

Da “Raccolta provinciale degli Usi”

definitivamente approvata dalla Giunta Camerale con deliberazione n. 150 del 27.07.2006.

Usi marittimi del porto di Livorno

a) Sbarco e imbarco di merci

Art. 176

Zona lavorativa

L'avamposto di Livorno non è zona lavorativa normale, ma può essere usato previ accordi tra la nave ed il caricatore od il ricevitore.

Art. 177

Punto di ormeggio della nave ed altri eventuali movimenti

Il capitano che deve imbarcare o sbarcare un carico completo o quasi, deve condurre la sua nave al punto indicatogli dal caricatore o dal ricevitore della merce, preventivamente autorizzato dall'Autorità del Porto purché questo punto sia compreso nelle zone lavorative normali e la nave possa starvi ormeggiata con sicurezza.

Il Capitano deve portare la nave all'accosto alla banchina in posizione idonea all'imbarco ed allo sbarco delle merci ed eseguire quegli ulteriori movimenti che gli venissero richiesti dal ricevitore e/o dal caricatore nella stessa zona od in zone diverse e ciò salvo il caso in cui il contratto di noleggio o la polizza di carico non dispongano diversamente con apposite clausole.

Art. 178

Diritti e doveri del maggiore caricatore o ricevitore.

Nel caso in cui vi siano più caricatori o ricevitori del carico, la scelta del punto al quale la nave deve ormeggiarsi, spetta al caricatore o al ricevitore della maggiore quantità; in particolare, se il maggiore caricatore o ricevitore richiede l'accosto in zona non lavorativa normale, deve sopportare l'onere del pagamento delle spese, per il ritorno della nave stessa nel porto commerciale.

Art. 179

Turni dei trasbordi di merce.

Il trasbordo di merce avviene seguendo il turno dei mezzi che si sono presentati **sottobanda**. Peraltro le navi hanno precedenza su navicelli e sugli altri galleggianti minori.

Resta, in ogni caso, salva al capitano la facoltà di disporre in modo diverso, se a questo sia indotto dalle esigenze dello stivaggio delle merci o delle operazioni di carico e scarico.

Art. 180

Spese di ormeggio.

Le spese per il primo ormeggio nell'avamposto e di primo ormeggio o primo accosto nelle zone lavorative normali, sono tutte a carico della nave, compresa quella per il **corpo morto** quando occorra.

Come pure quando la nave è obbligata ad ormeggiarsi nell'avamposto, tutte le spese

occorrenti per entrare e occupare, successivamente, nelle zone lavorative normali il posto assegnatogli dalla Capitaneria di porto, sono a carico della nave stessa.

Invece, tutte le spese occorrenti per il movimento della nave da un luogo all'altro nelle zone lavorative normali, se richiesto dal caricatore o dal ricevitore della merce, sono a carico di quest'ultimo.

Art. 181

Pesatura delle merci.

È in facoltà tanto del ricevitore quanto del capitano di chiedere il riscontro del peso che viene fatto a bordo a meno che ciò sia reso impossibile dalla natura della merce.

La spesa relativa è a carico della parte che ne fa richiesta.

Art. 182

Peso riconosciuto allo sbarco.

Se un contratto di noleggio porta la clausola contrattuale **peso riconosciuto allo sbarco o weight delivered** o quando il nolo deve essere regolato in base al peso riconosciuto allo sbarco, la spesa per il peso è a carico del ricevitore della merce e quella dei controlli di fiducia del capitano è a carico della nave.

Art. 183

Spesa per controllo peso di rinfusi.

Quando il contratto di noleggio per trasporto di rinfusi contiene la clausola che il ricevitore ha la facoltà di pagare in nolo sul peso di polizza dedotto il 2%, per non pesare il carico, il ricevitore, che intenda invece pesare, deve sopportare la spesa relativa.

Art. 184

Sbarco ed imbarco di cereali - Spese per accertamento qualità e peso.

Quando i rappresentanti dei venditori o dei compratori assistono allo scarico o all'imbarco dei cereali per conto dei loro rappresentati onde accertare la qualità ed il peso dei cereali, le spese extra sostenute da detti rappresentanti per pagare ai loro commessi i compensi per i lavori in ore straordinarie feriali o notturne o in giorni festivi, sono a carico dei rappresentanti stessi.

Art. 185

Luogo e pesatura del grano e cereali in genere.

Il peso del grano e cereali in genere, provenienti dall'estero, non si usa fare a bordo ma in quella località particolarmente indicata dal ricevitore previa approvazione della dogana che assiste al peso.

Art. 186

Accertamento del peso del grano e cereali in genere.

Per accertare il peso del grano e cereali in genere, ricevuto dai destinatari alla banda della nave, l'incaricato dal venditore del controllo del peso, regola e cura la consegna delle singole partite sulla base delle fatture provvisorie.

Art. 187

Reclami per differenza di peso del grano e cereali in genere.

Nelle consegna delle partite di grano e cereali in genere, già pagate su fattura provvisoria, in base al peso in essa indicato, il compratore ed il venditore hanno un termine dai 10 ai 15 giorni per reclamare le differenze del peso in più o in meno concordate fra consegnatario e ricevitore ed il tempo per fare il reclamo decorre dal giorno nel quale furono ultimate le operazioni per la verifica del peso.

Art. 188

Consegna di grano e cereali in genere in sacchi rotti durante il viaggio.

Se durante il viaggio di un carico di grano e cereali in genere in sacchi, una parte dei sacchi si rompe, il capitano ha diritto di consegnare il carico nelle condizioni in cui si trova al momento dell'arrivo della nave in porto, e i ricevitori hanno diritto alla resa in comune da farsi a loro spese.

Art. 189

Spese per la sorveglianza e consegna dei cereali.

Nel compenso corrisposto alle ditte incaricate della sorveglianza e consegna dei cereali provenienti dal mare, sono comprese le spese di guardianaggio e di assistenza al peso. Qualora i cereali vengano sbarcati in chiatte le spese di guardianaggio della merce durante la permanenza in chiatte sono a carico del ricevitore.

Art. 190

Spese per guardianaggio dei carichi infiammabili.

Le spese per il servizio di guardianaggio disposto dalla Capitaneria di porto sulle navi aventi carichi di materie infiammabili, sono a carico della nave.

Art. 191

Spese per la pulizia delle stive.

La spesa per la scopatura della coperta e delle stive delle navi per raccogliere le merci è a carico dei ricevitori.

Art. 192

Spese per trasporto merce alla banda della nave.

Tutte le spese occorrenti per portare la merce alla banda della nave per essere imbarcata tanto in giorno feriale quanto in giorno festivo, sono a carico del caricatore della merce.

Qualora per esigenze nave la stessa debba effettuare un cambiamento di ormeggio, l'agente marittimo dovrà tempestivamente informare il caricatore.

Art. 193

Spese di pubblicità circa l'arrivo della nave.

L'agenzia di una nave non è obbligata a valersi della pubblicità a mezzo stampa per avvertire quei ricevitori del carico che non le sono noti, dell'arrivo della stessa e quindi tali ricevitori non sono tenuti a pagare le spese occorse, qualora tale pubblicità venisse comunque effettuata.

Art. 194

Trasporti di carbone - Tiraggio.

Se una nave è noleggiata per il trasporto di un carico di carbone che preveda la corresponsione di un compenso per tonnellata da parte della nave al noleggiatore per il tiraggio e se il ricevitore del carico a Livorno ha optato di pagare il nolo sul peso di polizza meno l'abbuono del 2% per non pesare, il capitano è tenuto a pagare il tiraggio pattuito sul peso di polizza dedotto il 2% e non sul peso totale indicato in polizza.

Art. 195

Detrazione sul peso.

La detrazione del 2% sul peso di polizza per i carboni fossili quando non venga verificato il peso, riguarda oltre il pagamento del nolo, anche il calcolo delle merci, del tiraggio e del facchinaggio.

Art. 196

Spese di sosta.

Quando le merci da caricarsi nel Porto di Livorno restano giacenti per cause indipendenti dalla volontà e da fatto del compratore, le spese di sosta sono a carico del venditore.

Art. 197

Tempo per la consegna della merce.

Quando più partite di una stessa merce dirette ad altrettanti ricevitori giungono con la stessa nave e vengono sbarcate indistintamente in uno o più navicelli, l'agenzia della nave, nel caso in cui qualche ricevitore non si presenti a ritirare la propria merce, è tenuta a consegnare la merce, a norma di polizza, ai ricevitori che si sono presentati in tempo debito; e quindi essa non può pretendere di prorogare la consegna in attesa degli altri ricevitori assenti. Le eventuali spese di sosta non sono a carico di coloro che si sono regolarmente presentati in tempo con la polizza.

Art. 198

Ritardo nell'imbarco di merce prenotata a «liner-terms»

Quando la merce, prenotata a **liner-terms**, della quale l'agenzia della nave ha ordinato l'imbarco senza riserve speciali, sia portata alla banda della nave all'ora dell'agenzia stessa prescritta e nell'interesse della nave la caricazione si protragga in ore straordinarie, oppure perda l'imbarco, le maggiori spese relative fanno carico alla nave; purché quanto sopra non sia dovuto ad esigenze di stivaggio, a casi di forza maggiore ed a necessità di orario obbligato della nave.

Fanno carico alla merce le maggiori spese e/o i danni derivanti dalla ritardata o mancata presentazione della merce stessa all'ora richiesta, sempre quando ciò non sia dovuto a forza maggiore.

Art. 199

Clausola «merce franco bordo destino»

Nelle compravendite con la clausola **merce franco bordo destino**, le spese per le polizze di carico, istanze, lasciapassare, diritti di spedizione sono a carico del venditore.

Art. 200

Fatturazione di manodopera

Per le merci trasportate alla condizione **FIO**, i servizi vengono fatturati dalle imprese portuali che curano le operazioni di imbarco e sbarco. Per le merci trasportate alle condizioni liner-terms, la mano d'opera per tiraggio viene fatturata alla nave, mentre la mano d'opera per facchinaggio viene fatturata ai caricatori o ai ricevitori o alle imprese di sbarco, quando queste intervengono.

Art. 201

Assegni.

Gli assegni in divisa estera gravanti in polizza vengono regolati al cambio del giorno dell'arrivo della nave.

Art. 202

Pagamento assegno sulla merce.

Quando la compagnia della nave ha pagato al caricatore l'assegno gravante la merce, si presume che di tale merce sia stata regolarmente effettuata la consegna al destinatario.

Art. 203

Contratti a forfait.

Nei contratti a forfait, il committente spedisce la merce allo scalo marittimo di Livorno soltanto a richiesta dello spedizioniere: e se spedisce la merce di propria iniziativa assume tutte le responsabilità che possono derivarne, compreso il pagamento delle soste.

Art. 204

Spese comprese nel forfait.

Il forfait degli spedizionieri di regola è comprensivo di tutte le spese da vagone o da altro mezzo alla nave (spese per ritardo navi, magazzinaggi, imbarchi notturni, ecc...) a meno che vi siano convenzioni in contrario. Sono escluse dal forfait le spese di assicurazione.

Art. 205

Assicurazioni delle merci spedite via mare.

Lo spedizioniere non è tenuto a curare di sua iniziativa l'assicurazione marittima delle merci a lui affidate per la spedizione via mare; l'assicurazione deve essere invece coperta solo se richiesta dal mittente o dal destinatario ed a spese dell'uno o dell'altro.

In questo caso il mittente o il destinatario deve specificare il valore della merce e quali rischi debbano essere coperti da assicurazione.

Nel caso in cui sia ordinata l'assicurazione contro tutti i rischi, essa deve comprendere anche quella contro il furto.

Inoltre lo spedizioniere non ha obbligo alcuno di interpellare il suo mandante (mittente o destinatario) se intenda o meno assicurare le merci affidategli.

Art. 206

Spese d'imbarco.

L'opera dello spedizioniere, che abbia atteso alle operazioni per rendere la merce sottobordo, e le spese sostenute dal medesimo per portare la merce stessa sottoparanco, gravano sul venditore, alle seguenti condizioni:

- 1) che nella compravendita il prezzo sia stato convenuto per **merce sottoparanco nave nel porto di Livorno**;
- 2) che la consegna deve **essere fatta franco di ogni spesa per il compratore sottoparanco nel porto di Livorno**;
- 3) che non vi sia espressa la riserva merce **sottoparanco esclusa opera dello spedizioniere e relative spese**.

Art. 207

Scarico delle navi alla rinfusa ai silos granari.

Nel porto di Livorno il capitano deve condurre la nave al punto indicatogli dal ricevitore o accostarla per fianco alla calata indicatagli dal ricevitore stesso, purché essa possa starvi ormeggiata con sicurezza. Il capitano su richiesta del ricevitore, deve accostare la propria nave alla calata dei silos granari e non può rifiutarsi di eseguire il tiraggio con gli elevatori dei silos sempre che, per questo lavoro, egli non abbia a soffrire perdita di tempo o sopportare maggiori spese.

Art. 208

Sbarco di grano alla rinfusa sottoparanco in caso di mancata o ritardata presentazione della polizza di carico.

Quando arrivano nel porto di Livorno carichi completi o partite di grano alla rinfusa o a sacchi, con la clausola del **sottoparanco** in polizza ed il ricevitore della merce non è in possesso della relativa polizza di carico o non l'ha presentata all'agente ventiquattro ore prima dell'arrivo della nave, il capitano, o chi per esso, ha diritto di effettuare lo sbarco e di depositare la merce dove meglio creda tenendo conto anche degli interessi del ricevitore.

Ove egli abbia sufficienti garanzie, può far depositare la merce nel silos indicato dal ricevitore.

In questo caso la nave o il suo agente non hanno diritto ad alcun compenso, salvo il rimborso delle spese effettivamente incontrate per il movimento, ormeggi, rimorchi e simili.

Art. 209

Operazione doganale di insilamento.

Le banche e i privati che ricevono per l'incasso valuta, documenti, polizze di carico o delivery orders per partite di cereali che il destinatario della merce deve ritirare all'arrivo e da riceversi, per atto contrattuale, **base Cif via silos** non hanno l'obbligo nè il diritto di procedere, in luogo dei ricevitori ritardatari, all'operazione doganale di entrata nel silos. Tale obbligo e tale diritto spettano al capitano in forza del patto contrattuale specificato.

Ove poi le banche ed i privati predetti, per incarico ricevuto, provvedano all'operazione doganale di entrata nel silos, essi non possono addebitare per tale operazione una commissione eccedente quella spettante ad ogni spedizioniere per la presentazione del manifesto.

Art. 210

Imbarco e sbarco dei contenitori.

In tutte le ipotesi di utilizzo del contenitore (DOOR/ DOOR - DOOR/PIER - PIER/DOOR - PIER/PIER), l'espressione "paranco della nave" deve intendersi riferito al Terminal: il Vettore consegna i contenitori e la merce in Import e riceve i contenitori e la merce in Export esclusivamente ad un Terminal da lui scelto. Tutte le operazioni al Terminal sono eseguite a cura e/o per conto del Vettore, salvo il caso in cui il riempimento o lo svuotamento del contenitore siano disposte direttamente dal caricatore e/o ricevitore in fasi

successive o antecedenti al rilascio e/o presa in consegna del contenitore da parte del Vettore.

DOOR/DOOR - DOOR/PIER EXPORT:

Per i contenitori a carico completo in esportazione, le responsabilità del Vettore tramite il Terminal da lui prescelto e che opera per suo conto, cominciano dal momento in cui i ganci o lo spreader del terminal vengono fissati al Corner Casting: in caso di noli "liner terms" il Caricatore paga solamente le spese di imbarco ed il ciclo terminal in base ad una tariffa prefissata e forfettaria, salvo che le tariffe conferenziali e/o armatoriali non includano già tali spese ovvero prevedano diversamente; per i noli F.I.O. sono da aggiungersi le spese di stivaggio; per i noli F.A.S. nessuna spesa è dovuta dal Caricatore.

PIER/DOOR - PIER/PIER EXPORT:

Per le merci in esportazione da caricare in contenitori PIER/Pier e PIER/DOOR le responsabilità del Vettore tramite il Terminal da lui prescelto e che opera per suo conto, cominciano dal momento in cui le merci vengono imbracate al Terminal dal piano dell'automezzo o del carro ferroviario: se la containerizzazione avviene per convenienza nave (ship's convenience) e le polizze di carico portano conseguentemente una nota in tal senso, in caso di noli liner terms il Caricatore paga solamente le spese d'imbarco in base ad una tariffa a tonnellata prefissata e forfettaria; per i noli F.I.O. sono da aggiungere le spese di stivaggio a tonnellata; per i noli F.A.S. nessuna spesa di imbarco/stivaggio è dovuta dal Caricatore. Nel caso in cui la containerizzazione è richiesta dal Caricatore, le eventuali spese di introduzione magazzino, magazzinaggio ed accessori, riempimento del contenitore, sono dovute dal Caricatore in aggiunta, sulla base di una tariffa a tonnellata prefissata e forfettaria, salvo che le tariffe conferenziali e/o armatoriali non includano già tali spese ovvero prevedano diversamente.

DOOR/DOOR - PIER/DOOR IMPORT:

Per i contenitori a carico completo in importazione, le responsabilità del Vettore tramite il Terminal da lui prescelto e che opera per suo conto, finiscono nel momento in cui i ganci e lo spreader hanno sganciato il contenitore sul piano del camion o del carro ferroviario al Terminal: in caso di noli liner terms il Ricevitore paga solamente le spese di sbarco ed il ciclo terminal in base ad una tariffa prefissata e forfettaria, salvo che le tariffe conferenziali non includano già tali spese ovvero prevedano diversamente; per i noli F.I.O. sono da aggiungere le spese di disstivaggio; per i noli F.A.S. nessuna spesa è dovuta dal Ricevitore.

DOOR/PIER - PIER/PIER IMPORT

Per le merci in importazione caricate in contenitori PIER/PIER e DOOR/PIER, i contenitori da svuotare possono sostare al terminal solamente 48 ore dal momento dello sbarco. Dopo tale termine e comunque in caso di più ricevitori, essi sono svuotati in amministrazione e le merci sono depositate a magazzino a cura e a nome del Vettore o del suo rappresentante: se la containerizzazione è avvenuta per convenienza nave (ship's convenience) e le polizze di carico portano conseguentemente una nota in tal senso, in caso di noli liner terms il Ricevitore paga solamente le spese di sbarco in base ad una tariffa a tonnellata prefissata e forfettaria: per i noli F.I.O. sono da aggiungere le spese di disstivaggio a tonnellata; per i noli F.A.S. nessuna spesa di sbarco/disstivaggio è dovuta dal Ricevitore. Nel caso in cui la containerizzazione sia stata richiesta dal Caricatore, le eventuali spese di svuotamento dal contenitore, magazzinaggio ed accessori, estrazione dal magazzino, sono dovute dal Caricatore in aggiunta, sulla base di una tariffa a tonnellata prefissata e forfettaria, salvo che le tariffe conferenziali e/o armatoriali non includano già tali spese ovvero prevedano diversamente. Le responsabilità del Vettore sono simili a quelle di cui al trasporto e riconsegna di merci trasportate in modo convenzionale. Se le merci sono ritirate al Terminal le responsabilità del Vettore, tramite il Terminal da lui prescelto e che

opera per suo conto, finiscono nel momento in cui le imbracate di merci (disistivate dal contenitore a cura del personale che opera per conto del Vettore) vengono appoggiate sul piano del camion o del carro ferroviario e successivamente sganciate. In casi eccezionali (necessità di trasporti eccezionali, materiali pericolosi e classificati, nel caso in cui il ricevitore sia unico e si sia presentato per il ritiro almeno 24 ore prima dell'arrivo previsto della nave e ne abbia fatto espressa richiesta, i contenitori possono essere svuotati in porto, prima dell'introduzione al terminal del Vettore, a cura e spese del Ricevitore.

Norme generali

Le soste al Terminal dei contenitori completi, gli extra-leasing o la detention dei contenitori ed il diritto di svuotare anche quelli destinati al DOOR, sono regolati dalle Conferenze o dai singoli vettori. Le clausole DOOR/DOOR, DOOR/PIER, PIER/DOOR e PIER/PIER indicano solamente in che modo il contenitore è stato utilizzato per il trasporto. Per la clausola "DOOR Destino" si intende che il Vettore mette a disposizione del Ricevitore il contenitore con le modalità ed i termini previsti dalle Conferenze o dalle proprie norme in materia, ma non sopporta le spese di posizionamento, incluso il ritorno del contenitore vuoto, che rimangono a carico del ricevitore.

Per la clausola "DOOR Partenza" si intende che il Vettore mette a disposizione del Caricatore il contenitore con le modalità ed i termini previsti dalle Conferenze o dalle proprie norme in materia, ma non sopporta le spese di posizionamento, incluse quelle relative al contenitore vuoto, che rimangono a carico del caricatore.

Nel caso in cui la polizza di carico preveda esplicitamente l'accettazione o la riconsegna dei contenitori da parte del Vettore in una località diversa rispettivamente dal porto di imbarco o di sbarco il trasporto dalla località di origine della merce o per la località di riconsegna o le conseguenti spese sono a carico del Vettore, che ha la facoltà di utilizzare leciti mezzi di trasporto e trasportatori da lui prescelti. In questo caso le responsabilità del Vettore sono regolate dalle norme in vigore e dalle Convenzioni Internazionali.

Art. 210 bis

Franchigia.

Le compagnie di navigazione concedono, nel porto di Livorno, per tutti i contenitori in importazione giacenti in deposito in attesa di essere ritirati dai ricevitori, la franchigia di cinque giorni più due, comprensiva dei costi relativi alla giacenza; tali costi includono, di norma, detention, occupazione del suolo, e quando necessaria, fornitura di energia elettrica.

b) Stallie e controstallie

Art. 211

Decorrenza delle stallie

Le stallie delle navi con carico completo e/o con partite di merci decorrono:

- a) dalla ripresa del lavoro pomeridiano se la lettera di prontezza è notificata entro le ore 10 del giorno stesso;
- b) dalla ripresa del lavoro antimeridiano del giorno lavorativo successivo a quello nel quale è stata consegnata la lettera di prontezza, se questa è notificata dopo le ore 10 ma entro le ore 15; il Sabato la lettera di prontezza deve essere presentata entro le ore 12.
- c) dalla ripresa del lavoro pomeridiano del giorno lavorativo successivo a quello nel quale è stata consegnata la lettera di prontezza se la stessa è notificata dopo le ore 15. In ogni caso il ricevitore deve trovare la nave già ammessa a libera pratica e

per la parte che la riguarda, effettivamente pronta per la consegna all'ormeggio assegnatole.

Art. 212

Clausola «inizio scarica 24 ore dopo l'arrivo».

Se il contratto di noleggio di una nave contiene la clausola che il **lavoro di carico deve cominciare ventiquattr'ore dopo l'arrivo in porto** senza ulteriori precisazioni, e la nave stessa giunge a Livorno nella vigilia del giorno festivo, la scarica deve cominciare all'inizio del lavoro nel porto nel giorno successivo al festivo.

Art. 213

Libera pratica in giorno festivo.

Per le navi che hanno ottenuto la libera pratica in giorno festivo le stallie hanno inizio nel porto di Livorno dalle ore 12 del giorno lavorativo seguente.

Art. 214

Computo delle stallie.

Quando in un giorno festivo o in un giorno dichiarato non lavorativo dalla Capitaneria di Porto, si lavora allo scarico della nave, il tempo impiegato deve computarsi nelle stallie.

Quando tale **scarico viene eseguito esclusivamente con grues** e quindi senza alcuna spesa extra per la nave, il tempo dichiarato non lavorativo e nel quale, invece, il ricevitore ha lavorato, non si computa nelle stallie e nemmeno agli effetti del despatch money.

Lo stesso uso si osserva quando il tempo, lavorativo per tutto il porto, sia stato, invece, dalla Capitaneria dichiarato non lavorativo nell'unico posto dove trovasi accostata la nave in questione.

Art. 215

Ore non conteggiate nelle stallie.

Il lavoro di scarico viene effettuato di mezza in mezza giornata. Quando per pioggia, mare agitato o altro caso di forza maggiore, le prime ore della mezza giornata sono riconosciute dalla Capitaneria di Porto come non lavorative, tale mezza giornata non si computa nelle stallie.

Art. 216

Lunch e dinner.

I ricevitori di carichi completi e/o partite scortate da contratto di noleggio hanno facoltà di procedere al lavoro di scarico non solo nelle otto ore lavorative normali stabilite dall'Ufficio del lavoro portuale, ma anche nelle ore fra il lavoro della mattina e quello della sera (**lunch e dinner**) come pure di proseguirlo oltre le ore normali di lavoro della sera anche quando la nave non sia in controstallie; e ciò senza che siano tenuti a pagare alcuna indennità al capitano.

Art. 217

Computo delle stallie per carichi di carbone.

Se un carico di carbone viene ricevuto senza verificare il peso ma in base al **peso di polizza con l'abbuono stabilito** dal contratto di noleggio, il computo delle stallie si fa sul peso indicato nella polizza. In tal caso la detrazione dell'abbuono riguarda unicamente il

pagamento del nolo.

Quando invece il carico viene ricevuto in base al **peso constatato allo scarico** il computo delle stallie si fa sulla quantità risultante dalla pesatura.

Art. 218

Calcolo rata di discarica.

Se una nave carica o scarica soltanto su alcune stive, la rata di carico o scarico viene calcolata in proporzione al numero dei boccaporti nei quali si opera.

Art. 219

Ricevimento della merce.

La clausola, che si trovi nelle polizze di carico: **le merci debbono essere ricevute dal consegnatario non appena la nave sarà pronta a scaricare e continuamente in tutte le ore** per le quali la Dogana o le Autorità del Porto possono dare il permesso alla nave di lavorare, o se necessario di scaricare nei navicelli a rischio e spese del consegnatario, viene interpretata nel senso che i ricevitori sono tenuti a ricevere giornalmente quelle quantità di merce che la nave può consegnare.

Art. 220

Clausola «the goods are to be received as fast as steamer can deliver»

La clausola che si trovi nelle polizze di carico: **the goods are to be received as fast as steamer can deliver**, viene, nel Porto di Livorno, interpretata nel senso che il ricevitore è obbligato a ritirare tutta la merce che la nave può consegnare.

Art. 221

Discarica del carbone coke.

Generalmente la quantità di coke da scaricarsi dalle navi è stabilita nel contratto di noleggio, tanto per i carichi completi quanto per partite. Ma quando il contratto di noleggio non esiste o non dispone in proposito, il ricevitore ha l'obbligo di ritirare giornalmente tutto quanto il coke che la nave può consegnare per ogni giorno lavorativo e nelle ore lavorative di uso.

Art. 222

Rata di discarica o caricazione non prevista nel contratto di noleggio.

Quando la rata di discarica o di caricazione delle merci per giorno lavorativo e per boccaporto non è prevista nel contratto di noleggio, la rata stessa si identifica nella resa di 8 ore della mano di lavoro prevista, in rapporto ai mezzi usati per lo sbarco, dal tariffario dell'Ufficio del Lavoro Portuale.

Art. 223

Accertamento del tempo non lavorativo.

Agli effetti del computo delle stallie, il tempo non lavorativo è accertato con certificato della Capitaneria di Porto.

Art. 224

Festività della Santa Patrona.

Il giorno della Santa Patrona è considerato festivo a tutti gli effetti portuali.

Art. 225

Tempo per le formalità in caso di avarie.

Il tempo occorrente per compiere le formalità necessarie prescritte dalle leggi nei casi di avarie non è computato nelle stallie.

Art. 226

Clausola «per la scarica di nave attraccata alla banchina».

Quando il contratto di noleggio contiene la clausola: **per scarica di nave attraccata alla banchina**, senza alcuna riserva, le stallie decorrono dal giorno nel quale la nave ha ottenuto il suo turno di accosto.

Art. 227

Clausola «sotto paranco accostata alla banchina»

Quando una nave ha per patto contrattuale l'obbligo di scaricare o caricare **sotto paranco attraccata alla banchina**, senza alcuna riserva, il tempo perduto per aspettare il turno di accosto o per avere dovuto scostarsi dalla banchina stessa per ordine della Capitaneria non è computato nelle stallie e perciò è a carico della nave.

c) Porti di ormeggio

(Non è stata rilevata l'esistenza di usi)

d) Cali

Art. 228

Clausola «contenuto e peso sconosciuto».

Quando nella polizza di carico è inserita la clausola **contenuto e peso sconosciuto** il capitano non risponde del peso indicato nella polizza.

Art. 229

Indennizzo per merce mancante.

Nel caso in cui la nave risponda del peso della merce e/o del numero dei colli, l'indennizzo che la nave deve pagare per la merce mancante si liquidava sul prezzo risultante dalla fattura di origine, tenuto conto per i rinfusi del calo naturale.

Art. 230

Peso del carico da ricevere.

Prima di iniziare lo scarico di una nave con carico di merce alla rinfusa della quale non è stato affermato dal capitano il peso di polizza, il ricevitore dichiara come intenda ricevere il carico nei riguardi del peso: e cioè stare al peso indicato nella polizza di carico, dedotto il calo d'uso oppure se pesare integralmente il carico. Il capitano è obbligato ad uniformarsi alle disposizioni del ricevitore.

La dichiarazione di quest'ultimo di ricevere il carico sul peso di polizza con la deduzione del calo d'uso riguarda esclusivamente la liquidazione o il pagamento del nolo e non la resa di carico. Quanto alla resa, il capitano che non ha affermato o riconosciuto il peso di polizza, non è responsabile del calo.

Art. 231

Cali di viaggio.

Sono ammessi i seguenti cali di viaggio:

carbone fossile 2%;

cereali (grano, avena, orzo, granone) a rinfusa:

- provenienti dall'estero 1% se sbarcati con navicelli, 1/2% se sbarcati con macchinari del silos;
- provenienti da porti nazionali 1/2%, se il peso è riscontrato a bordo; e 1% se il peso è riscontrato a terra;

caolino, per i mesi da aprile a settembre: 1 1/2%; per i mesi da ottobre a marzo: 1%.

e) Noli

Art. 232

Regolamento del nolo.

Il nolo per i carichi completi o parti importanti del carico, viene regolato al cambio del giorno dell'arrivo in rada della nave (purché la nave stessa abbia ottenuto la libera pratica prima delle ore 18 dello stesso giorno. Se la nave arriva in giorno festivo o di sabato pomeriggio, il nolo viene regolato al cambio del giorno susseguente non festivo.

Art. 233

Regolamento del saldo nolo.

Nel caso in cui siano stati pagati nel porto estero **acconti sul nolo**, il saldo viene regolato al cambio del giorno indicato nell'articolo precedente.

Art. 234

Anticipi sul nolo.

Il capitano della nave ha diritto di pretendere gli **anticipi sul nolo** in proporzione alla quantità sbarcata.

Art. 235

Pagamento nolo per carichi di carbone.

Il pagamento dei noli per i carichi di carbone viene eseguito dal ricevitore nel modo seguente:

- mediante un acconto dopo l'inizio della scarica;
- mediante un altro acconto durante la scarica e col saldo finale a scarica compiuta.

Art. 236

Nolo fissato sul peso della merce all'entrata nello stabilimento.

Quando il nolo di una nave, è fissato sul peso riconosciuto all'entrata della merce nello stabilimento, il capitano non può pretendere il pagamento del saldo nolo, se non dopo 24 ore dal termine della scarica della nave.

Art. 237

Tonnellata «avoir du poids».

Per il pagamento dei noli, la tonnellata di 2240 libbre inglesi (**avoir du poids**) è considerata equivalente a Kg. 1016.

Art. 238

Clausola «franco avaria reciproca».

Se un contratto di noleggio è stipulato con la clausola: **franco avaria reciproca**, ed alla condizione di pagamento del nolo in base al quantitativo di merce consegnata allo sbarco, il nolo deve essere liquidato e pagato non sul peso totale della merce caricata, ma sul quantitativo arrivato e consegnato, qualora sia avvenuta avaria per getto.

Art. 239

Noli prepagati.

I noli prepagati si computano al cambio del giorno della partenza della nave.

Art. 240

Pagamento del nolo nelle compravendite di grani australiani.

Nelle compravendite di grani australiani cif. su moduli di contratto della «Grain and Feed» di Londra, i rivenditori allegano ai documenti presentati ai compratori per il pagamento, una semplice lettera di garanzia dei caricatori o dei venditori attestante che il pagamento del nolo o del saldo nolo, (non coperto di assicurazione e quindi ai soli effetti dell'assicurazione deducibile dal costo della merce), anziché durante la scarica della nave sarà regolato direttamente dai caricatori.

f) Clausole speciali

Art. 241

Clausole «c.n.s.», o «cif.», o «caf.».

Le clausole **c.n.s.**, **cif.**, **caf.**, significano che nel prezzo è compreso il costo, il nolo e l'assicurazione fino al porto di destino.

Con la clausola suddetta la merce viaggia per conto e rischio del compratore, al quale deve essere rimessa non solo la polizza di carico, ma anche la polizza di assicurazione girata al ricevitore. Il venditore ha adempiuto i suoi obblighi contrattuali quando ha consegnato al capitano la merce in buona condizione ritirandone polizza senza osservazioni, ed ha assicurato la merce.

Se accade avaria durante il viaggio, spetta al destinatario chiedere il regolamento di essa, poiché egli, per effetto della clausola suddetta, è il legittimo possessore della polizza di carico e della polizza di assicurazione.

Art. 242

Clausola «Cif Livorno».

Nella compravendita **Cif Livorno** i danni sofferti dalla merce durante il trasporto da una città dell'interno al porto d'imbarco, sono a carico del venditore.

Art. 243

Clausola «Cif per qualsiasi porto».

Nei contratti di vendita **Cif per qualsiasi porto**, stipulati con una ditta che risiede nell'interno, questa ha l'obbligo di verificare la quantità e qualità della merce nel porto di arrivo indicato nel contratto e non nella piazza interna di sua residenza.

Art. 244

Clausola «Cif liquidazione del danno».

Quando la merce è comprata alla condizione **Cif**, qualora avvenga un sinistro, il danno viene liquidato al compratore e rimane a favore del medesimo quel di più che risulti fra la somma assicurata e l'effettivo costo della merce.

Art. 245

Clausola «Cif con tratta a certo tempo data».

Nelle vendite **Cif con tratta a certo tempo data**, il venditore può trarre il giorno stesso in cui è stato effettuato l'imbarco.

Art. 246

Clausola «Cif assicurazione».

Nella compravendita **Cif** il venditore non ha obbligo di coprire l'assicurazione anche per avaria particolare.

Art. 247

Verifica merce a destino.

Quando nelle compravendite **Cif, costo nolo, franco bordo partenza**, nessuna riserva è fatta circa la **verifica della merce a destino**, la quantità risultata mancante all'arrivo è a carico del ricevitore, salvo i casi di dolo.

Art. 248

Clausola «franco bordo destino».

Con la clausola **franco bordo destino**, la merce viaggia per conto e rischio del venditore.

Art. 249

Clausola «Cif spese».

Nella compravendita **Cif** di una merce sbarcata a Livorno anteriormente alla conclusione del contratto, se nessuna riserva il compratore ha fatto circa le spese gravanti la merce anteriormente alla conclusione del contratto, le stesse sono a carico del compratore medesimo.

Art. 250

Clausola «franco bordo Livorno». F.O.B.

In un contratto di compravendita che contenga la clausola «**franco bordo Livorno**» per merci varie, il venditore deve portare a sue spese, comprese quelle relative alle formalità doganali ed al facchinaggio per l'imbracatura, la merce stessa alla banda della nave, ma la sua responsabilità nei confronti del compratore non cessa sino a quando la merce non abbia effettivamente passato il bordo (la murata) della nave.

Art. 251

Clausola «the cargo to be taken from alongside by consignee».

Se il contratto di noleggio porta la clausola **the cargo to be taken from alongside by consignee** il capitano che ha affiancato la nave alla banchina, ha l'obbligo di consegnare il carico sotto paranco tanto dal lato mare quanto da quello terra.

Circa lo sbarco da quest'ultima parte, è consentito che il carico venga sbarcato su vagoni e autotreni; in questo caso è a carico del ricevitore l'uomo in più al verricello per ciascuna mano di lavoro, e il capitano deve fornire la pressione necessaria per azionare i verricelli, nonché i cavi occorrenti per la scarica e corrispondere al ricevitore il compenso previsto dal contratto di noleggio.

Quando il contratto di noleggio specifica: bigli armati, questi si intendono forniti di cavi di acciaio. Quando per convenienza di lavoro, occorrono cavi di manila, la spesa relativa è a carico del ricevitore.

Art. 252

Clausola «sottoparanco».

La clausola **sottoparanco**, usata nei contratti di noleggio o nelle polizze di carico, significa che la merce deve essere consegnata, oppure ricevuta, alla banda della nave. Al tiraggio (disistivaggio e stivaggio) provvede a sue spese il capitano e non il ricevitore o il caricatore. Il ricevitore deve presentare la polizza all'agenzia ventiquattr'ore prima dell'arrivo della nave e deve trovarsi pronto **sottobanda** per il ritiro della merce nei propri mezzi non appena la nave sia pronta a consegnare. Non presentandosi il ricevitore in tempo debito al ritiro della merce, questa sarà sbarcata d'amministrazione della nave a rischio e spese della merce stessa.

Art. 253

Ritiro della merce sottobordo per concessione dell'agente.

Quando la polizza di carico non contiene la clausola del **sottoparanco** e il ricevitore, per concessione fattagli dall'agente della nave, ritira la merce sotto bordo con i propri mezzi, è uso corrispondere un compenso all'agente, o chi per esso.

Art. 254

Carichi completi diretti ad un solo ricevitore.

Trattandosi di carico completo diretto ad un solo ricevitore, questi ha diritto di ritirare la merce coi propri mezzi, **sottoparanco**, ancorché nella polizza di carico non sia inserita la relativa clausola.

Questa regola si osserva anche quando lo stesso ricevitore ritiri parte del carico a Livorno e parte in altro porto.

Art. 255

Orario di ritiro della merce sottoparanco.

Con la clausola **sottoparanco**, il ricevitore, non è obbligato a ritirare la merce in ore straordinarie o di notte o in giorno festivo; questa regola si osserva anche quando trattasi di ritirare una sola porzione del carico. In quest'ultimo caso, il ricevitore deve ricevere tanta merce quanta la nave ne può dare nei giorni lavorativi e nelle ore ordinarie di lavoro.

Art. 256

Clausola del «sottoparanco» unita alle clausole «liner terms» e «berth terms».

Per carichi completi e comunque destinati ad un unico ricevitore, quando alla clausola **sottoparanco** è unita la clausola **liner terms** il capitano ha la facoltà di consegnare al ricevitore la merce, anche in ore straordinarie, notturne e festive; quando invece tale clausola **sottoparanco** è accompagnata dalla condizione **berth-terms**, la consegna deve avvenire come nel caso precedente, ma il ricevitore ha la facoltà di indicare al capitano in quale banchina del porto debbono avvenire le operazioni di sbarco.

Art. 257

Pesatura merce sottoparanco.

Quando il capitano ha affermato il peso per un carico da consegnarsi **sottoparanco**, egli ha diritto di esigere che la merce venga pesata a mezzo pesa pubblica.

Art. 258

Rifiuto consegna merce sottoparanco.

Salvo contrarie stipulazioni di polizza, l'agente di una nave non può rifiutare la consegna della merce sottoparanco (quando tale clausola sia stata inserita nella polizza di carico al momento dell'imbarco) adducendo il fatto che la merce si trova nella stiva della nave confusa ad altre merci.

Art. 259

Clausola «f.i.o.».

Quando in un contratto di noleggio di una nave con la clausola **f.i.o. (free in and out)**, cioè merce messa o levata da bordo a cura e spese del noleggiatore, è indicata la quantità giornaliera di carico e/o scarico agli effetti del computo delle stallie, se la nave non ha mezzi sufficienti per alzare tale quantità ed il noleggiatore deve, perciò supplire con altri mezzi come grues ed altri, le spese necessarie per compiere le operazioni giornaliere stabilite dal contratto, sono a carico del noleggiatore, fermo restando, in questo, l'obbligo di caricare o scaricare giornalmente la rata pattuita anche in deroga agli usi locali in proposito.

Il capitano, in tal caso, ha l'obbligo di facilitare con tutti i mezzi a sua disposizione la rapida caricazione e discarica della nave e di fornire gratuitamente i mezzi di bordo con gli uomini necessari al loro funzionamento.

Art. 260

Sbarco e imbarco a mezzo imprese.

Le navi con carico generale e/o contenitori sbarcano, imbarcano e movimentano le merci tramite le proprie imprese anche con mezzi meccanici in quest'ultime, a meno che per quanto riguarda lo sbarco non esista una clausola speciale in polizza.

Art. 261

Mancato ritiro della merce.

Quando il destinatario della merce non si presenta per ritirarla, il capitano della nave o chi per esso, entro breve termine dall'arrivo della merce stessa, informa della giacenza il caricatore.

Art. 262

Clausola «said to weight».

La clausola **said to weight**, corrispondente alle nostre espressioni: **ignoro peso, non rispondo del peso, dice essere**, nei contratti di trasporto delle merci a rinfusa o di difficile controllo per il peso, non esonera il venditore dall'obbligo di consegnare la quantità di merce che ha venduta.

Art. 263

Clausola «sbarco a spese e rischio dei ricevitori».

Se si debbono sbarcare colli pesanti di macchinario che non possono essere sbarcati con i mezzi della nave e la polizza di carico porta la clausola **sbarco a spese e rischio dei ricevitori**, ai quali è data facoltà di fornire il pontone o altro mezzo per lo scarico da bordo, i ricevitori hanno diritto di usare, per collocarvi tali colli, i propri mezzi senza essere tenuti a pagare i diritti di sbarco.

Art. 264

Clausola «del cancello».

La clausola secondo la quale il noleggiatore ha facoltà di cancellare il contratto di noleggio (**clausola del cancello**) se la nave non sarà pronta al luogo di imbarco nel giorno fissato, si interpreta a Livorno come appresso.

Qualunque sia la causa (escluso il dolo) che apporti alla nave ritardo tale da non poter giungere al porto di carico entro la data indicata dalla relativa clausola, l'armatore è obbligato solamente a mandare la nave al porto e luogo di caricazione, salvo il caso in cui abbia ricevuto dal noleggiatore, alla scadenza del termine, notificazione con la quale questi dichiara di ritenere cancellato il contratto.

Allorché la nave sarà giunta al porto o luogo di caricazione, spettano al noleggiatore le seguenti facoltà:

- 1) caricare la nave alle condizioni del contratto;
- 2) offrire all'armatore il nolo della giornata, se minore di quello precedentemente stabilito;
- 3) non caricare la nave e porla in libertà.

Nessun altro diritto può essere esercitato dal noleggiatore verso l'armatore nè può, il noleggiatore, in nessun caso (escluso il dolo), domandare risarcimento di danni o spese di sorta per l'avvenuto ritardo della nave.

Art. 265

Clausola «x tonnellata circa».

Quando in un contratto di noleggio la quantità della merce da caricarsi è indicata con la clausola: **x tonnellata circa**, tale clausola è a favore del caricatore il quale ha facoltà di caricare una quantità inferiore del 10% a quella indicata nel contratto e il capitano non può pretendere il vuoto per pieno.

Art. 266

Clausola «ten per cent more or less at ship's option».

Quando in un contratto di noleggio è stabilita una quantità di merce da caricarsi coll'aggiunta della clausola: **ten per cent more or less at ship's option**, questa clausola significa che il capitano, per comodità di stivaggio, ha la facoltà di caricare un 10% in meno della quantità indicata nel contratto o di accettare o rifiutare fino un 10% in più.

E se il caricatore si rifiuta di imbarcare la quantità richiesta dal capitano entro il limite massimo suddetto, egli è tenuto a pagare il vuoto per pieno.

Art. 267

Despatch money.

Il compenso per anticipata scarica (**despatch money**) viene stabilito con patti speciali tra armatore e ricevitore del carico; a tali patti è estraneo l'eventuale secondo compratore in Italia, il quale deve ricevere in proporzione della quantità totale scaricata giornalmente dalla nave; e quindi questo secondo compratore non può pretendere alcuna porzione del despatch money.

Art. 268

Conteggio giorni despatch.

Quando il **despatch money** è convenuto in ragione di un tanto al giorno, se la nave, che a norma delle sue stalle doveva terminare la scarica il giorno seguente ad un giorno festivo, viene invece allestita nella vigilia del festivo, si considera abbia maturato due giorni di despatch.

Art. 269

Clausola «viaggio diretto».

La clausola «**viaggio diretto**» non consente al capitano di una nave noleggiata, di scalare altri porti tra quello di partenza e quello di destinazione.

Art. 270

Clausole manoscritte o stampigliate.

Nei contratti di noleggio e nelle polizze di carico le clausole manoscritte prevalgono su ogni altra contraria o diversa clausola stampata nella polizza o sul contratto o impressa a stampiglia su questi documenti; e quelle impresse a stampiglia prevalgono sulle altre contrarie a stampa.

Art. 271

Time charter - Pagamento nolo.

Non si ammette nè si tollera alcuna proroga al pagamento dei noli quando nei contratti di noleggio a tempo (**time charter**) è stabilito che il nolo deve pagarsi mese per mese anticipato.

Art. 272

Time charter - Riconsegna della nave.

Nei contratti di noleggio a tempo (**time charter**) la riconsegna della nave noleggiata non può farsi anticipatamente alla scadenza del contratto senza il consenso degli armatori.

Art. 273

Senseria di piazza e decimi di senseria.

La senseria di piazza è il compenso corrisposto sul nolo pattuito dall'agente dell'armatore, per conto di quest'ultimo, allo spedizioniere per l'acquisizione del trasporto marittimo.

Il 10% dell'importo della senseria è di spettanza del personale addetto delle agenzie marittime al quale viene corrisposto dall'armatore o dalle agenzie marittime medesime, nella loro qualità di rappresentanti dell'armatore.

La ripartizione della suddetta quota spettante al personale delle agenzie marittime, da eseguirsi secondo gli usi di ogni agenzia, è al netto - cioè previa deduzione - degli oneri fiscali e previdenziali a carico dell'agenzia marittima.

Art. 274

Agenti marittimi raccomandatari - Compensi.

La misura del compenso che l'armatore o noleggiatore corrisponde all'Agente raccomandatario per le sue prestazioni è stabilita dalle tariffe emanate dal Ministero della Marina mercantile e dalle norme vigenti.

Art. 275

«Cappello» al Capitano.

Gli Agenti Marittimi raccomandatari donano ai comandanti delle navi a loro appoggiate qualche prodotto caratteristico locale, o altra regalia.

Art. 276

Contributi suppletivi approdo nave (administration charges).

L'Agente marittimo raccomandatario è tenuto a corrispondere all'Associazione di categoria a cui appartiene i contributi suppletivi approdo nave (**administration charges**) previsti dalla tabella della stessa Associazione. L'Armatore deve rimborsare all'Agente tali diritti.

Usi marittimi del porto di Piombino

Art. 277

Ormeggio al pontile Elba.

Il lato nord del pontile Elba è riservato all'accosto delle navi in servizio di linea sovvenzionata per le isole dell'arcipelago Toscano.

Il lato sud è riservato all'accosto delle navi traghetto dell'armamento libero in servizio di linea per l'Isola d'Elba.

Art. 278

Impiego degli ormeggiatori.

Hanno l'obbligo del servizio di ormeggio tutte le navi superiori a 500 T.S.L. Per le navi di tonnellaggio inferiore il Comandante può avvalersi, a sua discrezione, del servizio di ormeggio e di disormeggio, oppure effettuare le operazioni servendosi esclusivamente del personale di bordo.

Art. 279

Pagamento del nolo.

Il nolo viene totalmente pagato entro 24 ore dall'ultimazione della scarica.

Art. 280

Discarica in giorni festivi.

Il capitano non è obbligato a scaricare la domenica e i giorni festivi, fra i quali a tutti gli

effetti, è incluso il giorno della Santa Patrona, a meno che non vi sia un accordo col ricevitore del carico e dopo ottenuto il permesso dalla Dogana a cura e spese del ricevitore.

Art. 281

Decorrenza stallie.

Per le navi ammesse a libera pratica la mattina, le stallie decorrono dalla ripresa del lavoro pomeridiano, purché il ricevitore abbia l'avviso del capitano prima dalle ore 10 antimeridiane. Quando detto avviso venga consegnato dopo tale ora, le stallie decorrono dal giorno successivo.

Art. 282

Contributi suppletivi approdo nave (administration charges).

L'Agente marittimo raccomandatario è tenuto a corrispondere all'Associazione di categoria a cui appartiene i contributi suppletivi approdo nave (**administration charges**) previsti dalla tabella della stessa Associazione. L'Armatore deve rimborsare all'Agente tali diritti.

Art. 282 bis

Prodotti ferrosi.

Le macchiature giallastre chiare, varianti di estensione, sulla superficie dei prodotti ferrosi in imbarco, non giustificano l'apposizione di "riserve" sui documenti del trasporto da parte del vettore marittimo.

Usi marittimi del porto di Portoferraio

Art. 283

Zona lavorativa.

La rada non è normalmente zona lavorativa.

Art. 284

Ormeggiatori.

L'impiego degli ormeggiatori non è obbligatorio per le navi inferiori alle 500 T.S.L.

Art. 285

Turni di accosto.

Le navi della Società sovvenzionate dallo Stato precedono ogni altro natante nei turni di accosto a moli o banchine.

Art. 286

Decorrenza delle stallie.

Per il carico o lo scarico delle navi le stallie sono calcolate a giorni lavorativi.
La rata di discarica (porto - canale della Società Cementi Elba escluso) utile agli effetti

delle stallie è quella prevista, per le singole merci, dalle norme che regolano il lavoro marittimo portuale.

Le stallie decorrono:

- a) dalla ripresa del lavoro pomeridiano secondo l'orario del porto se la lettera di prontezza è stata notificata prima delle ore 11 dello stesso giorno;
- b) dalla ripresa del lavoro antimeridiano del giorno successivo a quello nel quale è stata consegnata la lettera di prontezza, se questa è notificata dopo le ore 11, ma prima delle ore 18;
- c) dalla ripresa del lavoro pomeridiano del giorno lavorativo successivo a quello nel quale è stata consegnata la lettera di prontezza, se la stessa è notificata dopo le ore 18.

Art. 287

Controstallie.

Le controstallie si calcolano di 24 ore in 24 ore pro rata.

Art. 288

Misura delle controstallie.

Le controstallie per le navi sono stabilite in ragione di € 0.516 per ogni tonnellata di portata effettiva.

Art. 289

Tempo cattivo.

Agli effetti del computo delle stallie i giorni o le parti di giorno di tempo cattivo sono accertati con certificato della Capitaneria di Porto.

Art. 290

Casi di avarie.

Il tempo occorrente per compiere le formalità necessarie prescritte dalla legge, nei casi di avarie, non è computato nelle stallie.

Art. 291

Accosto a banchina.

Di due unità giunte in porto per caricare una medesima qualità di merce per uno stesso caricatore, ha la precedenza nell'accosto a banchina quella nave il cui capitano abbia presentato per primo la lettera di prontezza e sia stato ammesso a libera pratica.

Art. 292

Clausola «per la scarica attraccato alla banchina».

Quando il contratto di noleggio contiene la clausola **per la scarica attraccato alla banchina** senza alcuna riserva, le stallie decorrono dal giorno nel quale la nave ha ottenuto il suo turno di accosto.

Art. 293

Precedenza accosti.

Salvo disposizione diversa da parte dell'Autorità marittima la precedenza degli accosti,

per la caricazione e la scarica spetta:

- 1) ai piroscafi e motonavi;
- 2) ai motovelieri e velieri con motore ausiliare;
- 3) alle chiatte e natanti simili.

Il tempo perduto per aspettare il turno di accosto quando una nave ha, per patto contrattuale, l'obbligo di caricare o scaricare accostata alla banchina, non è computabile agli effetti delle stallie.

Art. 294

Festività.

Il giorno del Santo Patrono, San Cristino, 29 aprile, è considerato giorno festivo a tutti gli effetti.

Art. 295

Pagamento dei noli.

Il pagamento dei noli per le merci trasportate viene regolato a consegna effettuata.

Gli anticipi sui noli vengono effettuati a caricazione compiuta fino al terzo nolo.

È prevista per gli sfusi, a carico intero, una riduzione sul peso dichiarato in polizza, del **2% per non pesare.**

Art. 296

Clausola «carico o scarico prontamente».

La clausola **carico o scarico prontamente** significa che lo scarico o il carico della merce deve iniziarsi subito dopo l'arrivo della nave nelle ore lavorative d'uso e per quei quantitativi di merce che è possibile caricare o scaricare a seconda della loro natura.

Qualora a richiesta del noleggiatore e con il consenso del capitano, il lavoro si svolga in ore straordinarie e in giorni festivi, il noleggiatore deve pagare tutte le spese conseguenti esclusi gli straordinari all'equipaggio; in questo caso il tempo consumato nelle ore straordinarie e nei giorni festivi non viene computato agli effetti delle stallie.

Art. 297

Clausola «sottoparanco».

La clausola **sottoparanco** usata nei contratti di noleggio e nelle polizze di carico è limitata alle unità motoveliche purché di stazza lorda inferiore alle 100 tonnellate. La clausola è riferita a carichi sfusi, con particolare riferimento a sabbia, ghiaia e pietra frantumata.

L'equipaggio effettua l'operazione di riempimento delle paiole, consegnando la merce, con il bigo di bordo, sottoparanco.

Il compenso agenziale di consegna ha luogo se previsto dal rapporto di trasporto.

Art. 298

Obblighi del capitano nel sottoparanco.

Nelle clausole del sottoparanco il capitano ha solamente l'obbligo di mettere la merce fuori bordo.

Art. 299

Spesa dell'uomo al butta fuori.

Quando la nave è attraccata a banchina ed il ricevitore ritira la merce sulla banchina stessa, al capitano o a chi per esso, non compete il rimborso della spesa dell'uomo al butta fuori, anche nel caso di navi sovvenzionate.

Art. 300

Peso dei laterizi.

Per i laterizi trasportati da motonavi, il peso si accerta al momento dello scarico con la pesatura di vari pezzi, secondo il loro tipo. Calcolando, agli effetti della resa, il peso medio pezzo per pezzo e tipo per tipo.

Art. 301

Mediazione nelle compravendite CIF.

Nelle compravendite **CIF** la provvigione dovuta al rappresentante o al mediatore si calcola sul prezzo pattuito e il venditore non ha il diritto di difalcare il nolo.

Art. 302

Contributi suppletivi approdo nave (administration charges).

L'Agente marittimo raccomandatario è tenuto a corrispondere all'Associazione di categoria a cui appartiene i contributi suppletivi approdo nave (**administration charges**) previsti dalla tabella della stessa Associazione. L'Armatore deve rimborsare all'Agente tali diritti.

Capitolo Terzo

Usi nei trasporti terrestri

Art. 303

Carico e scarico di autotreni.

Le operazioni di carico e scarico di carichi completi per conto terzi, sono effettuate rispettivamente dagli speditori e dai destinatari, salvo le speciali disposizioni che regolano i trasporti vincolati a dogana.

Il trasportatore è tenuto a collocare gli autocarri in luogo al quale si possa accedere e dove si possono compiere le operazioni di carico e scarico.

Art. 304

Obblighi del vettore.

Il vettore ha l'obbligo di sorvegliare le operazioni di stivaggio, ordinando spostamenti ed assestamenti del carico sul veicolo, e ciò perché soltanto esso è responsabile di tutti gli inconvenienti che possono verificarsi durante il viaggio in dipendenza di un deficiente stivaggio. La ricevuta che il vettore rilascia al committente conferma implicitamente che il carico è stato fatto a regola d'arte.

Art. 305

Disposizioni comuni.

Il committente ha l'obbligo di dichiarare esattamente il contenuto, il peso ed il valore dei

colli, ed è pienamente responsabile per tutti i danni, conseguenze od altro derivanti da dichiarazioni od indicazioni false, inesatte, od incomplete.

Il committente è obbligato a consegnare tempestivamente al vettore la completa documentazione necessaria per l'inoltro della spedizione fino a destino, e risponde della verità e regolarità dei documenti stessi, nonché della loro sufficienza ed idoneità, rimanendo esonerato il vettore da ogni obbligo di controllo.

Il committente per il trasporto di merci pericolose e nocive, deve darne comunicazione preventiva al vettore prima della richiesta dell'autocarro, indicando la particolarità della merce stessa e ciò anche ai fini della scelta dell'autocarro più idoneo.

Il committente è tenuto altresì a dichiarare il valore della merce per l'adozione delle precauzioni connesse con la particolare natura del trasporto nonché per i conseguenti adeguamenti di tariffa.

Art. 306

Termine per il carico e lo scarico degli autotreni.

Il carico e lo scarico deve essere ultimato:

- a) merci provenienti o destinate a magazzini o deposito: il tempo massimo concesso per il carico e lo scarico è calcolato in quattro ore lavorative, escluse spedizioni soggette a dogana per le quali il tempo massimo concesso per il carico e lo scarico è calcolato in sei ore lavorative salvo patto diverso tra le parti.
- b) merci provenienti o destinate a bordo di navi: il tempo massimo concesso per il carico o lo scarico è calcolato in sei ore lavorative.

Art. 307

Soste degli autotreni.

Trascorse le ore concesse per il carico e lo scarico, le sei ore correnti successive, implicano il pagamento di mezza sosta.

Trascorso anche questo periodo, se l'automezzo non è stato liberato, per le dodici ore successive, dovrà essere corrisposta la sosta intera.

Dopo ventiquattrore che l'automezzo è rimasto a disposizione ha inizio un nuovo ciclo orario come sopra.

Art. 308

Indennità di sosta.

Quando il mittente o il destinatario non provvede al completo carico o scarico delle cose nel termine stabilito è tenuto a corrispondere le indennità di sosta in base alle tariffe depositate presso la Camera di Commercio e concordate con l'Associazione provinciale di categoria e l'utenza portuale.

Art. 309

Carico e scarico di contenitori pieni o vuoti.

Per il carico e lo scarico di contenitori pieni e/o vuoti la presa e la consegna degli stessi presso i vari terminali depositati per servizi resi a mezzo autocarro valgono le normative allegiate alle tariffe depositate presso la Camera di Commercio e concordate con l'Associazione provinciale di categoria e l'Utenza portuale.

Capitolo quarto

Usi nei trasporti aerei

(Non è stata rilevata l'esistenza di usi)

Capitolo quinto

Usi nella cinematografia

(Non è stata rilevata l'esistenza di usi)

Capitolo sesto

Usi relativi al turismo

(Le strutture ricettive alle quali fa riferimento il presente capitolo sono quelle previste dall'art. 6 della Legge 17.5.83, n. 217, quali gli alberghi, i motels ecc.)

a) Animali, prenotazioni, camere

Art. 310

Animali.

Il cliente che intende introdurre in albergo animali domestici è tenuto a comunicarlo, per i necessari accordi, all'atto della richiesta di prenotazione.

L'albergatore potrà in ogni caso, rifiutare la presenza di animali nel proprio esercizio, salvo che l'albergatore in sede di denuncia delle attrezzature e tariffe alle Aziende di Promozione Turistica abbia dichiarato la disponibilità ad accettare animali. L'albergatore potrà esigere dai possessori di cani che questi non vadano fuori dalle camere se non muniti di museruola o guinzaglio.

Art. 311

Informazioni sulle ricettività e prenotazioni.

L'informazione che l'albergatore fornisce al cliente circa la ricettività di un qualunque periodo della stagione si intende riferita al momento in cui l'informazione stessa viene fornita ed è subordinata alla effettiva disponibilità al momento in cui la prenotazione del cliente è comunicata alla direzione dell'albergo.

Art. 312

Conferma e caparra.

La richiesta di prenotazione deve essere confermata dall'albergatore. Questi può chiedere un versamento di una caparra a garanzia dell'obbligazione del cliente, nei limiti usuali del 30% del costo della camera e dei correlativi servizi con l'impegno di tenere a disposizione la camera stessa fino alle ore 24 del giorno stabilito di arrivo.

Art. 313

Camere a disposizione.

L'albergatore ha il dovere di tenere a disposizione la camera o le camere prenotate, in

caso di effettivo arrivo del cliente, quanto meno dalle ore 14 del giorno previsto per l'arrivo alle ore 12 del giorno previsto per la partenza, salvo per le residenze turistiche alberghiere nelle quali, per ragioni organizzative, tali orari sono le ore 16 per la consegna e le ore 10 per la partenza.

In caso di impossibilità di arrivo del cliente la camera o le camere prenotate sono comunque tenute a disposizione fino alle ore 24 del giorno previsto per l'arrivo.

Nel caso in cui il cliente si trattenga in camera oltre le ore 12 del giorno previsto per la partenza, sarà tenuto al pagamento del costo della camera stessa per un ulteriore giorno.

Non sono consentite per il rapporto di pensione, salvo diverse pattuizioni, riduzioni sui pasti non consumati in albergo, fatta salva la facoltà del cliente di richiedere un cestino confezionato per pasto al sacco.

I pasti e la prima colazione devono essere consumati nei locali previsti ed alle ore d'uso. Nel caso in cui su richiesta del cliente i pasti e la prima colazione siano consumati direttamente in camera, l'albergatore può richiedere un supplemento di prezzo. L'uso del frigo-bar, ove sia previsto, è destinato esclusivamente ai prodotti forniti dall'albergo.

L'albergatore che, per suo errore o negligenza non avesse reso disponibile la camera per il periodo previsto è tenuto a fornire al cliente idonea disponibilità in albergo di pari categoria senza addebitare al cliente aumenti di sorta sul prezzo della camera o della pensione. Nel caso in cui in pari categoria non vi fossero disponibilità l'albergatore deve provvedere in albergo di categoria superiore a proprie spese. In entrambi i casi è salva la facoltà del cliente di rifiutare la proposta e di far valere l'inadempienza contrattuale.

Art. 314

Camere a più letti.

Qualora una camera a più letti venga consegnata ad una sola persona il prezzo non potrà superare il prezzo massimo della camera ad un letto. Nel caso in cui su richiesta del cliente sia posta a disposizione una camera doppia, ad uso singolo, sarà dovuto un supplemento massimo di prezzo del 30% sul costo previsto per la camera singola. Qualora venga aggiunto, a richiesta del cliente, un letto ad una camera singola il supplemento non potrà eccedere la differenza fra il prezzo della camera singola ed il prezzo della camera a due letti. Il terzo letto aggiunto nelle camere a due letti dà diritto ad un supplemento non superiore al 35%.

Art. 315

Divieto di cottura.

Nelle camere di albergo non è permesso ai clienti cuocere cibi per proprio conto, a meno che non esista un apposito angolo di cottura.

b) Agriturismo

(Non è stata rilevata l'esistenza di usi)

c) Agenzie di viaggi e turismo

Art. 316

Commissioni per attività di intermediazione.

Per l'attività di intermediazione relativa a:

- prenotazione e vendita di biglietteria aerea, marittima, ferroviaria, vagoni letto, teatrale e per eventi culturali, sportivi e di altro genere;

- noleggio auto, prenotazioni alberghiere e di strutture residenziali e rurali;
- prenotazioni viaggi da catalogo organizzati da Tour Operators:
all'Agenzia di Viaggi è riconosciuta dal fornitore una commissione compresa tra l'8 per cento e il 15 per cento.

Qualora, per motivi particolari, detta provvigione non venga riconosciuta dal fornitore, l'Agenzia di Viaggi - previa comunicazione al Cliente circa detti motivi - potrà addebitare al Cliente stesso la provvigione, effettuando una maggiorazione minima del 10 per cento sul prezzo del prodotto, oltre al recupero delle spese secondo le tariffe.

Art. 317

Prenotazione e caparra.

Il Cliente, all'atto di prenotazione di un qualsiasi servizio da parte dell'Agenzia di Viaggi, è tenuto a corrispondere a titolo di caparra una somma nei limiti usuali del 25 per cento del costo totale del servizio richiesto.

Art. 318

Servizi imprenditoriali.

Quando l'Agente di Viaggi, attraverso l'assemblaggio di servizi vari per l'organizzazione di un viaggio, stipula contratti a nome proprio per conto altrui trattando tariffe nette, può applicare una maggiorazione cosiddetta "mark-up" da un minimo dell'8 per cento al 20 per cento.

L'importo massimo potrà essere più elevato, in dipendenza dai rischi imprenditoriali e finanziari necessari.

INDICE DELLE MATERIE

TITOLO VII - ALTRI USI

Cap. 2) Usi marittimi del Porto di Livorno:

- a) Sbarco e imbarco di merci
 - b) Stallie e contro stallie
 - c) Porti di ormeggio
 - d) Cali
 - e) Noli
 - f) Clausole speciali
- Usi marittimi del Porto di Piombino
Usi marittimi del Porto di Portoferraio

Cap. 3) Usi nei trasporti terrestri

Cap. 4) Usi nei trasporti aerei

Cap. 5) Usi nella cinematografia

Cap. 6) Usi relativi al turismo:

- a) Animali, prenotazioni, camere
- b) Agriturismo
- c) Agenzie di viaggi e turismo