

Prot.818

Foggia, 25/05/2026

ALLE AZIENDE ASSOCIATE  
SETTORE LOGISTICA TRASPORTI  
E SERVIZI PORTUALI

LORO SEDI

**Oggetto: Revisione della raccolta Provinciale di Usi e Consuetudini – Invito a segnalare modifiche e integrazioni alle attuali regole del Vostro Settore.**

La Commissione Provinciale per la raccolta degli Usi e Consuetudini , operante presso la Camera di Commercio di Foggia alla quale partecipa anche la nostra Associazione, ha avviato le attività di revisione della Raccolta approvata nel 2010.

L'attuale raccolta vigente è consultabile al link:

[https://www.fg.camcom.it/sites/default/files/upload/mercato\\_e\\_tutela/raccolta\\_usi\\_consuetudini/mod\\_doc-raccolta\\_provinciale\\_usi\\_della\\_provincia\\_di\\_foggia.pdf](https://www.fg.camcom.it/sites/default/files/upload/mercato_e_tutela/raccolta_usi_consuetudini/mod_doc-raccolta_provinciale_usi_della_provincia_di_foggia.pdf)

Gli usi e consuetudini sono fonte normativa primaria del nostro ordinamento, alla quale si fa riferimento quando manca una specifica disciplina normativa o quando sono espressamente richiamate dalla Legge.

Al fine di procedere ad una verifica degli Usi e Consuetudini vigenti, Vi inoltriamo in allegato quelli relativi al Suo settore.

Se dovesse ravvisare difformità con quanto normalmente viene praticato o volesse segnalare nuovi Usi e Consuetudini può indicarcelo direttamente.

Sarà nostra cura riferire la segnalazione alla Commissione provinciale.

Di seguito gli Usi e Consuetudini in essere riferiti al Suo settore.

Restiamo in attesa di eventuali segnalazioni ed inviamo cordiali saluti.

All. 1

f.to IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr. Enrico Barbone)



CONFINDUSTRIA FOGGIA

71121 FOGGIA - Via Valentini Vista Franco 1

Telefono 0881/708231 Fax 0881/363314

[www.confindustriafoggia.it](http://www.confindustriafoggia.it) - [protocollo@confindustriafoggia.it](mailto:protocollo@confindustriafoggia.it)

PEC: [confindustriafg@postecert.it](mailto:confindustriafg@postecert.it)

Codice fiscale 80002530717

## USI MARITTIMI in materia di:

- a) Sbarco e imbarco delle merci;
- b) Stallie e controstellie;
- c) Posti di ormeggio;
- d) Cali;
- e) Noli,
- f) Ordinanze autorità portuali;
- g) Clausole speciali;

### **a) – Sbarco e imbarco delle merci**

Dall' arrivo : agli effetti della data di arrivo, la nave si considera arrivata nel porto, quando è stata messa in "libera pratica" dalle autorità portuali.

#### Caricazione

La caricazione delle merci avviene a cura e spese del caricatore.

#### Scaricazione

La scaricazione delle merci avviene a cura e spese del ricevitore.

Sia che nella caricazione che nella discarica le navi sono obbligate a fornire verricelli e gru di bordo funzionanti e gli uomini per condurli.

### **Resa giornaliera di carico e discarica .**

Per il porto di Manfredonia gli orari di lavoro sono considerati senza maggiorazioni dal lunedì al sabato. Oltre gli orari ordinari e per il lavoro domenicale c'è una maggiorazione del 37% della tariffa base.

Per orario spezzato si intende : 7,00 – 12,00 e 14,00 – 17,00.

L' orario continuato va dalle 7,00 alle 13,30 e dalle 13,30 alle 20,00.

La scelta del tipo di orario è fatta dal committente senza maggiorazioni.

La resa giornaliera per otto ore lavorative, con turno spezzato - 6,5 ore lavorative - o con turno continuato, dal lunedì al sabato, per le operazioni di tiraggio, stivaggio, imbarco, sbarco e deposito o movimento in genere delle merci, osserva le norme previste dal seguente prospetto, ricavato in base ai quantitativi sbarcati negli ultimi anni:

<b>PORTO COMMERCIALE</b>	<b>RESA (Imbarco e Sbarco)</b>
<b>Denominazione della merce</b>	
Ferro in fasci	100
Laterizi	49
Legname	91
Macchine e parti di macchine	91
Auto e triler	91
Rottami di ferro	
Vino e olio	91
Urea/Solfato ammonico/ semola: rinfusa	
Con mezzi di terra	

## **BACINO ALTIFONDALI ( BAF )**

Cereali : rinfusa	1800/2200
Fertilizzanti : in rinfusa	1800/2200
Sabbia in generale : rinfusa	2500
Carbonato di sodio	1500/1800
Legname in pacchi	1200
Ferro in fasci	1200
Perlite : rinfusa	1200/1500
Bentonite : rinfusa	1200/1500
Sacconi (q.li 1/1,5)	1300/1500
Palletts (q.li 1,7/1,6)	800/ 1000

PESCAGGI COME DA ORDINANZA DELLE AUTORITA' PORTUALI.

### **Turni e precedenza nella scarica**

Quando la nave ha iniziato lo scarico, ha diritto di ultimarlo, senza interrompere l'operazione per far posto ad un'altra nave sopraggiunta, salvo contrarie disposizioni delle autorità portuali, per necessità di ordine tecnico.

### **b) – Stallie e controstallie**

Se, nel contratto di noleggio o nella polizza di carico, non sono fissate stallie per la caricazione e scaricazione delle merci, si applicano le stallie di uso.

#### **Stallie :**

La stallia (lay day) rappresenta il tempo in uso della nave in un determinato porto per svolgere determinate operazioni commerciali. In generale si dicono stallie i periodi di tempo che l'armatore accorda al noleggiatore per l'esecuzione delle operazioni di carico e di scarico delle merci, durante i giorni di lavoro se non diversamente stabilito. Iniziano a decorrere dal momento della notifica dell'avviso di prontezza (notice of readiness) che emette il comandante della nave.

Le stallie incominciano a decorrere:

dall'inizio del lavoro nelle ore pomeridiane, se il capitano della nave ha fatto pervenire l'avviso per iscritto al ricevitore e/o caricatore di essere pronto e di aver espletato tutte le formalità, presso le autorità portuali doganali;

la mattina, entro le ore 10 e dall'inizio del lavoro della mattina del giorno successivo, se il capitano ha fatto pervenire il predetto avviso per iscritto al ricevitore e/o caricatore delle merci il pomeriggio prima delle ore 15;

il sabato, l'avviso deve essere presentato al ricevitore entro e non oltre le ore 13.

Se il possessore della polizza di carico non si presenta ed è ignoto al capitano ed al suo agente, questi fa affiggere, all'albo della Capitanata, e all'albo pretorio l'avviso di essere pronto alla scaricazione. In tal caso, le stallie cominciano a decorrere dal giorno successivo a quello dell'affissione.

Nelle stallie non vanno comprese le domeniche, le feste riconosciute, ivi comprese le festività locali, né i giorni nei quali, per forza maggiore, non si può lavorare. Però se, nei giorni su indicati, il caricatore e/o ricevitore delle merci volesse lavorare, tutte le maggiori spese (maggiorazione tariffe portuali), sia riflettenti il carico che la nave, restano a suo onere e i predetti giorni non vanno considerati nel computo delle stallie.

**Controstallie:**

La controstallia (demurrage) è il costo della penale per la maggiore sosta della nave in porto. Il corrispettivo delle controstallie, se non diversamente stabilito, viene comunicato ed incassato giornalmente dall'armatore o dal suo rappresentante in loco, il raccomandatario marittimo. L'importo è già fissato nel contratto di noleggio (charter party) ed ha durata pari al tempo delle stallie, giorni o frazione del giorno.

Le controstallie arbitrarie cominciano a decorrere dal giorno successivo al termine delle controstallie e hanno una durata massima di giorni quattro.

Il compenso per controstallie arbitrarie va commisurato agli impegni della nave, per altri noleggi, e ai danni che ne possono derivare. L'applicazione delle controstallie ordinarie e di quelle arbitrarie avviene sempre per giorni correnti, ed esse vengono calcolate a giorni interi e a frazione di giorno, secondo le ore impiegate.

Le controstallie vengono computate in giornate e mezze giornate.

Quando non sia fissato diversamente, le controstallie hanno una durata massima di otto giorni.

Trascorse le controstallie ordinarie, incominciano le controstallie arbitrarie, che hanno una durata massima di giorni quattro, e il loro compenso è commisurato agli impegni della nave per altri noleggi e ai danni che possono derivare.

**Vi è l'uso nel porto di Manfredonia****c) – Posti di ormeggio****Ormeggio alle banchine :**

Le navi devono approdare alle banchine destinate dalle autorità portuali, secondo la natura del carico.

L'adempimento di una convenzione speciale per il luogo di approdo è subordinato al consenso della predetta autorità. Le navi, previo consenso delle autorità portuali, non possono rifiutarsi di eseguire, una volta tanto, lo spostamento richiesto dai caricatori o ricevitori. In questo caso le navi hanno diritto di pretendere la rifusione delle spese di disormeggio o riormeggio, mentre il tempo strettamente necessario all'operazione va computato nelle stallie. Tale obbligo di spostare le navi, a richiesta degli interessati, non è applicabile nei confronti delle navi delle linee regolari.

Se lo spostamento delle navi è ordinato dalle autorità portuali, il tempo impiegato nell'operazione e tutte le spese vanno a carico delle navi.

**Cancello :**

Secondo gli usi marittimi generali ai quali si adeguano quelli vigenti nel porto di Manfredonia, la clausola "cancello" inserita in un contratto di noleggio, importa che, ove mai la nave noleggiata si presenti nel porto designato oltre il termine stabilito per la caricazione, il noleggiatore ha la scelta di annullare il contratto, oppure di esigere che l'armatore lo esegua tardivamente, senz'altro diritto, in entrambi i casi, a penale o a risarcimento di danni.

Tale penale o risarcimento è dovuto solo quando la nave si trovi nella possibilità di recarsi nel porto designato per ricevere il carico, e intanto, l'armatore, inviato a dare esecuzione al contratto oltre il termine stabilito dal cancello, ometta dolosamente di ottemperare all'invito.

**Opzione :**

Quando una merce è caricata con destinazione per un determinato porto, con "opzione" del ricevitore per uno o più porti successivi con la stessa nave, l'opzione deve essere esercitata 24 ore prima dell'arrivo della nave nel primo porto di destinazione. In difetto, la merce deve essere sbarcata in tale porto.

Qualora, peraltro, una merce sia caricata con più destinazioni, se non viene esercitata, dal ricevitore, la facoltà dell' opzione all' arrivo, della nave in ogni singolo porto di destinazione e finchè vi sia la possibilità di effettuare lo sbarco, la merce stessa deve proseguire per la destinazione successiva, fino all' ultimo porto indicato in polizza, nel quale verrà sbarcata.

#### **d) - Cali**

La nave è tenuta alla consegna dell' intero carico ricevuto, facendo constatare in polizza l'eventuale eccedenza, con diritto al pagamento del nolo anche sull' eccedenza. Può indicare sulla polizza anche il numero dei colli consegnati in più al ricevitore, dichiarando pure le cause che hanno determinato l' aumento.

Il capitano di una nave, che, durante il viaggio, abbia subito avvenimenti tali da importare ammanchi, bagno o altre avarie, deve farlo constatare con regolare dichiarazione a norma di legge, dando avviso al ricevitore. Qualora non faccia dichiarazione di avaria, è responsabile dell' ammanco, bagno e di ogni altra avaria non imputabile a vizio della merce.

E' ammessa una tolleranza in suo favore sul peso, detta " calo naturale" o " calo stradale".

Perché il capitano possa essere chiamato responsabile dell' ammanco della merce, questa dovrà essere pesata sul bordo o in banchina , oppure al peso pubblico e doganale, a seconda che meglio convenga nell' operazione di scarico.

Se al ricevitore nel suo interesse conviene pesare diversamente, il capitano può rifiutarsi accordando al massimo il calo stradale.

In caso di avaria alla nave o al carico, a richiesta degli interessati, interviene il commissario di avaria, della società assicuratrice del carico o della nave col solo incarico di fare accertare in contraddittorio con gli assicurati il danno rilasciando analogo certificato d' avaria, con la clausola " sotto riserva di tutti i diritti degli assicurati e salve e impregiudicate le condizioni delle polizze di assicurazione" oppure con altra clausola equivalente.

#### **Cali naturali o stradali :**

Quando il capitano ha firmato la polizza di carico, affermando il peso, deve rispondere alla discarica , meno il calo naturale, che varia a seconda della merce. Se questa è in sacchi, risponderà dei numeri dei medesimi, se alla rinfusa, si terrà conto del calo naturale, dallo 0,50% all' 1% sui grani, avene, fave, orzi e altri cereali.

Non si ammette calo naturale per tutte quelle merci che non vanno soggette a sfrido, come legname, ferro, e altro, e il capitano, per queste merci, deve rispondere fino al chilogrammo. In qualunque modo, il nolo sarà corrisposto per la quantità consegnata, salvo che non sia stato convenuto il pagamento per il peso di polizza o con un determinato abbuono per non pesare.

#### **e) - Noli**

La clausola " circa " nell' uso marittimo, inserita in un contratto di noleggio, per merce alla rinfusa e/o in sacchi, dà una latitudine del 10% in più o in meno.

#### **Nave diretta :**

La condizione " nave diretta " s' interpreta nel senso che la nave deve portare la merce a destino senza trasbordo.

#### **Pagamento del nolo :**

Il nolo dei carichi in arrivo, se indicato in moneta estera nelle polizze di carico e nel contratto di noleggio, viene pagato, per uso costante della piazza, con assegno bancario a vista, in corrispondente valuta estera o con l' equivalente in moneta indicata nel contratto al cambio ufficiale della giornata di arrivo della nave nel porto. Per navi con merci generali e al cambio medio dell'ultimo giorno di discarica se per navi con merci alla rinfusa.

La liquidazione degli acconti relativi ai noli pattuiti in valuta estera, che vengono richiesti dal capitano in valuta legale, viene effettuata sulla base del cambio medio del giorno di arrivo della nave, se si tratta di merci generali e sulla base del cambio medio dell' ultimo giorno di scarica della nave, se si tratta di merci alla rinfusa.

In caso di controscallie relative a noli pattuiti in valuta estera, la liquidazione viene effettuata in base al cambio medio ufficiale del giorno in cui la nave ha terminato le scallie normali o di quello precedente, se nel giorno in cui ha cessato le scallie non è stato quotato alcun cambio.

Il nolo pagabile in arrivo si calcola, per le merci in colli, sul peso o misura di polizza e per le merci alla rinfusa sul peso di sbarco accertato sul bilico doganale. Quando nel contratto di noleggio o nella polizza di carico è detto che il nolo deve regolarsi a seconda della resa, il capitano (qualora lo creda) ha diritto di mettere, a sue spese, quanti uomini occorrono per controllare il peso della merce e il numero dei colli.

Per carichi totali o parziali il nolo è da pagarsi immediatamente dopo la consegna spettando al capitano il diritto di avere, in ogni momento, degli acconti, in ragione e corrispondenza della parte di carico consegnato.

Per le merci in colli, il nolo deve essere pagato allo svincolo della polizza di carico salvo il conguaglio per quelle merci in colli il cui nolo viene calcolato sul peso di sbarco.

#### **a) – Clausole speciali**

##### **“ Dice essere “:**

La clausola “ dice essere “ inserita nel contratto di noleggio o in polizza di carico, esonera il capitano o chi per esso firma uno dei predetti documenti, dalle responsabilità per il contenuto peso e misura dei colli imbarcati a bordo della nave e indicati nella polizza di carico.

“ Affermo il solo numero dei colli “

E' uso che il capitano abbia la facoltà d' inserire in polizza la clausola “ afferma il solo numero dei colli ”, salvo che, per contratto, non si sia stabilito diversamente.

##### **“ Consegna sotto paranco “ :**

Per le navi in arrivo con merci generale, se nella polizza di carico è inserita la clausola “ sbarco sottoparanco “ il ricevitore deve essere pronto a ricevere la merce in qualunque momento e in qualunque posto la nave inizi le operazioni, sia di giorno che di notte, lavorativo o festivo; in difetto, il capitano o l' agente effettuerà lo sbarco per conto e spese del ricevitore, provvedendo alla custodia e riconsegna.

##### **“ Viaggio diretto “ :**

Nell' uso, la clausola “ viaggio diretto” non consente, al capitano di una nave noleggiata in partenza, di caricare la merce di altri durante il viaggio, cioè, dopo il porto di partenza.

##### **“ Obblighi dell' agente della nave “**

Quando la merce sbarcata da una nave non viene consegnata sottoparanco, bensì sulla banchina o sul mezzo di trasporto, il raccomandatario, che rappresenta il capitano, ha diritto di pretendere, dai ricevitori, il rimborso delle spese di sbarco e carico della merce, sulla base di un forfait. Detto forfait comprende il rimborso delle spese a carico della merce e il compenso per tutte indistintamente le operazioni e prestazioni del raccomandatario, relative al normale sbarco di merci, da paranco o dalla coperta della nave a banchina o mezzo di trasporto ( escluse le

eventuali tasse portuali ).

Non presentandosi il ricevitore a ritirare la propria merce entro il giorno stesso dello sbarco, il raccomandatario ha diritto, oltre al forfait, al rimborso delle spese ricorrenti dopo detto giorno, come guardiania , copertura ed eventuale magazzinaggio della merce. Le merci, che per loro natura richiedono speciali cure, o che potrebbero subire danno dalla permanenza sulla banchina, qualora il ricevitore non si presenti in tempo utile a ritirarle, possono venire immagazzinate anche al momento dello sbarco. In tal caso, oltre al compenso a forfait, la maggiore spesa per il trasporto al magazzino, magazzinaggio, ecc va a carico del ricevitore. Quando la merce sbarcata da una nave viene consegnata sottoparanco, il raccomandatario può pretendere dai ricevitori un compenso per le sue prestazioni.

Presso l' autorità portuale e la Capitaneria di porto di Manfredonia esiste la raccolta delle norme e tariffe del porto, che impegnano tanto i datori di lavoro che i lavoratori portuali.

### **Contributo approdo**

E' attualmente corrente l' uso secondo il quale il raccomandatario marittimo ha diritto di richiedere all' armatore una somma a titolo di rimborso del "contributo approdo "(administration charges) per ogni nave che fa scalo nel porto.