

**TESTO DEFINITIVO  
DELLA REVISIONE  
DEL TITOLO VII – ALTRI USI –Cap. 2) USI MARITTIMI  
REDATTO DALLA COMMISSIONE REVISIONE USI  
NOMINATA CON DELIBERA DELLA GIUNTA CAMERALE N.36 DEL 01 APRILE 2010**

L'asterisco dopo il numero dell'articolo indica che l'articolo stesso è stato abrogato, modificato o sostituito dalla Giunta Camerale con delibera n. 95 del 29/09/2011.

**Cap. 2) USI MARITTIMI**

**a) Sbarco e imbarco di merci**

**Art. 459 \***

**Sbarco e imbarco di merci – Clausole F.I.O. e –**

**Sottoparanco** - Nello sbarco ed imbarco delle merci, occorre distinguere la clausola “F.I.O.” dalla clausola “SOTTOPARANCO”.

- a) clausola “F.I.O.”: per merce “F.I.O.” (free in, free out) oppure bord à bord, s'intende merce messa e stivata a bordo di una nave e disstivata e scaricata da bordo libera di spese per la nave. E' consuetudine che il capitano abbia l'obbligo di facilitare la caricazione e la scarica della nave, fornendo gratuitamente i soli verricelli di bordo, con l'esclusione cioè degli uomini necessari al loro funzionamento. Per l'apertura e la chiusura dei boccaporti, nella clausola “F.I.O.”, è uso nel Porto di Savona che le operazioni iniziali, finali e intermedie siano a carico della nave.
- b) clausola “SOTTOPARANCO” (o palan-palan o berth terms): la clausola “sottoparanco” indica che la merce deve essere consegnata oppure ricevuta, alla banda della nave. Pertanto, sia lo stivaggio che il disstivaggio vengono fatti a cura e spese del capitano.

**Art. 460 \***

**Condizione “Liner Terms”** – La condizione “Liner Terms” significa che il trasporto si effettua alle condizioni normalmente praticate dalle navi adibite ai servizi di linea.

In base a tale condizione, la nave ha facoltà di ricevere e sbarcare “secondo la propria potenzialità” e cioè nel modo, nella quantità e nel tempo (anche fuori orario, di notte e di giorno festivo) secondo i quali si può operare, compatibilmente con i regolamenti, le consuetudini e le condizioni del porto.

**Art. 461 \***

**Paragrafo a)**

**COMPENSI ALLE AGENZIE (Diritti Fissi)**

All'Agenzia Marittima viene riconosciuto un corrispettivo per prestazioni accessorie al rilascio degli Originali Polizza (Export), Buoni di Consegna (Import), Dichiarazioni e Stampati vari, pertinenti il trasporto marittimo di merce varia e/o containerizzata.

Tali compensi sono periodicamente concordati tra le Associazioni di categoria degli Agenti Marittimi (Rappresentanti Nave) e l'Associazione degli Spedizionieri (Rappresentanti Merce).

**Paragrafo b)**

**CONTRIBUTI SUPPLETIVI APPRODO NAVE (ADMINISTRATION CHARGES)**

Il Raccomandatario corrisponde all'Associazione di categoria cui appartiene i contributi suppletivi approdo nave (administration charges) previsti dalla tabella della stessa Associazione.

Il mandante rimborsa al Raccomandatario tali diritti.

#### **Art. 462 \***

**Scelta dell'ormeggio** – La scelta del posto di ormeggio, se il contratto ne dà diritto al ricevitore/caricatore, è fatta dal ricevitore/caricatore che rappresenta la maggior partita del carico.

#### **Art. 463**

**Consegna della merce** – Per ottenere il ritiro della merce giunta con nave, il ricevitore deve esibire all'armatore o al raccomandatario l'originale della relativa polizza di carico, debitamente munita della sua firma, ed in regola con le eventuali girate, ottenendo in cambio, dopo l'eventuale pagamento del nolo e delle spese, il buono di consegna.

Il fatto della consegna dei documenti suddetti non può portare pregiudizio ai reciproci diritti del ricevitore e del vettore in ordine alla regolare consegna della merce.

Per carichi completi è uso presentare all'arrivo, prima di iniziare lo scarico, la polizza di carico al capitano o al raccomandatario, il quale la chiude a favore del presentatore.

La polizza originale viene scambiata con quella del capitano a carico ultimato, come pure deve essere consegnato all'agente della nave il buono di consegna munito delle eventuali osservazioni.

#### **Art. 464**

**Delivery Order o Buono di Cessione** – Quando il venditore non ha polizze per le singole partite, è uso consegnare il "Delivery Order" o "Buono di Cessione", che deve essere vistato dal Comandante della nave.

#### **Art. 465**

##### **Rapporti fra capitano e ricevitore:**

- a) il capitano o gli agenti degli armatori danno ai possessori delle polizze o a chi per essi, quando sono noti, avviso per scritto dell'arrivo della nave e della decorrenza delle stallie, quando sono note;
- b) nel caso che vi siano più importatori di polizze per parte dello stesso carico, quello che ha la partita maggiore dirige la discarica di tutto il carico, ma, agli effetti delle controstallie, permane sempre la responsabilità di tutti i ricevitori, ciascuno per la rispettiva parte scaricata, fermi restando i diritti fra loro;
- c) l'importo delle controstallie è dovuto al capitano o al raccomandatario nella loro qualità di agenti degli armatori;
- d) quando si tratta di piccolo naviglio adibito al traffico nazionale non è indispensabile la lettera di prontezza, purchè ne venga data tempestiva comunicazione.

#### **Art. 466**

**Resa comune – Peso di consegna** – Nei carichi alla rinfusa, si effettua tra i ricevitori la resa comune con una resa per ogni singola partita proporzionalmente uguale alla resa generale, con conguaglio di merce, oppure del pagamento delle differenze in base al prezzo che aveva nel porto destinatario il giorno dell'arrivo della merce.

Per la merce in sacchi, la scopatura recuperata durante lo sbarco viene assegnata:

- a) quando tutta la merce venne pesata all'atto della scaricazione, in proporzione alla differenza tra il peso di polizza e quello di consegna;
- b) quando la merce non venne pesata, in proporzione al peso di polizza.

## **Art. 467 \* ABROGATO**

### **Art. 468**

**Assicurazione** – L'incarico puro e semplice di assicurare la merce spedita a mezzo nave da Savona, costituisce unicamente il mandato di assicurare la merce alle condizioni generali della polizza italiana di assicurazione vigente.

## **Cap. 2) USI MARITTIMI**

### b) Stallie e controstallie

- Porti di ormeggio (non è stata rilevata l'esistenza di usi)
- Cali (non è stata rilevata l'esistenza di usi)

### **Art. 469**

**Stallie** - Intendesi per stallie quel termine di tempo convenuto entro il quale il caricatore è tenuto a caricare la merce sulla nave ed entro il quale il ricevitore è tenuto a ricevere la merce dalla nave.

### **Art. 470**

**Decorrenza delle stallie** - Quando le stallie della nave sono fissate in una data quantità di merce per giorno lavorativo o per «tempo permettendo», le interruzioni per cattivo tempo si calcolano in base alle norme di lavoro che regolano l'attività portuale.

### **Art. 471**

**Stallie reversibili** - Per giorni di stallie reversibili intendonsi stallie da valere per le operazioni di carico e scarico per due o più porti, coll'effetto che il tempo consumato in più o in meno in un porto va a scapito o a vantaggio dei porti successivi.

### **Art. 472**

**Controstallie** - Intendesi per controstallie quel termine di tempo durante il quale la nave viene trattenuta oltre il termine di stallie per ricevere, oppure per consegnare il carico, con diritto a speciale indennità a favore della nave.

Le controstallie si computano a «giorni correnti» senza interruzione di sorta e, per parte di giorno, in ore e minuti.

### **Art. 473**

**Computo e regolamento delle controstallie** - Nel computo delle controstallie comprendonsi anche i giorni festivi, i non lavorativi e quelli inoperosi per scioperi e serrate.

Le controstallie si regolano al porto di carico, se si riferiscono alla caricazione e al porto di scarica se riflettono la scaricazione, a meno che non siano reversibili, nel qual caso si regolano a fine scarica, salvo diverse pattuizioni.

### **Art. 474**

#### **Determinazione giorni ed ore lavorative per il computo delle controstallie**

Sono considerati lavorativi tutti quei giorni che non cadono di domenica, che non siano ufficialmente riconosciuti come festivi, escluso il sabato pomeriggio con inizio alle ore 12 e nei quali il tempo consenta le operazioni commerciali.

Onde determinare con precisione sia i giorni che le ore lavorative è uso conformarsi a quanto viene stabilito nell'apposito registro dell'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto, la cui

redazione ne fa fede.

Quando, malgrado il cattivo tempo (giornata o parte di giornata non lavorativa che non permetterebbe l'operazione usuale di scarica), viene effettuata ugualmente la scarica, il tempo cattivo non viene computato nel conteggio delle stallie.

#### **Art. 475**

#### **La prontezza per le navi in pratica via radio agli effetti del computo delle**

**stallie** - Per le navi che ottengono pratica via radio è consuetudine che la prontezza venga presentata e accettata:

a) per le navi che arrivando si ormeggiano ad una banchina o in una zona di attesa del porto, dal momento in cui tutte le operazioni di ormeggio sono terminate;

b) per le navi che si fermano in rada, 15 minuti dopo l'arrivo.

Per l'accertamento dell'ora esatta di arrivo vale la dichiarazione dell'Autorità Marittima preposta al controllo.

La lettera di prontezza va presentata, in ogni caso, nelle ore di ufficio.

### **Cap. 2) USI MARITTIMI**

c) Noli

#### **Art. 476**

**Viaggio diretto e polizza diretta** – La clausola “viaggio diretto” riferita alla nave significa l'effettuazione del viaggio dal punto di partenza a quello di destinazione senza cali intermedi, salvo le esigenze della navigazione e il rifornimento di combustibile, e/o altre cause di forza maggiore.

La clausola "viaggio diretto" riferita al trasporto della merce significa che la nave su cui la merce è caricata, la trasporta essa stessa dal punto di partenza a quello di destinazione, senza trasbordi.

La clausola "polizza diretta" significa che il vettore, con il rilascio di un'unica polizza, si assume il trasporto delle merci dal punto di partenza a quello di destinazione ed i necessari trasbordi.

#### **Art. 477**

**On right delivery of the cargo** - La clausola "On right delivery of the cargo" significa che la liquidazione finale del nolo deve farsi a regolare consegna ultimata, salvo al capitano il diritto di esigere acconti durante la scarica proporzionalmente alla merce scaricata.

#### **Art. 478**

**Cancello** - La clausola del "cancello" inserita nei contratti di noleggio stabilisce il termine entro il quale la nave deve trovarsi al porto convenuto (di caricazione, oppure di ordini) pronta a ricevere.

Trascorso questo termine, fermo restando l'obbligo della nave di trovarsi al detto porto, rimane in facoltà del noleggiatore di eseguire o no il contratto.

#### **Art. 479**

**Esazione del nolo** – È consuetudine del porto di Savona che, nonostante la nomina di un agente raccomandatario indicato nel contratto di noleggio, i capitani possano esigere o far esigere da persona di loro fiducia il proprio nolo e pagare direttamente o far pagare da altri le spese incontrate, limitandosi a corrispondere all'agente raccomandatario il compenso di cui all'articolo precedente.

#### **Art. 480**

**Regolamento dei noli** - Il regolamento dei noli marittimi stabiliti in moneta estera quando viene effettuato in tutto o in parte in valuta italiana, si fa in base al cambio ufficiale dell'Ufficio Italiano dei Cambi del giorno in cui viene ultimata la discarica o la caricazione per i noli prepagati, salvo patti contrari fissati nel contratto.

In mancanza di quotazioni nel giorno sopraindicato si applica l'ultimo cambio ufficiale del predetto Ufficio.

Il nolo è pagato sul peso di polizza, salvo pattuizioni diverse previste dal contratto di noleggio.

#### **Art. 481**

**Tonnellata inglese** - È uso costante e invariato del nostro porto, quando il contratto di noleggio non abbia altre disposizioni esplicite, di ragguagliare la tonnellata inglese a kg. 1.015 (millequindici); eccetto per i carichi provenienti extra Europa, per i quali la tonnellata inglese è ragguagliata a kg. 1.016 (millesedici).

### **Cap. 2) USI MARITTIMI**

#### d) Clausole speciali

#### **Art. 482**

**C.I.F.** - La merce venduta con la clausola «C.I.F.» viaggia per conto e rischio del compratore. La clausola C.I.F. anche se stipulata in tempo di guerra, comprende il costo, il nolo e unicamente l'assicurazione marittima contro i rischi ordinari di navigazione ma non comprende l'assicurazione contro i rischi di guerra.

#### **Art. 483**

**F.O.B.** - Per merce «F.O.B.» s'intende merce resa a bordo, escluso lo stivaggio.

#### **Art. 484**

**Giorni correnti** - Per giorni correnti si intendono quelli che si succedono senza interruzioni di sorta.

#### **Art. 485**

**Pagamento contro documenti** - Nel caso che un contratto di compravendita di merci porti la clausola «pagamento contro documenti», tale pagamento deve eseguirsi alla presentazione dei documenti, anche se ciò avviene prima dell'arrivo della nave che trasporta la merce alla quale gli stessi si riferiscono.

#### **Art. 486**

**Merce ex nave X** - Con la dichiarazione «merce ex nave X», s'intende merce già arrivata e scaricata dalla nave «X».

### **Art. 487**

#### **Merce franco banchina, chiatta, vagone e**

**carro** - La merce venduta alla condizione di resa «franco banchina», s'intende resa sulla banchina del porto, franca delle spese di assicurazione marittima, di nolo e di scarico, le quali tutte devono essere a carico del venditore.

La merce venduta «franco chiatta», s'intende resa sulla chiatta, franca di ogni spesa, compresa pesatura e ricevitura.

La merce resa «franco vagone», s'intende resa sul vagone franca di ogni spesa, restando a carico del compratore le spese di trasporto e i diritti ferroviari, compresa la pesatura ferroviaria.

La merce resa «franco carro», s'intende franca di ogni spesa, eccezione fatta della pesatura, quando questa avviene a mezzo di bilici.

#### **Appendice 2 - \***

#### **INCOTERMS 2000**

#### **REGOLE INTERNAZIONALI PER L'INTERPRETAZIONE DEI TERMINI COMMERCIALI**

**- PER LE REGOLE INTERNAZIONALI INCOTERMS SI FA RIFERIMENTO AL TESTO AGGIORNATO DELLA CCIAA INTERNAZIONALE**