Socio Richiedente, solo a condizione che, entro e non oltre il termine di 15 (quindici) giorni dalla comunicazione di LNI FI-PO di cui al precedente art. 8.1. – da considerarsi termine essenziale nell'esclusivo interesse di quest'ultima, ai sensi dell'art. 1457 del codice civile – il Socio Richiedente abbia provveduto ai seguenti adempimenti:

a) abbia trasmesso a LNI FI-PO, il contratto di comodato d'uso debitamente approvato e sottoscritto – anche dall'Accompagnatore, ove designato - in tutte le sue parti, allegandovi una copia del proprio documento di identità, mediante una delle seguenti modalità alternative:

- in originale, mediante consegna diretta o recapito postale per raccomandata con avviso di ricevimento all'ufficio di segreteria di LNI FI-PO sito in Firenze, Viale Raffaello Sanzio n. 26;

- in copia informatica, a mezzo posta elettronica certificata all'indirizzo pec "lni.firenzeprato@pcert.postcert.it";

- in copia a mezzo fax al numero 055.3245082;

- in copia riprodotta in formato ".pdf", a mezzo posta elettronica all'indirizzo email "firenzeprato@leganavale.it".

b) abbia provveduto alla corresponsione dell'onere modale di cui ai precedenti artt. 3.4 e 3.5, nella misura di almeno il 30% (trenta per cento) del relativo importo complessivo, con le modalità richiestegli da LNI FI-PO nella comunicazione di cui al precedente art. 8.1;

c) abbia trasmesso a LNI FI-PO le indicazioni di cui al precedente art. 7.4 lett. f), g), h) ove non siano già state fornite con la richiesta di prenotazione.

8.3. Gli adempimenti di cui al precedente art. 8.2. devono intendersi tutti come condizioni sospensive essenziali – ai sensi dell'art. 1353 del codice civile – della validità ed efficacia del contratto di comodato d'uso; ove il Socio non vi ottemperi nel termine previsto, LNI FI-PO dovrà ritenersi libera di assegnare l'uso di Magoo nel periodo opzionato dal richiedente ad altri.

Art. 9 – Onere modale.

9.1. Il parziale versamento dell'onere modale di cui al precedente art. 8.2, lett. b) è unicamente finalizzato a coprire i costi necessari ad approntare ed allestire il Magoo (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli di trasferimento, ordinaria manutenzione, pulizia, rifornimento) in vista dell'imbarco dei richiedenti e, quindi, a fornire la provvista per spese di competenza dei Soci Comodatari per servirsi dell'imbarcazione, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1808, 1 comma del Codice Civile. La



relativa corresponsione non potrà, quindi, in alcun modo considerarsi come caparra confirmatoria ai sensi dell'art. 1385 del codice civile.

9.2. Almeno 20 (venti) giorni prima della data di imbarco convenuta, il Socio Comodatario dovrà completare il versamento dell'onere modale richiestogli da LNI FI-PO con la comunicazione di cui al precedente art. 8.1, da considerarsi termine essenziale nell'esclusivo interesse di LNI FI-PO, ai sensi dell'art. 1457 del codice civile.

9.3. Il mancato ottemperamento in termini di quanto al precedente art. 9.2 dovrà considerarsi – ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del Codice Civile – condizione risolutiva espressa del contratto di comodato d'uso, con conseguente diritto di LNI FI-PO di assegnare ad altri richiedenti l'uso di Magoo nel periodo ivi previsto.

Art. 10 – Deposito cauzionale.

10.1. In conformità al combinato disposto degli articoli 48 L. n. 50/1971, 2 e ss. L. 990/1969 e 3 del relativo Regolamento di Esecuzione, Magoo è garantita in forza di apposita polizza assicurativa “RC” per la responsabilità civile per danni derivanti dalla circolazione e in forza di apposita polizza assicurativa “Corpi” contro i rischi. Copia autentica di entrambe le polizze e i relativi contrassegni sono custoditi a bordo dell'imbarcazione.

10.2. Ai sensi dell'art. 1179 del codice civile, contestualmente al completo adempimento dell'onere modale di cui al precedente art. 9.2, il Socio Comodatario dovrà consegnare a LNI FI-PO un importo con le modalità e nella misura comunicategli ai sensi del precedente art. 8.1, a titolo di garanzia e deposito cauzionale, improduttivo di interessi, per eventuali danni all'imbarcazione che non siano coperti dalle polizze di cui al precedente art. 10.1, di norma commisurato all'importo previsto dalle suddette polizze come franchigia.

10.3. Il mancato ottemperamento in termini di quanto al precedente art. 10.2 dovrà considerarsi – ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 del codice civile – condizione risolutiva espressa del contratto di comodato d'uso, con conseguente diritto di LNI FI-PO di assegnare ad altri richiedenti l'uso di Magoo nel periodo ivi previsto.

10.4. LNI FI-PO procederà alla restituzione al Socio Comodatario dell'importo ricevuto a titolo di deposito cauzionale solo a condizione della ricezione della conferma di *check-out* positivo di cui al successivo art. 17.3 ed entro i successivi 7 (sette) giorni.

Art. 11 – Sopravvenuta impossibilità d'uso, esonero di responsabilità del comodante, recesso del comodatario e relative penali.



11.1. Qualora per cause di caso fortuito o forza maggiore, non imputabili ad alcuna delle parti del contratto di comodato (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, terremoti, alluvioni, calamità naturali), sopravvenga impedimento all'uso di Magoo nei termini pattuiti, le parti se ne daranno reciprocamente tempestiva informazione; analogamente procederanno nel caso in cui il sopravvenuto impedimento si manifesti prima dell'imbarco e dipenda da fatti imputabili all'Accompagnatore designato dal Comodatario.

11.2. Nei casi suddetti, ove possibile, le parti concorderanno un diverso turno di uso dell'imbarcazione, da tenersi entro l'anno successivo al verificarsi dell'impedimento, imputando al nuovo turno gli importi già versati dal Socio Comodatario; ove ciò non sia possibile LNI FI-PO provvederà a restituire al Socio Comodatario gli importi da questo già corrisposti a titolo di onere modale d'uso e deposito cauzionale, al netto delle eventuali spese non ripetibili già sostenute per l'allestimento di Magoo in vista dell'imbarco (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli di trasferimento, ordinaria manutenzione, pulizia, rifornimento), spese delle quali dovrà tuttavia fornire al Socio comodatario idonei giustificativi.

11.3. Qualora per avarie, o guasti, o per imprevisto spossessamento dell'imbarcazione, sopravvenga impedimento alla consegna di Magoo, LNI FI-PO ne darà tempestiva informazione al Socio Comodatario; nel caso suddetto, qualora l'impedimento non derivi da dolo, colpa grave o violazione di obblighi previsti in norme di ordine pubblico, ogni responsabilità di LNI FI-PO resta comunque esclusa, ai sensi dell'art. 1229 del codice civile.

11.4. Nel caso suddetto, ove possibile le parti concorderanno un diverso turno di uso dell'imbarcazione, da tenersi entro l'anno successivo al verificarsi dell'impedimento, imputando al nuovo turno gli importi già versati dal Socio Comodatario; ove ciò non sia possibile LNI FI-PO provvederà a restituire al Socio Comodatario gli importi da questo già corrisposti a titolo di onere modale d'uso e deposito cauzionale. Resta salva la possibilità di LNI FI-PO e del Socio Comodatario, per i danni subiti in conseguenza del mancato uso, la facoltà di rivalersi sui terzi cui il fatto impeditivo sia imputabile a titolo di colpa o dolo, anche in conformità ai successivi artt. 18.2 e 18.3.

11.5. Qualora per indisponibilità o fatti imputabili al Socio Comodatario, o agli ospiti o membri dell'equipaggio designati dal Socio Comodatario, prima dell'imbarco, sopravvenga impedimento all'uso di Magoo, il Socio Comodatario darà tempestiva informazione del suo recesso dal contratto di comodato – confermandola appena possibile anche per iscritto – a LNI FI-PO che avrà, quindi il diritto di assegnare l'uso del Magoo nel periodo previsto dal contratto ad altri richiedenti.

11.6. Nel caso suddetto, ove possibile, le parti concorderanno un diverso turno di uso dell'imbarcazione, da tenersi entro l'anno successivo al verificarsi dell'impedimento, imputando al nuovo turno gli importi già versati dal Socio Comodatario; ove ciò non sia possibile e non sia stato possibile ricollocare il turno d'uso pattuito nel contratto presso altri richiedenti, LNI FI-PO provvederà a restituire al Socio Comodatario gli importi da questo già corrisposti a titolo di deposito cauzionale e di onere modale d'uso, al netto di una quota pari al 30% (trenta per cento) dell'importo complessivo dell'onere



modale pattuito in contratto, che sarà invece trattenuta a titolo di penale per il recesso, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1382 del codice civile, a ristoro del danno patito da LNI FI-PO e dagli altri Soci per il temporaneo vincolo di indisponibilità sull'imbarcazione originato dal contratto di comodato receduto.

11.7. Qualora per indisponibilità o fatti imputabili al Socio Comodatario, o agli ospiti o membri dell'equipaggio designati dal Socio Comodatario, successivamente all'imbarco, sopravvenga impedimento alla prosecuzione nell'uso di Magoo, il Socio Comodatario darà tempestiva informazione del suo recesso dal contratto di comodato – confermandola appena possibile anche per iscritto – a LNI FI-PO che quindi, ove possibile, avrà il diritto di assegnare l'uso del Magoo nel residuo periodo previsto nel contratto ad altri richiedenti.

11.8. Nel caso suddetto, LNI FI-PO sarà tenuta a restituire al Socio Comodatario, previa ricezione della conferma di *check-out* positivo di cui al successivo art. 17.3, l'importo ricevuto a titolo di deposito cauzionale, oltre ad una somma pari a quanto riceverà a titolo di onere modale da coloro che eventualmente subentreranno nell'uso di Magoo per il residuo periodo previsto nel contratto di comodato; ove, invece, il subentro non sia stato possibile LNI FI-PO tratterrà una somma pari all'intero importo dell'onere modale di uso già versato dal Socio receduto, a titolo di penale per il recesso – ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1382 del codice civile – a ristoro del danno patito da LNI FI-PO e dagli altri Soci per il vincolo di indisponibilità sull'imbarcazione originato dal contratto di comodato receduto per tutta la sua durata.

11.9. Qualora per indisponibilità o fatti imputabili all'Accompagnatore designato dal Socio Comodatario, successivamente all'imbarco, sopravvenga impedimento alla conduzione, direzione e comando di Magoo, il Socio Comodatario ne darà tempestiva informazione – confermandola appena possibile anche per iscritto – a LNI FI-PO.

11.10. Nel caso suddetto, ove possibile, le parti cercheranno un altro Accompagnatore, in possesso di idonei requisiti, per la residua durata del turno d'uso prenotato; ove ciò non sia possibile, il Comodatario e l'Accompagnatore dovranno considerarsi receduti dal contratto e LNI FI-PO avrà il diritto di assegnare l'uso del Magoo nel residuo periodo previsto nel contratto ad altri richiedenti. In caso di recesso, LNI FI-PO sarà tenuta a restituire al Socio Comodatario, previa ricezione della conferma di *check-out* positivo di cui al successivo art. 17.3, l'importo ricevuto a titolo di deposito cauzionale, oltre ad una somma pari a quanto riceverà a titolo di onere modale da coloro che eventualmente subentrino nell'uso di Magoo per il residuo periodo previsto nel contratto di comodato; ove, invece, il subentro non sia stato possibile LNI FI-PO tratterrà una somma pari alla parte dell'onere modale già versato dal Socio receduto proporzionale alla durata dell'uso effettivamente goduto di Magoo, a titolo di penale per il recesso – ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1382 del codice civile – a ristoro del danno patito da LNI FI-PO e dagli altri Soci per il vincolo di indisponibilità sull'imbarcazione originato dal contratto di comodato receduto per tutta la sua durata.



11.11. Ricorrendo le ipotesi di cui ai precedenti articoli 11.6, 11.8 e 11.10, LNI FI-PO valuterà tuttavia la possibilità di consentire al Socio receduto un nuovo turno di uso del Magoo, anche dopo l'anno successivo al verificarsi dell'impedimento, con previsione di un onere modale d'uso inferiore a quello normalmente richiesto.

Art. 12 – Cessione del contratto e variazioni nominative.

12.1. Il Socio Comodatario ha facoltà di cedere il contratto di comodato stipulato con LNI FI-PO esclusivamente ad altri Soci, muniti dei requisiti di cui al precedente art. 6, così come ha facoltà di variare la composizione degli ospiti o dei membri dell'equipaggio esclusivamente con altri Soci aventi i requisiti di cui al precedente art. 5, purché, in entrambi i casi, ne dia comunicazione a LNI FI-PO prima dell'imbarco e in tempo utile per consentire a quest'ultima le opportune verifiche e la predisposizione della documentazione necessaria per una corretta gestione dell'imbarcazione.

12.2. I rapporti giuridico-economici - compresi quelli di rimborso, rivalsa o conguaglio - tra il Socio Comodatario cedente e il Socio Comodatario ceduto, così come tra il Socio Comodatario e gli ospiti o componenti dell'equipaggio sostituiti e designati, restano tra loro regolati, rimanendone LNI FI-PO completamente estranea.

Art. 13 – Check-in, imbarco e consegna di Magoo.

13.1. Nel luogo, alla data e all'ora pattuita per l'imbarco su Magoo, il Socio Comodatario - unitamente all'Accompagnatore se designato - e il Delegato di banchina da LNI FI-PO presso la base nautica di partenza, procedono alle operazioni di *check-in* e verificano di concerto il corretto funzionamento e il buono stato manutentivo dell'imbarcazione, delle attrezzature e dei dispositivi mobili che la corredano, nonché la presenza a bordo della documentazione e delle dotazioni di sicurezza prescritte dalla legge, dandone atto in apposito verbale-inventario di *check-in*.

13.2. Dal momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-in*, e fino al momento della sottoscrizione del verbale di *check-out* di cui al successivo art. 17.3, il Socio Comodatario, così come - nei casi di cui all'art. 6.2 - l'Accompagnatore, assume a tutti gli effetti di legge:

- a)** la consegna e custodia dell'imbarcazione ai sensi dell'art. 1804 del codice civile, acquisendone il possesso e la detenzione, e assumendosene la responsabilità e i rischi;
- b)** ogni compito di manutenzione di Magoo, e di vigilanza, controllo e sorveglianza sulla sua sicurezza e idoneità a non cagionare alcun danno, che spetterebbe all'armatore o esercente l'imbarcazione, che gli è espressamente delegato da LNI FI-PO.

Il Socio Comodatario o, in alternativa, l'Accompagnatore – nei casi di cui al precedente art. 6.2. assume altresì l'effettiva conduzione, direzione e comando di Magoo, ai sensi e per gli effetti del Codice della Nautica da diporto, del Codice della Navigazione, e di ogni altra norma di legge, in quanto applicabili.



13.3. Dal momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-in*, e fino al momento della sottoscrizione del verbale di *check-out* di cui al successivo art. 17.3 – avendo verificato la regolare documentazione, il corretto funzionamento e l'assenza di vizi, difetti, carenze di costruzione/manutenzione dell'imbarcazione, degli impianti, degli apparati di bordo, dei dispositivi di sicurezza – il Socio Comandante – in solido con il Socio Comodatario, se persona diversa - dovrà assumersi la responsabilità di ogni violazione di legge – civile, penale o amministrativa – possa essere integrata dalla violazione, dolosa o colposa, del dovere delegatogli di manutenzione, vigilanza, controllo dell'imbarcazione e di sorveglianza sulla sua sicurezza e idoneità a non cagionare danni, e sarà obbligato a manlevare e risarcire (sia nella forma del danno diretto che indiretto) LNI FI-PO di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che possano ad essa derivare per effetto di tali violazioni.

Art. 14 – Navigazione su Magoo.

14.1. Il Socio Comandante - unitamente al Socio Comodatario, se persona diversa - è tenuto a custodire e conservare l'imbarcazione con la diligenza del buon padre di famiglia ed è tenuto a controllare che analoga diligenza sia osservata dagli altri ospiti e membri dell'equipaggio; potrà usare Magoo per il tempo pattuito e secondo le modalità determinate nel presente regolamento e nel contratto di comodato d'uso stipulato, in conformità alle finalità di diporto e nel rispetto delle caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione. Al termine dell'uso, dovrà restituire l'imbarcazione, presso la base nautica di sbarco, all'orario convenuto, nello stato di fatto in cui l'ha ricevuta, fatta eccezione per il normale deterioramento per effetto dell'uso.

14.2. In conformità degli artt. 297, 299, 889, 890, 891, 893 del codice della navigazione, prima di salpare in navigazione dal porto di imbarco, il Socio Comandante è personalmente tenuto, tra l'altro, ai seguenti adempimenti:

- a)** controllare il possesso e la regolarità dei propri documenti personali e, in caso di navigazione fuori dalle acque territoriali, il possesso e la regolarità dei documenti di tutte le persone a bordo prescritte dalle competenti Autorità amministrative e doganali;
- b)** prendere visione del libro di bordo, iniziandone la lettura almeno dalla settimana precedente al proprio imbarco;
- c)** istruire adeguatamente gli ospiti e i membri dell'equipaggio sulla collocazione a bordo e sul corretto utilizzo delle dotazioni di sicurezza ivi presenti, nonché per il caso di abbandono dell'imbarcazione;
- d)** istruire adeguatamente i membri dell'equipaggio sull'uso del motore e dell'apparato radio di bordo per il caso di emergenza o evidente e urgente necessità;
- e)** procedere allo studio – anche a mezzo dell'apposito portolano e delle carte nautiche di riferimento – della rotta, preferendo le rotte più brevi e più sicure, prendendo nota di approdi, porti, attracchi e pontili, presenti nell'area di navigazione, in cui eventualmente ridossare in caso di condizioni meteorologiche avverse;
- f)** verificare che l'imbarcazione sia idonea al viaggio, adeguatamente rifornita di carburante, di acqua e di viveri, in relazione alla navigazione che intende affrontare;



g) ottemperare ad ogni eventuale adempimento sanitario o doganale.

14.3. Durante la navigazione il Socio Comandante è personalmente tenuto, tra l'altro, ai seguenti adempimenti:

a) Navigare sempre entro le distanze dalla costa consentite per legge e comunque mai oltre le 50 (cinquanta) miglia dalla costa;

b) mantenere un attento servizio di navigazione visiva ed uditiva;

c) dirigere personalmente le operazioni di entrata e di uscita dai porti, di ormeggio e ancoraggio, e ogni qual volta la manovra presenti difficoltà;

d) tenersi costantemente informato sulle condizioni meteorologiche, in special modo prima di salpare da ogni porto o di lasciare un attracco, anche a mezzo del bollettino "meteomar" (con l'apparato VHF sul canale 68 o sulla frequenza 156.425 Mhz, con l'apparato SSB in onde medio-corte sulla frequenza 2.182 kHz), curando altresì di prendere conoscenza degli avvisi ai naviganti attraverso il Registro degli Avvisi ai Naviganti o l'apparato radio di bordo (con l'apparato VHF sul canale 16 o sulla frequenza 156.8 Mhz, con l'apparato SSB in onde medio-corte sulla frequenza 2.182 kHz);

e) presentare alla competente Autorità Marittima, o – qualora si trovi in acque territoriali straniere – alla competente Autorità Consolare, la denuncia di evento straordinario nei termini e nei casi prescritti dall'art. 60 del Codice della Nautica da Diporto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i casi di collisione, incaglio, falle, incendio, uomo a mare, avvistamento relitti, ritrovamenti, assistenza o salvataggio);

f) informare appena possibile le compagnie assicuratrici, titolari delle polizze che garantiscono Magoo, delle denunce di evento straordinario presentate avanti alle competenti autorità; ove la compagnia assicurativa rifiutasse la garanzia a causa della mancata tempestiva informazione, il Socio Comandante – in solido con il Socio Comodatario, se persona diversa - sarà ritenuto personalmente responsabile di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che dovessero da ciò derivare, e sarà obbligato – in solido con il Socio Comodatario, se persona diversa – nei confronti di LNI FI-PO a manlevarla e risarcirla (sia nella forma del danno diretto che indiretto) di tutto ciò cui conseguentemente abbia dovuto fare fronte in qualità di proprietaria dell'imbarcazione e/o obbligata in solido e/o responsabile civile dell'obbligazione;

g) informare quanto prima LNI FI-PO e chiunque altri attenda l'arrivo dell'imbarcazione nel caso di imprevisto dirottamento in località diversa dalla meta, al fine di evitare apprensioni e falsi allarmi;

h) disporre, in conformità degli artt. 186, 187, 302, 303 e 1097 del codice della navigazione, il pronto abbandono dell'imbarcazione qualora, per qualunque motivo, diventi pericolosa la permanenza a bordo, approntando la zattera di salvataggio con quanto necessario, procurando che tutti i presenti indossino i giubbetti di salvataggio, procedendo immediatamente alla richiesta di soccorso (con l'apparato VHF sul canale 16 o sulla frequenza 156.8 Mhz, con l'apparato SSB in onde medio-corte sulla frequenza 2.182 kHz, con apparecchio telefonico chiamando il numero 1530 o negli altri modi descritti nel successivo art. 16.2, lett. a) e a fare quant'altro necessario secondo le circostanze, abbandonando per ultimo l'imbarcazione (eventualmente dopo aver liberato qualunque oggetto galleggiante possa favorire le ricerche di soccorso) e recando con sé, ove possibile, gli apparati radio mobili, carte, valori e documenti di bordo;



i) rispettare gli obblighi di assistenza e salvataggio, così come previsto agli artt. 489, 490 e 491 del codice della navigazione;

j) attenersi scrupolosamente al Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi a mare (L. 1085/1977) e in genere a tutte le altre disposizioni che regolano la navigazione, prescritte dalle convenzioni internazionali, dai regolamenti internazionali, dalle leggi statali e regionali, dai regolamenti, dai decreti ministeriali, dalle ordinanze delle regioni, dell'autorità marittima, delle autorità locali specificamente preposte e dagli usi, in quanto applicabili, usando nella navigazione sempre la massima diligenza, prudenza e perizia.

14.4. Durante tutto il periodo di crociera, il Socio Comandante dovrà compilare regolarmente ed accuratamente il giornale di bordo, nel quale dovrà annotare:

a) l'itinerario di crociera e le rotte seguite in navigazione;

b) le condizioni meteorologiche ed ogni altra circostanza occorsa rilevante per la navigazione;

c) gli eventuali eventi straordinari di cui abbia fatto denuncia avanti alle competenti autorità ai sensi dell'art. 60 del codice della Nautica da Diporto;

d) le eventuali avarie o anomalie riscontrate, i sinistri eventualmente occorsi e i danni, le perdite o le sottrazioni eventualmente verificatesi.

La redazione del giornale di bordo dovrà essere preceduta dall'indicazione del nominativo di tutte le persone imbarcate e dal recapito telefonico e di posta elettronica del Socio Comandante, al fine di poter essere agevolmente contattato da colui che successivamente gli subentri al comando del Magoo (di seguito "Socio Comandante Entrante"), o da chi curi la manutenzione di Magoo.

Art. 15 – Spese per l'uso di Magoo, per migliorie e straordinarie.

15.1. Il Soci Comodatari non hanno diritto al rimborso delle spese sostenute per servirsi di Magoo (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle di trasporto per/da base nautiche di imbarco/sbarco, di cambusa, di ormeggio, di rifornimento di acqua, energia elettrica, gas e carburante, di rimborso o accollo spese nei confronti dell'Accompagnatore), tuttavia, in conformità dell'art. 1808, 2 comma del Codice Civile, hanno diritto di essere rimborsati delle spese straordinarie sostenute per la conservazione dell'imbarcazione se queste erano indifferibili, necessarie ed urgenti, comunque provvedendo a darne quanto prima avviso e relativa giustificazione a LNI FI-PO.

15.2. E' severamente vietato apportare modifiche all'imbarcazione che ne possano alterare la sicurezza, la funzionalità, che ne pregiudichino l'estetica, che ne limitino la possibilità d'uso da parte di altri, o che siano comunque in contrasto con le norme di legge.

I Soci Comodatari si renderanno personalmente responsabili di ogni violazione di legge – civile, penale o amministrativa – che possa derivare dall'inosservanza del suddetto divieto e saranno obbligati – in solido se persone diverse - alla rimessione in pristino dell'imbarcazione nel precedente stato di fatto, a loro esclusiva cura e spese, e a manlevare e risarcire (sia nella forma del danno diretto che indiretto) LNI FI-PO di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che possano ad essa derivare per effetto di tali violazioni.



15.3. Addizioni ed innovazioni che siano esclusivamente dirette al miglioramento, all'uso più comodo o al maggior rendimento dell'imbarcazione, potranno essere eseguite dai Soci solo previa specifica approvazione di LNI FI-PO; in mancanza di esplicita approvazione, LNI FI-PO avrà diritto, a sua insindacabile discrezione, di ritenere le addizioni e/o innovazioni apportate senza obbligo di alcuna refusione di costi o spese, oppure di pretendere dai Soci che le hanno eseguite la rimessione in pristino dell'imbarcazione nel precedente stato di fatto, a loro esclusiva cura e spese.

Art. 16 – Danni o sinistri occorsi in navigazione.

16.1. In caso di danni occorsi a persone imbarcate su Magoo, in corso di navigazione o durante l'ormeggio, derivanti da qualunque fatto, accidentale o a chiunque imputabile, il Socio Comandante è tenuto ai seguenti adempimenti:

- a)** Richiedere ove necessario l'intervento del soccorso sanitario a terra (rivolgendosi alle autorità locali, o a mezzo del numero telefonico di emergenza 112), se in fase di ormeggio, o, se in navigazione, richiedere il soccorso in mare con qualunque mezzo a ciò idoneo, quale a titolo esemplificativo e non esaustivo, via radio (in particolare con l'apparato VHF sul canale 16 o sulla frequenza 156.8 Mhz, con l'apparato SSB in onde medio-corte sulla frequenza 2.182 kHz), via telefono (chiamando il numero 1530), attivando boette, razzi e fuochi facenti parte delle dotazioni di sicurezza, o accendendone di appositi, con le dovute cautele, all'esterno dell'imbarcazione, emettendo suoni continui con gli apparecchi di segnalazione sonora, issando sulla sommità più alta dell'albero una bandiera quadrangolare e un pallone da segnalazione, utilizzando le bandiere "N" e "C" del Codice Internazionale dei Segnali (C.I.S.), richiamando in qualunque modo l'attenzione delle imbarcazioni vicine, se del caso, ponendosi in piedi a prua e sollevando e abbassando lentamente le braccia tese lungo i fianchi;
- b)** prestare, per quanto possibile un primo aiuto alla persona infortunata, purché esso non implichi valutazioni o diagnosi riservate agli abilitati al primo soccorso, al personale sanitario di pronto soccorso, o al personale medico, senza essere in possesso delle rispettive qualifiche;
- c)** dirottare immediatamente verso il porto più vicino, provvedendo a pre-allertare, via radio o via telefono, la relativa Capitaneria di Porto o Autorità Marittima Locale, affinché siano prontamente convocati i mezzi sanitari di pronto intervento, e procedere tempestivamente al ricovero della persona infortunata presso le competenti strutture sanitarie;
- d)** informare appena possibile LNI FI-PO della situazione, osservandone le eventuali indicazioni;
- e)** procedere, se del caso, alla denuncia di evento straordinario nei termini e nei casi prescritti dall'art. 60 del Codice della Nautica da Diporto e alle conseguenti dovute comunicazioni alle compagnie assicurative, come da precedente art. 14.3, lett. f).

16.2. In caso di danni occorsi al Magoo in corso di navigazione o durante l'ormeggio, derivanti da qualunque fatto, accidentale o a chiunque imputabile (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, incaglio, falla, avaria, incendio a bordo, sinistro, collisione, perdita o smarrimento di attrezzature, negligenza, imprudenza, imperizia dei Soci a bordo), il Socio Comandante è tenuto ai seguenti adempimenti:



- a) Richiedere ove necessario l'intervento del soccorso nei modi di cui al precedente art. 16.1, lett a), o in ogni altro modo adeguato alle circostanze;
- b) disporre lo sbarco e/o l'abbandono dell'imbarcazione, seguendo le modalità di cui al precedente art. 14.3, lett. h), ove i danni siano di gravità tale da rendere pericolosa la permanenza a bordo;
- c) procedere tempestivamente a ricoverare, o a far ricoverare dai soccorritori, l'imbarcazione nel porto più vicino;
- d) informare appena possibile LNI FI-PO della situazione, osservandone le eventuali indicazioni; se in conseguenza del sinistro sopravvenga l'oggettiva temporanea impossibilità di usare Magoo, ove possibile, informare il Socio Comandante Entrante nel turno successivo;
- e) ove possibile agire prontamente e tempestivamente, secondo le circostanze, per riportare l'imbarcazione in condizione di servire all'uso cui è destinata, o per reintegrarla degli elementi andati persi o distrutti, o comunque per limitare l'aggravarsi del danno, possibilmente previo aver comunicato con LNI FI-PO;
- f) procedere, se del caso, alla denuncia di evento straordinario nei termini e nei casi prescritti dall'art. 60 del Codice della Nautica da Diporto e alle conseguenti dovute comunicazioni alle compagnie assicurative, come da precedente art. 14.3, lett. f).

16.3. In caso di sinistro occorso durante la navigazione o in fase di ormeggio, che coinvolga o meno terzi, il Socio Comandante è tenuto, tra l'altro, ai seguenti adempimenti:

- a) Richiedere ove necessario l'intervento del soccorso nei modi di cui al precedente art. 16.1, lett a), o in ogni altro modo adeguato alle circostanze. ;
- b) provvedere – unitamente al Socio Comodatario, se persona diversa - alla raccolta e allo scambio dei dati con i terzi eventualmente coinvolti nel sinistro e con i testimoni che vi abbiano eventualmente assistito (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, i nominativi, i dati anagrafici, i recapiti, i dati identificativi delle rispettive unità, gli estremi delle rispettive polizze assicurative RC); ove la compagnia assicurativa rifiutasse la copertura in ragione dell'assenza di dati che il Socio Comandante e/o il Socio Comodatario, se persona diversa, erano nella possibilità di raccogliere al momento del sinistro, questi ultimi saranno ritenuti personalmente responsabili per tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che da ciò dovessero derivare, e saranno obbligati nei confronti di LNI FI-PO a manlevarla e risarcirla (sia nella forma del danno diretto che indiretto) di tutto ciò cui, conseguentemente, debba far fronte in qualità di proprietaria dell'imbarcazione e/o obbligata in solido e/o responsabile civile dell'obbligazione;
- c) informare – unitamente al Socio Comodatario, se persona diversa - appena possibile LNI FI-PO della situazione, osservandone le eventuali indicazioni; se in conseguenza del sinistro sopravvenga l'oggettiva temporanea impossibilità di usare Magoo, ove possibile, informare il Socio Comandante entrante al turno successivo;
- d) procedere, se del caso, alla denuncia di evento straordinario nei termini e nei casi prescritti dall'art. 60 del Codice della Nautica da Diporto e alle eventuali opportune comunicazioni alle compagnie assicurative, come da precedente art. 14.3 lett. f);
- e) redigere una dettagliata relazione dell'accaduto, possibilmente documentando la dinamica del sinistro e i danni derivati a Magoo e alle altre unità e/o a terzi, con rilievi fotografici e/o con dichiarazioni



raccolte e sottoscritte da testimoni presenti al momento del sinistro, e/o dichiarazioni volontariamente rese e sottoscritte dalle controparti di riconoscimento di responsabilità nel sinistro.

16.4. Il Socio Comandante – così come il Socio Comodatario, se persona diversa - dovrà astenersi dal sottoscrivere o rilasciare dichiarazioni di assunzione di responsabilità, così come dichiarazioni di liberatoria od esonero di responsabilità dei terzi coinvolti, anche nell'ipotesi in cui le parti concordino per la sottoscrizione un verbale di constatazione amichevole di sinistro, che dovrà, pertanto, limitarsi alla descrizione della dinamica di quanto accaduto.

Art. 17 – Check-out, sbarco e riconsegna.

17.1. Al termine del turno di uso, prima dello sbarco, il Socio Comandante, così come il Socio Comodatario, se persona diversa, è tenuto ai seguenti adempimenti:

- a) assicurarsi che siano riforniti i serbatoi del carburante della barca e del motore fuori-bordo del *tender* e che quest'ultimo sia sollevato fuori dall'acqua e riposto;
- b) assicurare che l'imbarcazione sia ormeggiata correttamente e in sicurezza e che l'ancora sia bloccata;
- c) completare l'aggiornamento del libro di bordo;
- d) assicurarsi che non vi sia acqua in sentina o rimuoverla;
- e) assicurarsi che tutti gli oblò, i boccaporti e le prese a mare siano chiusi e che il tubo di rifornimento esterno dell'acqua sia scollegato e riposto nell'apposito gavone;
- f) assicurarsi che tutti gli apparati indipendenti (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo GPS e radio) siano spenti, che le batterie siano disconnesse tramite appositi stacca-batterie, che la corrente elettrica esterna (220V) sia scollegata e che il cavo elettrico riposto nell'apposito gavone;
- g) assicurarsi che il gas sia chiuso;
- h) assicurarsi di togliere le chiavi dal quadro motore;
- i) assicurarsi che tutte le attrezzature mobili (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo maniglie del winch, mezzo marinaio, bandiere) siano riposte all'interno;
- j) assicurarsi che cime, scotte e drizze siano addugliate ed ordinate;
- k) assicurarsi che le vele siano ben asciutte e che siano piegate e riposte nelle apposite sacche, o – in caso di subentro immediato di equipaggio entrante – siano ammainate e/o arrotolate e coperte dagli appositi copri-randa o copri-geoa;
- l) assicurarsi che l'imbarcazione sia lasciata in ordine, libera da cose e persone, controllando che nessuno dei membri dell'equipaggio o degli ospiti vi lasci indumenti e/o oggetti personali, avendo cura di svuotare la cambusa e di asportare, in special modo dai frigoriferi – che dovranno essere lasciati aperti – ogni alimento o sostanza deperibile. Tutti gli oggetti non deperibili che saranno lasciati all'interno dell'imbarcazione dopo il completamento delle operazioni di *check-out* saranno rimossi e depositati presso la base nautica di ormeggio per 7 (sette) giorni, decorsi i quali, saranno devoluti agli enti di raccolta e beneficenza;



m) Assicurarsi – unitamente al Socio Comodatario, se persona diversa - che lo stato dell'imbarcazione sia analogo a quello in cui essa era al momento della presa in consegna, salvi gli eventuali deterioramenti dovuti per effetto del normale uso.

17.2. Nel luogo, alla data e all'ora pattuita per lo sbarco e la riconsegna di Magoo, il Socio Comandante – unitamente al Socio Comodatario, se persona diversa - e il Delegato di banchina di LNI FI-PO presso la base nautica di sbarco, procedono alle operazioni di *check-out* e verificano di concerto il funzionamento e lo stato manutentivo dell'imbarcazione, delle attrezzature e dei dispositivi mobili che la corredano, nonché la permanenza a bordo della documentazione e delle dotazioni di sicurezza prescritte dalla legge, dandone atto in apposito verbale-inventario di *check-out*, segnalando eventuali deterioramenti, danni, guasti, perdite, avarie o anomalie sopravvenute durante l'uso ed ogni difformità di stato o di consistenza rispetto al verbale-inventario di *check-in* di cui al precedente art. 13.1.

17.3. Al termine della verifica di *check-out*, prima della sottoscrizione del verbale-inventario, il Delegato di banchina da LNI FI-PO vi registra l'esito e lo comunica a LNI FI-PO; con la sottoscrizione del verbale-inventario con esito positivo di *check-out*, il Socio Comodatario ha diritto alla restituzione del deposito cauzionale di cui al precedente art. 10.4.

17.4. In ogni caso, con la sottoscrizione verbale-inventario di *check-out*, il Socio Comandante (di seguito "Socio Comandante Uscente") cessa di essere incaricato della conduzione, direzione e comando di Magoo, e – unitamente al Socio Comodatario, se persona diversa - adempie all'obbligo di restituzione dell'imbarcazione di cui all'art. 1809 del Codice Civile.

Art. 18 – Mancata riconsegna nei termini.

18.1. L'itinerario della crociera deve essere programmato in modo da assicurare il puntuale rispetto del giorno e dell'ora stabilita nel contratto di comodato d'uso per la riconsegna di Magoo, se del caso anticipando prudentemente il rientro alla base nautica di sbarco, qualora previsioni meteorologiche avverse possano determinare il sopravvenire di impedimenti o ritardi di navigazione.

18.2. Per il caso in cui, al termine dell'uso, per condizioni meteorologiche avverse, o per qualunque altra causa, a chiunque imputabile, l'imbarcazione sia lasciata in ormeggio in un luogo o ad un orario diversi da quelli previsti, il Socio Comandante Uscente - così come il Socio Comodatario, se persona diversa - resterà obbligato all'integrale pagamento delle spese di ormeggio per tutto il periodo di tempo necessario a LNI FI-PO per rientrare in possesso dell'imbarcazione, e alla refusione di tutti gli eventuali costi a tale scopo da quest'ultima sostenuti (ivi compresi quelli eventualmente necessari al trasferimento di Magoo presso la base nautica di rientro originariamente pattuita); conseguentemente il Socio Comandante Uscente - così come il Socio Comodatario, se persona diversa - saranno tenuti a manlevare e risarcire (sia nella forma del danno diretto che indiretto) LNI FI-PO di ogni conseguenza pregiudizievole ed onerosa che, in qualità di proprietaria e/o obbligata in solido e/o responsabile civile delle obbligazioni, possa subire per effetto della mancata riconsegna dell'imbarcazione nei termini pattuiti.



18.3. Nel suddetto caso il Socio Comandante Uscente – in solido con il Socio Comodatario, se persona diversa – sarà altresì responsabile nei confronti dei terzi ai quali LNI FI-PO si sia impegnata a concedere il turno d'uso consecutivamente successivo, per il risarcimento di tutti i danni in cui questi incorrano per effetto del mancato imbarco all'ora e presso la base nautica originariamente considerate (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli per il mancato godimento di giorni di navigazione, quelli di trasporto per il raggiungimento della diversa base nautica di imbarco) o, qualora il loro diritto d'uso risulti definitivamente pregiudicato, per la refusione di tutte le spese da essi inutilmente sostenute e non ripetibili in ragione del contratto di comodato da loro stipulato con LNI FI-PO (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli per l'onere modale d'uso già versato, quelli di trasporto per il raggiungimento della base nautica originariamente prevista).

18.4. Nel caso di cui al precedente art. 18.3 e in ogni caso in cui Magoo sia concesso a Soci diversi per turni d'uso consecutivamente successivi, previa informazione e autorizzazione di LNI FI-PO, il Socio Comandante Uscente e il Socio Comandante Entrante, e i rispettivi equipaggi e ospiti, possono comunque sempre accordarsi affinché il passaggio di consegne dell'imbarcazione avvenga direttamente tra loro, senza passare per il tramite del Delegato di banchina di LNI FI-PO, anche ad ora e luogo diversi da quelli previsti nei rispettivi contratti di comodato per il rientro e la successiva partenza. In questi casi sarà compito dell'equipaggio uscente provvedere, a propria cura e spese, al riordino e alla pulizia della barca in vista dell'imbarco dell'equipaggio entrante.

18.5. Tali accordi dovranno essere riportati sul libro di bordo ed entrambi i Soci Comandanti, al momento del passaggio di consegne, dovranno provvedere al compimento, nell'ordine, delle formalità di *check-out* di cui al precedente art. 17.2 e 17.3, per l'equipaggio uscente, e di quelle di *check-in* di cui al precedente art. 13, per l'equipaggio entrante, comunicando i relativi esiti a LNI FI-PO. Il comando dell'imbarcazione ed ogni relativa responsabilità passeranno dal Socio Comandante Uscente – e, per quanto occorra, dal Socio Comodatario, se persona diversa - in capo al Socio Comandante Entrante solo al momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-in* dell'equipaggio entrante, a prescindere dalla temporanea presenza di entrambi a bordo.

PARTE III – RESPONSABILITÀ

Art. 19 – Responsabilità contrattuali e di legge del Socio Comandante.

19.1. Fermo restando quanto specificamente previsto nei precedenti artt. 3.3, 4.2, 6.6, 11.6, 11.8, 13.2, 13.3, 14.3 lett. f), 15.2, 16.3 lett. b, 17.3, 18.2, e 18.3 del presente regolamento, il Socio Comandante è responsabile della sicurezza dell'imbarcazione e delle persone a bordo ad ogni effetto di legge.

Art. 20 – Responsabilità civile del Socio Comandante.



20.1. Fatta salva l'eventuale applicabilità delle polizze assicurative stipulate da LNI FI-PO, in conformità degli artt. 40 del Codice della Nautica da Diporto, 2054 e 2043 del codice civile, e 409, 413 e 414 del Codice della Navigazione ove applicabili, il Socio Comandante è civilmente responsabile per ogni danno prodotto a cose o persone (sia presenti a bordo, anche se partecipanti alle manovre, sia non presenti a bordo) che possa derivare dalla circolazione dell'imbarcazione, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.

20.2. Fatta salva l'eventuale applicabilità delle polizze assicurative stipulate da LNI FI-PO, dal momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-in* e fino al momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-out*, il Socio Comandante, così come il Socio Comodatario, se persona di diversa, dovrà assumersi:

a) la personale responsabilità per i rischi dell'imbarcazione e risponderà quindi, nei confronti di LNI FI-PO di ogni danno o perdita - imputabili a fatto proprio o di terzi - arrecati a Magoo, o a suoi singoli elementi e/o componenti; conseguentemente dovrà obbligarsi a manlevare e risarcire (sia nella forma del danno diretto che indiretto) LNI FI-PO di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose da essa subite a tale titolo;

b) la personale responsabilità civile per ogni danno prodotto a cose o persone (sia presenti a bordo, anche se partecipanti alle manovre, sia non presenti a bordo) che possa derivare dall'uso e dalla custodia dell'imbarcazione, salvo non possa provare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno; conseguentemente dovrà impegnarsi a manlevare e risarcire (sia nella forma del danno diretto che indiretto) LNI FI-PO di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che, in qualità di proprietaria e/o responsabile in solido, possa subire per effetto del danno prodotto;

Art. 21 – Responsabilità penale.

21.1. Ai sensi degli artt. 27 della Costituzione Italiana e 42 del codice penale, tutti Soci che commettano violazioni di norme penali durante l'uso del Magoo sono personalmente responsabili se il fatto è a loro colposamente o dolosamente imputabile.

21.2. Fatta salva l'eventuale applicabilità delle polizze assicurative stipulate da LNI FI-PO, il Socio Comandante – così come, per quanto di sua competenza, il Socio Comodatario, se persona diversa - è personalmente responsabile di ogni illecito penale e - dal momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-in* e fino al momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-out* – risponderà anche di eventuali illeciti penali che derivino dalla violazione, dolosa o colposa, del dovere delegatogli di manutenzione, vigilanza, controllo dell'imbarcazione e di sorveglianza sulla sicurezza e idoneità a della stessa non cagionare danni; conseguentemente il Socio Comandante dovrà impegnarsi - in solido con il Socio Comodatario, se persona diversa – nei confronti di LNI FI -PI a manlevarla e risarcirla (sia nella forma del danno diretto che indiretto) di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che, in qualità di proprietaria e/o responsabile in solido e/o responsabile civile dell'obbligazione possano derivargli per effetto di tutte le suddette violazioni;



Art. 22 – Responsabilità per illeciti amministrativi.

22.1. Il Socio Comandante è responsabile della commissione di ogni illecito amministrativo che derivi dalla violazione delle norme sulla circolazione nautica (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle di cui agli art. 53 e ss. del Codice della Nautica da Diporto).

22.2. Fatta salva l'eventuale applicabilità delle polizze assicurative stipulate dal LNI FI-PO, dal momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-in* e fino al momento della sottoscrizione del verbale-inventario di *check-out*, il Socio Comandante – così come, per quanto di sua competenza, il Socio Comodatario, se persona diversa - dovrà assumersi la responsabilità di ogni illecito amministrativo che derivi dalla violazione, dolosa o colposa, delle norme sulla circolazione nautica o dalla violazione del dovere delegatogli di manutenzione, vigilanza, controllo dell'imbarcazione e di sorveglianza sulla sicurezza e idoneità a della stessa non cagionare danni; conseguentemente il Socio Comandante – in solido con il Socio Comodatario se persona diversa - si impegna ed obbliga a manlevare e risarcire (sia nella forma del danno diretto che indiretto) LNI FI-PO di tutte le conseguenze pregiudizievoli ed onerose che, in qualità di proprietaria e/o responsabile in solido e/o responsabile civile dell'obbligazione, possano derivargli per effetto di tutte le suddette violazioni.

PARTE IV – CONTROVERSIE

Art. 23 – Clausola compromissoria e obbligo di mediazione preventiva.

23.1. Qualunque controversia insorga tra LNI FI-PO e i Soci relativa alla validità, efficacia, interpretazione, applicazione o esecuzione del presente regolamento, o dei contratti di comodato d'uso stipulati alla luce del presente regolamento, o di successivi accordi o patti connessi al presente regolamento, sarà esclusivamente devoluta alla giurisdizione italiana e alla competenza esclusiva del foro di Firenze.

23.2. Ferme restando le competenze del Collegio dei Probiviri Nazionale di Lega Navale Italiana (art 16 Statuto Lega Navale Italiana e artt. 8 e 17 Regolamento allo statuto) e del Collegio dei Probiviri di Sezione (art. 26 Statuto Lega Navale Italiana e 29 Regolamento allo statuto), prima di iniziare qualsiasi procedimento giudiziario, qualsiasi controversia civile o commerciale che dovesse insorgere tra LNI FI-PO e i Soci relativa alla validità, efficacia, interpretazione, applicazione o esecuzione del presente regolamento, o dei contratti di comodato d'uso stipulati alla luce del presente regolamento, o di successivi accordi o patti connessi al presente regolamento, sarà sottoposta ad un tentativo di conciliazione preventiva ai sensi del D.lgs. n. 28/2010, da esperirsi avanti all'Organismo di Mediazione "OCF" (Organismo di Conciliazione di Firenze), con sede in Firenze, viale Guidoni n. 61 c/o Nuovo Palazzo di Giustizia - Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Firenze, secondo le previsioni del suo regolamento al momento vigente.

Lega Navale Italiana – Sezione Firenze e Prato

Firenze, lì 21 Marzo 2018.