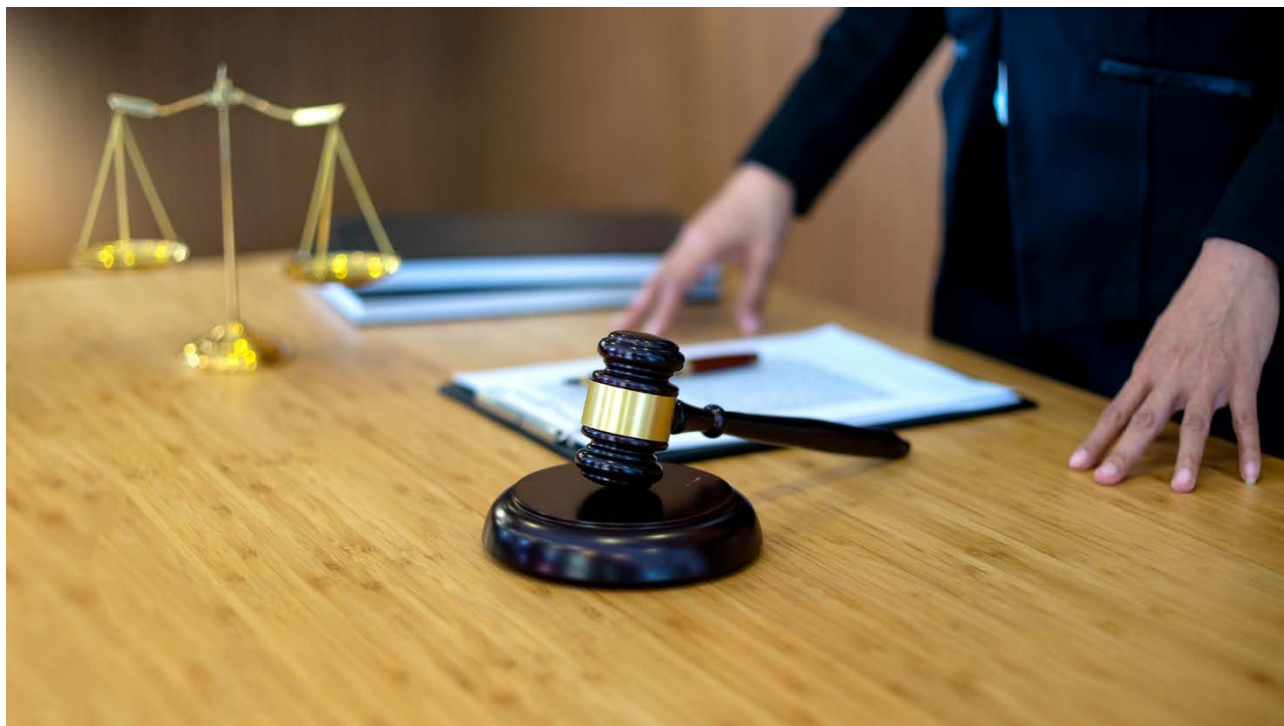


Revisione dei modelli contrattuali BIMCO per la gestione degli equipaggi



Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. -www.siccardibregante.it - studio@siccardibregante.it

Ad inizio Marzo 2025 il Comitato documentale della BIMCO (Baltic and International Maritime Council), la principale associazione marittima internazionale di armatori, noleggiatori, brokers e agenti marittimi, ha adottato le versioni riviste dei due modelli contrattuali per la gestione degli equipaggi, denominati CREWMAN A (Cost plus fee) e CREWMAN B (Lump sum).

Il modello contrattuale CREWMAN è stato originariamente redatto dalla BIMCO nel 1994 e, da allora, costituisce il riferimento contrattuale per la gestione degli equipaggi imbarcati a bordo delle navi. Tale modello è strettamente collegato a quello di gestione della nave, denominato SHIPMAN 1988, che, a partire dalla sua introduzione, si è affermato come riferimento a livello mondiale e ha nondimeno influenzato la redazione del modello CREWMAN per quanto riguarda la gestione dell'equipaggio.

In seguito ad una prima revisione del modello SHIPMAN avvenuta nel 1998, nel 1999 BIMCO ha poi perfezionato il modello CREWMAN predisponendo due modelli distinti di gestione dell'equipaggio in base ai quali l'armatore nomina un soggetto responsabile dell'equipaggio come agente per svolgere i servizi di gestione dell'equipaggio in relazione a una o più navi, sulla base di un costo più compenso / "cost plus fee" (modello A) ovvero di un corrispettivo forfettario / "lump sum" (modello B).

Nel primo caso l'agente o "crew manager" opera per conto e nell'interesse dell'armatore in virtù di un contratto di mandato e, pertanto, il contratto di arruolamento viene stipulato tra armatore e marittimo. Nel secondo caso, invece, il "crew manager" "arruola" direttamente l'equipaggio diventandone datore di lavoro e somministra la manodopera all'armatore, realizzandosi quindi due distinti contratti: un contratto di lavoro ed uno di fornitura di manodopera.

I modelli SHIPMAN e CREWMAN A-B, che hanno subito una seconda revisione nel 2009, hanno continuato ad essere ampiamente utilizzati nell'industria marittima e la maggior parte delle clausole relative alla fornitura di servizi di gestione dell'equipaggio sono rimaste comuni a entrambi i modelli.

Alla luce dei continui mutamenti che interessano il settore dello shipping e, nello specifico, la gestione delle navi (con particolare riferimento a sanzioni, sicurezza informatica, sistemi di scambio di emissioni) ed onde evitare che, nella prassi, gli operatori siano costretti ad inserire sempre più spesso clausole aggiuntive a titolo di "riders" rispetto ai modelli standard, nel 2022 è stata avviata da BIMCO una terza revisione del modello SHIPMAN, che si è conclusa nell'Aprile 2024 a seguito di un iter che ha visto la partecipazione di armatori, gestori, P&I club ed esperti legali e assicurativi.

Il processo di revisione dei modelli CREWMAN A e B è stato avviato poco dopo la pubblicazione dello SHIPMAN 2024 e, nell'attività di revisione, particolare attenzione è stata rivolta alla forte interconnessione esistente tra gli accordi di gestione della nave e dell'equipaggio, motivo per cui i moduli aggiornati CREWMAN A e B continuano ad essere strettamente allineati con l'ultima versione del modello SHIPMAN.

Le revisioni apportate allo SHIPMAN 2024, logicamente modificate, sono state infatti riportate, ove opportuno, per i rispettivi contratti di servizi di gestione degli equipaggi.

I modelli CREWMAN A e B 2025 includono una serie di clausole che sono state sviluppate da BIMCO successivamente alla pubblicazione delle precedenti edizioni dei modelli nel 2009, tra cui la Clausola di diritto e arbitrato 2020, la Clausola di mediazione/risoluzione alternativa delle controversie 2021, la Clausola di protezione dei dati personali per i CREWMAN A e B 2009, la Clausola di firma elettronica 2021, la Clausola di sicurezza informatica 2019 e la Clausola MLC 2009.

Sono stati inserite, inoltre, clausole a tutti gli effetti nuove, quali quelle relative ai cosiddetti "pre-delivery services", ossia i servizi di gestione dell'equipaggio che vengono forniti dal "crew manager" ancor prima della data effettiva di inizio dell'accordo di gestione dell'equipaggio, nonché quelle relative all'accesso dell'armatore ai dati di gestione dell'equipaggio attraverso il sistema informativo dei gestori dell'equipaggio ed al trasferimento di tali dati all'armatore stesso in caso di cessazione dell'accordo.

A differenza del modello SHIPMAN 2025, i due modelli CREWMAN 2025 non contengono la clausola relativa al sistema di scambio di quote di emissione (Emission Trading Scheme

Allowances Clause), essendo un tema non pertinente rispetto ai servizi di gestione dell'equipaggio.

BIMCO riconosce che, nella prassi, alcuni operatori tendono ad usare il modello SHIPMAN in luogo del modello CREWMAN A anche quando l'accordo è usato solo per contrattare i servizi di gestione dell'equipaggio, anche se BIMCO raccomanda l'uso di CREWMAN A in quanto sviluppato specificamente per la gestione dell'equipaggio su base “costo più compenso”. Pertanto, le disposizioni relative all'equipaggio nello SHIPMAN 2024 e nel CREWMAN A 2025 sono mantenute strettamente allineate per garantire la coerenza tra i due accordi. Per la gestione dell'equipaggio su base forfettaria, BIMCO suggerisce invece ovviamente l'utilizzo del CREWMAN B 2025.