

Indice

1	Norme che regolano la mediazione	3
1.1	Il Mediatore Marittimo	3
1.2	L'ordinamento della professione	3
1.3	Altri obblighi e responsabilità del mediatore	4
2	Contratti	5
2.1	La compravendita di nave	5
2.1.1	La compravendita di unità da diporto	6
2.2	Locazione e noleggio di nave	7
2.2.1	La locazione di nave	7
2.2.2	Il noleggio di nave	8
2.2.3	Al momento di consegna e riconsegna della nave	9
2.3	Il trasporto marittimo di cose	9
2.3.1	Preambolo	9
2.3.2	Gli estremi del viaggio	9
2.3.3	Le stallie	10
2.3.4	Le controstallie ed il premio di acceleramento	11
2.3.5	Il nolo	12
2.4	I documenti del trasporto marittimo	12
2.4.1	La polizza di carico	12
2.4.2	Documenti necessari a riscuotere crediti documentari	14
3	Costruzione ed esercizio della nave	15
3.1	La vita giuridica della nave	15
3.1.1	Costruzione e varo	15
3.1.2	Ammissione alla navigazione	15
3.1.3	I documenti di bordo	16
3.1.4	Fine della vita della nave	17
3.2	L'esercizio della nave	17
3.2.1	L'armatore	17
3.2.2	La società di armamento	17
3.2.3	La limitazione del debito armatoriale	18
3.2.4	Caratteristiche tecnico-commerciali della nave	18
4	Disposizioni del Cod. Nav.	21
4.1	Regime giuridico dei mari	21
4.2	L'amministrazione della navigazione	22
4.3	Proprietà e comproprietà della nave	22
4.3.1	Il contratto di costruzione della nave	23
4.3.2	Il contratto di compravendita della nave	23
4.3.3	Comproprietà della nave	23
4.4	Privilegi ed ipoteche	23
4.4.1	Privilegi speciali di diritto comune	24

4.4.2	Privilegi speciali marittimi	24
4.4.3	Il pegno	24
4.4.4	L'ipoteca	25
5	Assicurazioni marittime ed avarie	26
5.1	Assicurazioni sopra le navi	26
5.1.1	Storia delle assicurazioni marittime	26
5.1.2	Tipi di assicurazione	26
5.1.3	Il contratto di assicurazione	27
5.1.4	Il premio	28
5.1.5	P. & I. Clubs	28
5.2	Assicurazione sopra le merci	28
5.3	Le avarie marittime	29
5.4	L'urto di navi	30
5.4.1	Salvataggio ed assistenza	30
6	Gli ausiliari dell'armatore	32
6.1	Il Comandante e l'equipaggio	32
6.1.1	Il Comandante	32
6.1.2	L'equipaggio	33
6.2	Il pilota	33
6.3	Il raccomandatario marittimo	33
6.4	Lo spedizioniere	34
6.5	L'impresa portuale	35
6.6	Il fiduciario di bordo	35

Capitolo 1

Norme che regolano la mediazione

Dettate dal Codice Civile, da Leggi e da Regolamenti.

1.1 Il Mediatore Marittimo

Il mediatore è un prestatore autonomo di opera intellettuale che svolge un'attività di interposizione libera, indipendente ed imparziale, al fine di mettere in relazione due soggetti, di assisterli per facilitare il superamento di eventuali ostacoli e per realizzare le condizioni necessarie a concludere tra essi un contratto avente rilevanza patrimoniale. Il mediatore, a differenza del mandatario, deve rimanere estraneo alla conclusione del contratto e al più potrà assistervi come testimone.

1.2 L'ordinamento della professione

L'ordinamento della professione di Mediatore Marittimo è dettato dalle seguenti leggi:

1. **Codice Civile**, art. 1754-1765
2. **Legge 478/68** "Ordinamento della professione di Mediatore Marittimo"
3. **D.M. 10/12/68** "Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura presso le quali devono essere istituiti i ruoli dei mediatori marittimi"
4. **D.P.R. 66/73** "Regolamento di esecuzione della legge 478/68, sull'ordinamento della professione di mediatore marittimo"

Al Mediatore Marittimo iscritto al ruolo presso la Camera di Commercio, è riservato l'esercizio professionale della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione e di noleggio di navi, nonché nei contratti di trasporto marittimo di cose. Si tratta di un **ruolo di persone fisiche** e nelle imprese collettive che esercitano attività di mediazione marittima, tutti i legali rappresentanti debbono essere iscritti al ruolo.

Il ruolo è stato storicamente diviso in due sezioni:

- la **sezione ordinaria**, per coloro che non sono abilitati a svolgere pubblici uffici;
- la **sezione speciale**, per coloro che sono abilitati a svolgere pubblici uffici.

Vengono riportati nel ruolo i dati anagrafici del mediatore, nonché gli estremi della delibera camerale e le modalità di versamento della cauzione. Vengono anche riportate nel ruolo eventuali provvedimenti disciplinari e penali.

Il ruolo è soggetto a revisione biennale e la Cam. Com. rilascia una tessera personale di riconoscimento.

Il Cod. Civ. non regolamenta nello specifico l'attività di Mediatore Marittimo, ma regolamenta quella della mediazione in generale. Secondo i principi in esso contenuti, ad esempio, il mediatore è soggetto a **segreto professionale** verso terzi non coinvolti nella trattativa ed è tenuto a curare il proprio **libro dei contratti conclusi**, il libro giornale ed il libro degli inventari.

1.3 Altri obblighi e responsabilità del mediatore

Il mediatore è sottoposto ad alcuni obblighi etici: ad esempio, la **trasparenza** nei confronti delle parti, comunicandogli tutte le circostanze rilevanti a lui note; esso risponde inoltre dell'**autenticità della sottoscrizione** delle scritture.

Il mediatore provvede spesso a **compilare i formulari**, con la formula "*as broker only*" che di fatto lo esonera dalla responsabilità quando egli stesso appone la firma sul contratto, per conto delle parti; è prassi comune che il mediatore si faccia dichiarare dalle parti che esse hanno trovato conforme alle pattuizioni il contratto da lui inviatogli.

Nella mediazione marittima, la prassi vuole che sia il solo proprietario (nel caso di un contratto di locazione) oppure l'armatore o il vettore (in caso di un contratto di noleggio) a corrispondere una **provvigione** al mediatore. Essa si attesta in genere al 2%.

Capitolo 2

Contratti

Di compravendita, locazione, noleggio, trasporto marittimo di cose.

2.1 La compravendita di nave

La compravendita è un contratto che si perfeziona con l'incontro delle volontà del compratore e del venditore, e che produce il trasferimento del diritto di proprietà su di un bene. È importante notare che, per sua definizione, esso non coincide con il mero possesso della cosa.

L'iter di compravendita può essere schematizzato come segue:

1. La nave viene **messa sul mercato** da un broker che ha ricevuto tale incarico dal proprietario.
2. Il broker **contatta i potenziali clienti**, descrivendo loro le caratteristiche tecniche della nave, i tempi e luoghi disponibili per le ispezioni ed il prezzo richiesto.
3. Quando si verifica un incontro tra domanda ed offerta hanno inizio le **trattative**: vengono specificati in dettaglio i termini del contratto, fissati gli estremi per l'identificazione legale del venditore, del compratore e della nave compravenduta ed infine il compratore formula un'**offerta ferma** la quale ha una scadenza piuttosto breve - ore o giorni - entro la quale il venditore deve accettarla o formulare una **controfferta**; si prosegue in questo modo finché una delle parti non accetta l'offerta dell'altra. Prima di poter avanzare l'offerta, il compratore deve effettuare il versamento di un deposito a garanzia della serietà dell'offerta stessa; il **deposito di garanzia** deve essere non inferiore al 10% del prezzo e deve essere effettuato presso terzi fiduciari, che possono essere una banca nominata dal compratore, terzi banchieri (deposito a nome cumulativo di venditore e compratore) o terzi mediatori, rappresentanti del venditore.
4. Il compratore ha ora il diritto di effettuare l'**ispezione** delle parti non immerse (*inspection of the vessel afloat*) ed eventualmente di quelle interne (*inspection of inboard parts*), nonché di compiere le **verifiche** presso il Registro di Classifica e presso gli assicuratori (*inspection of classification and insurance records*).

5. Entro 48 ore dalla fine delle ispezioni portate a termine con soddisfazione del compratore, questi **supera la riserva di gradimento** notificando per iscritto il venditore.
6. È facoltà del compratore effettuare la **visita in bacino** (detta anche visita con sommozzatori) per ispezionare le parti immerse della nave, fermo restando che se il perito del Registro di Classifica non riscontra vizi, il costo dell'ispezione dovrà gravare sul compratore stesso.
7. A questo punto, se il contratto conserva ancora tutti i suoi elementi essenziali e non vi sono riserve su elementi secondari, **il contratto può dirsi concluso** ed il broker compila il **Memorandum Of Agreement** (MOA) standard, detto **Norwegian Sale Form** (NSF), e lo sottopone alla firma delle parti. Nel caso in cui vi siano riserve, queste potranno essere superate dalle parti stesse o tramite l'intervento del broker.
8. L'ultimo passo nella compravendita è la **consegna** della nave. Al momento della consegna e contro il pagamento del prezzo, il venditore fornirà al compratore:
 - il **bill of sale**, ovvero l'atto unilaterale di dismissione di proprietà;
 - l'autorizzazione alla **dismissione di bandiera** (*export license*);
 - il certificato di **cancellazione dalle matricole** (*deletion certificate*); quando questo non è ancora pronto, viene sostituito da un *undertaking to delete*;
 - certificazione che la nave è **libera da ipoteche**, tramite un estratto recente di matricola.

2.1.1 La compravendita di unità da diporto

Per quanto riguarda le unità da diporto (lunghezza fuori tutto <24m), la compravendita assume un iter più veloce e semplice, che può essere schematizzato come segue:

1. La prima fase si sviluppa a coronamento dei contatti informali, quando l'acquirente dichiara apertamente di essere interessato all'acquisto di una certa unità da diporto. A quel punto il broker gli fa firmare un'**opzione di acquisto** in cui si specificano sia le clausole da rispettare affinché l'acquisto si perfezioni, che le modalità di pagamento. Per l'opzione si usano generalmente dei formulari; quello più usato a livello europeo è il MYBA.
2. A conferma della serietà dell'offerta, il compratore versa al broker un **deposito infruttifero** che verrà considerato come acconto in caso l'affare si concluda positivamente; verrà invece restituito, in caso l'affare non si concluda.
3. Se le trattative si concludono positivamente, viene eseguita una **scrittura privata** nella quale viene formalizzato il trasferimento dei diritti sull'unità da diporto. In alternativa alla scrittura privata si può utilizzare il vero e proprio *bill of sale* o, in Italia, il formulario ITALVENDITA DIPORTO '92.

2.2 Locazione e noleggio di nave

I due tipi di contratto principali nel trasporto marittimo sono quelli di locazione e noleggio. Schematicamente, le differenze tra i due sono le seguenti:

- Nel contratto di **locazione**, il locatario (detto anche **conduttore**) **acquista la detenzione della nave** che entra nell'ambito della sua disponibilità, come su di esso ricadono i rischi ed i costi derivanti dall'utilizzazione della stessa. La nave passa quindi in **godimento autonomo** al conduttore. Esistono due tipi di locazione:
 - **Bareboat charter** o *demise*, secondo la quale il conduttore riceve la nave armata, attrezzata e munita di pertinenze, ma senza equipaggio né provviste. In questo caso il conduttore diventa **armatore disponente**.
 - **Time charter**, secondo la quale il conduttore riceve anche equipaggio e provviste e non deve pertanto occuparsi della direzione tecnica della nave, ma soltanto di quella commerciale.
- Nel contratto di **noleggio**, al contrario, **l'armatore** non attribuisce al noleggiatore il godimento della nave, ma semplicemente **si obbliga ad eseguire con la nave uno o più viaggi** (da qui il nome *voyage charter*) in un determinato periodo di tempo. Si ha in questo caso una suddivisione delle spese e dei rischi tra l'armatore ed il noleggiatore.

2.2.1 La locazione di nave

Il contratto di locazione di nave comporta degli obblighi per il proprietario:

- deve **consegnare la nave** nei modi e tempi convenuti, con le relative pertinenze ed i documenti necessari, in condizioni di navigabilità;
- deve provvedere alle necessarie riparazioni, nel caso in cui dei **vizi occulti** si manifestino entro un tempo prefissato;
- deve infine provvedere, salvo patto contrario, all'**assicurazione corpi**.

Dal canto suo, anche il conduttore ha degli obblighi:

- deve **prendere in consegna** la nave nel porto ed al momento convenuti;
- deve, quando è il caso, svolgere le formalità per il **passaggio della qualifica di armatore**;
- deve usare la nave conformemente alle sue caratteristiche e con diligenza, mantenendola in condizioni di navigabilità e svolgendo la **manutenzione ordinaria**;
- deve corrispondere il **fitto** al proprietario, in anticipo;
- infine deve **riconsegnare** la nave nel porto ed al momento stabiliti;

I formulari standard per i contratti di locazione di nave sono il BARECON '89 ed, in Italia, l'ITAL-SCAFO '92.

2.2.2 Il noleggio di nave

Come detto prima, caratteristica del noleggio è la suddivisione dei rischi e dei costi:

- sull'**armatore** ricadono i rischi che attengono la **navigabilità ed efficienza** della nave e ad esso competono le **spese fisse**;
- sul **noleggiatore** ricadono invece i rischi derivanti da **durata o difficoltà di navigazione** e ad esso competono le **spese variabili**.

Gli elementi del contratto di noleggio sono i seguenti:

- Gli elementi fondamentali, quali: i dati di **identificazione della nave**; i **dati anagrafici** dell'armatore, del noleggiatore e del Capitano; l'ammontare del **nolo**; la **durata** del nolo espressa in forma di tempo o di viaggi da compiere.
- È prassi comune includere una descrizione delle caratteristiche tecniche della nave che vada oltre i suoi elementi di identificazione.
- La data di **cancello**, ovvero sia la data ultima entro la quale la nave deve presentarsi al porto di destinazione; si può anche specificare se è possibile eccedere la durata del noleggio.
- Il **porto di partenza** in cui la nave deve farsi trovare con le stive vuote e pulite (in condizioni *always float* oppure *safely grounded*).
- Il **porto di destinazione**, o una lista di possibili porti, in cui la nave deve trovarsi alla fine del viaggio.
- L'**entità del nolo**, i termini per il suo pagamento e le sue eventuali interruzioni; in particolare:
 - il nolo si calcola in genere mediante una rata mensile per tonnellata di portata della nave;
 - in caso di perdita della nave, il nolo viene pagato fino al momento della perdita;
 - il nolo viene pagato in genere in rate mensili o quindicinali anticipate;
 - se il noleggiatore non ha potuto usare la nave per cause a lui non imputabili, il nolo si sospende finché la nave non venga rimessa in efficienza.
- I **limiti di navigazione** ed il tipo di traffico; in genere, infatti, si stabilisce che la navigazione avvenga tra porti sicuri ed entro i limiti previsti dalle assicurazioni (o eventualmente entro limiti più ristretti); vengono inoltre specificate le *lawful merchandise*, ossia le merci il cui trasporto è consentito.
- Gli **obblighi del Comandante verso il noleggiatore**; il Comandante dovrà infatti sottostare agli ordini del noleggiatore per quanto riguarda l'impiego commerciale della nave e dovrà eseguire i viaggi che gli saranno ordinati, con la massima sollecitudine.
- Le informazioni relative all'**avaria generale** (regole di York & Antwerp).

- La possibilità e gli eventuali termini di **subnoleggio**.
- La **provvigione al mediatore**, che in genere è dovuta dal solo armatore sui noli guadagnati ed è subordinata al pagamento del nolo da parte del noleggiatore.
- Le modalità di ricorso al **giudizio arbitrale** in caso di controversie.

I formali più utilizzati per i contratti di noleggio sono: il GENTIME '99 ed il BALTIME '39 (di uso generale); il LINERTIME (per navi cisterna); il BIMCHEMTIME (per navi chimichiere); il BOXTIME (per navi portacontainer); il NYPE '39 negli Stati Uniti; l'ITALTEMPO SECCHI '92 e l'ITALTEMPO LIQUIDI '92 in Italia.

2.2.3 Al momento di consegna e riconsegna della nave

Sia quando la nave viene consegnata nel porto di partenza, che quando viene riconsegnata in quello di destinazione, vengono redatti dei verbali in contraddittorio, per determinare le condizioni tecniche della nave, nonché le rimanenze di combustibile, olio lubrificante ed acqua.

2.3 Il trasporto marittimo di cose

Si parla di trasporto marittimo di cose quando il **vettore** (nome generico, che può indicare tanto l'armatore quanto il noleggiatore, etc.) si assume l'obbligo di trasportare un carico e consegnarlo a destinazione, dietro il pagamento di un determinato nolo che dipende dalla lunghezza del viaggio e dalla quantità e qualità della merce trasportata. È quindi chiaro che questo tipo di contratto ha forti similarità e connessioni con quello di noleggio di nave. Il caso d'uso principale per questo contratto è quello di navi volantiere che trasportano merci alla rinfusa.

I formulari standard per questo tipo di contratto prevedono numerose clausole, che sono esposte nelle sezioni successive.

2.3.1 Preambolo

La prima cosa che viene specificata nel contratto sono i dati anagrafici dei contraenti, seguiti dalla **posizione giuridica del vettore** (che può essere quella di *owner*, *disponent*, *time charter owner*, *charter owner*) e gli elementi di identificazione della nave. Tra questi va inclusa anche la posizione della nave al momento della firma, specificando il porto in cui si trova o se è *now trading*.

2.3.2 Gli estremi del viaggio

La nave, infatti, deve dirigersi al porto di imbarco in condizioni di navigabilità ed equipaggiata per il viaggio, non prima dalla **data di caricazione** (*loading date*) e deve arrivare al porto di sbarco non oltre la **data di cancello** (*cancelling date*). Se la nave non dovesse completare il viaggio entro la *cancelling date*, il contratto può essere annullato, ma il vettore è tenuto a versare un indennizzo solo in caso di dolo o colpa grave. Il vettore dà, inoltre, una stima realistica circa la data di arrivo, detta *Expected*

Time of Arrival (ETA).

Dal punto di vista geografico, il **luogo di presentazione** può essere dato in tre forme: un porto nominato, un porto da nominare (compreso cioè in una breve lista di porti, ma non ancora stabilito esattamente), oppure un porto compreso in un'area geografica. In ogni caso, nel momento in cui il vettore accetta un determinato porto, sta implicitamente dichiarando di conoscerne le condizioni di approdo e che la nave può quindi approdarvi in sicurezza.

Per quanto riguarda il porto di arrivo, invece, vanno stabilite le modalità dell'**avviso di prontezza** (*notice of readiness*). È, questa, la comunicazione che il Capitano deve dare allo scaricatore o al ricevitore, quando la nave arriva nel porto di sbarco. La consuetudine vuole che sia consegnata in forma scritta ed in orari di ufficio, tranne nei casi di navi cisterna. Per essere valido, l'avviso di prontezza deve soddisfare i seguenti requisiti:

1. La nave deve essere **arrivata**. Quando la nave si possa considerare arrivata, dipende da come il porto di destino è stato specificato nel contratto: se è dato soltanto il nome del porto, basta che la nave abbia raggiunto un qualsiasi ormeggio all'interno dell'area portuale; se è anche indicato il numero di banchina, la nave deve raggiungere quel determinato ormeggio; se è presente la dicitura *in berth or not*, la nave deve raggiungere un ormeggio qualsiasi nell'area commerciale del porto; se è presente la dicitura *on vessel's arrival at or off the port* la nave deve dar fondo in rada e rimanere in attesa.
2. La nave deve inoltre essere in **libera pratica**, ovvero deve avere ricevuto l'autorizzazione ad effettuare attività commerciali da parte dell'Autorità Portuale. Per ottenere la libera pratica, il Comandante deve presentare la dichiarazione di sanità (*bill of health*), anche via radio poco prima dell'arrivo.
3. La nave deve essere in **libera pratica doganale** (*cleared in custom house*).
4. Infine, deve essere **pronta a ricevere e consegnare il carico** (*ready ship*), ovvero deve mettere a disposizione degli operatori tutti i locali e boccaporti, nonché essere effettivamente idonea al trasporto del carico ed in possesso degli appositi certificati di abilitazione al trasporto.

Per finire, tra gli estremi del viaggio, va anche specificata la **descrizione della merce** trasportata: la sua denominazione commerciale, la modalità di presentazione (alla rinfusa, in casse, etc.) ed il quantitativo. Quest'ultimo, in genere, corrisponde al pieno carico della nave, con un'opzione del $\pm 10\%$ a discrezione del Capitano.

2.3.3 Le stallie

Le stallie, o *laytime*, rappresentano il tempo che il contratto mette a disposizione dei caricatori e scaricatori per le operazioni di imbarco e sbarco delle merci, a partire dal momento in cui il Capitano presenta l'avviso di prontezza. In questa sezione del contratto vengono specificati i seguenti termini:

1. La **durata**, che può essere espressa come il numero di giorni ed ore necessari per il carico e quelli necessari per lo scarico (**stallie cumulative**), oppure come tempo complessivo da adibire

a carico e scarico, che sarà poi compito del noleggiatore ripartire fra le due operazioni (**stallie reversibili**). A volte viene invece indicata la quantità di merce da caricare/scaricare al giorno.

2. La **decorrenza**. Il computo delle stallie, infatti, parte generalmente dalla presentazione dell'avviso di prontezza, ma in casi particolari può partire dall'arrivo in rada, o dopo un periodo di franchigia, oppure dopo aver osservato il turno con le altre navi in attesa.
3. Il **computo** delle stallie dipende, tra le altre cose, dalla legislazione locale: la legge italiana prevede che esse siano espresse in giorni lavorativi, mentre quella anglosassone che si includano tutti i giorni correnti. Per evitare ambiguità, è uso comune di specificare nel contratto le modalità del computo con il massimo dettaglio. Le clausole che si usano sono le seguenti: *running days* (tutti i giorni, festivi inclusi); *running days weather permitting*; *working days* (giorni feriali); *working days weather permitting*; *weather working days* (in cui non ha importanza se nei giorni in cui le condizioni meteorologiche hanno impedito il lavoro, non si sarebbe comunque lavorato per altri motivi); *Sundays and holidays excepted* (SHEX) accompagnata delle ulteriori clausole: *even if used*; *unless used*; *unless used, in which case actual time used to count*; *Saturday clause*; *time wasted in waiting for berth to count as loading time*.

2.3.4 Le controstallie ed il premio di acceleramento

Terminate le operazioni di carico e scarico, si redige lo **stato dei fatti** (*statement of facts*) in contraddittorio tra il caricatore o scaricatore ed il Comandante. In tale documento si annotano tutte le operazioni svolte durante la sosta in porto, i tempi di ognuna di esse e le eventuali interruzioni. Se tra i firmatari ci dovesse essere dissenso, essi firmeranno con riserva, spiegando i motivi del dissenso. Il sommario delle informazioni contenute nei vari stati dei fatti, viene effettuato nella **tavola del tempo** (*time-sheet*), mediante la quale viene calcolato il tempo di stalla impiegato. In base a questo dato, viene stabilito se il tempo di stalla è stato sforato, oppure se una parte ne è stata risparmiata. Nel primo caso, si farà riferimento alle **controstallie**, o *demurrage*. Esse costituiscono, infatti, l'eventuale tempo supplementare da destinare alle operazioni di carico e scarico, qualora queste non fossero completate entro il tempo previsto dalle stallie. Presentano gli stessi termini delle stallie, ovvero:

1. La **durata** che è pari, secondo la legge italiana, a tanti giorni correnti quanti quelli attribuiti alle stallie (*partial demurrage*); secondo la legge anglosassone, invece, i giorni di controstallia sono illimitati a priori, fintanto che il ritardo non diventi tale da compromettere l'esito della spedizione (*exhaustive demurrage*).
2. La **decorrenza** è facilmente determinata: le controstallie, infatti, hanno inizio al termine delle stallie, dopo notifica scritta al caricatore/scaricatore, da parte del Comandante.
3. Il **computo** comprende tutte le ore ed i giorni consecutivi, secondo il principio *once on demurrage, always on demurrage*.

Nel secondo caso, invece, verrà computato il **premio di acceleramento** (*despatch money*) da pagare a seconda dei giorni di stalla risparmiati. In genere è pari a metà della rata di controstalla e può essere previsto per il solo carico, per il solo scarico o per entrambi.

2.3.5 Il nolo

Il nolo, o *freight*, è il corrispettivo del prezzo di trasporto e può essere calcolato per unità di carico (*freight rate*) o per il carico completo (*lumpsum freight*). Quando il nolo è corrisposto in base al **peso**, bisogna stabilire a quale peso ci si riferisce: se a quello della merce imbarcata, a quello della merce resa, oppure evitare di pesare veramente la merce ed affidarsi al peso riportato in polizza, meno una percentuale *in lieu of weighting*. Va inoltre ricordato che se, per qualsiasi motivo, il peso della merce effettivamente imbarcata è inferiore al peso minimo stabilito dal Comandante, verrà comunque pagato un nolo “vuoto per pieno” o *deadfreight* pari alla differenza di peso, ma depurato dalle spese di imbarco/sbarco.

Un altro punto cruciale riguarda il **pagamento** del nolo. Questo può avvenire al momento della firma delle polizze di carico, alcuni giorni dopo, o ancora nel momento in cui la nave giunge a destinazione; eventualmente può anche essere ripartito tra queste tre opzioni. Il nolo a destino è rischioso per il vettore, in quanto esso sarà pagato dopo aver perso la sua unica garanzia (ovvero il possesso materiale della merce) e pertanto viene spesso corredato da clausole quali *ship to deliver cargo on being paid freight* o *concurrently with discharge*. Il vettore, infine, ha la facoltà di chiedere un acconto per le spese di carico.

2.4 I documenti del trasporto marittimo

2.4.1 La polizza di carico

La polizza di carico (*bill of lading*) è il documento fondamentale del trasporto marittimo. Nel caso di trasporto di cose con nave a noleggio, la polizza viene emessa in conseguenza al precedente contratto, mentre in caso di trasporto su navi di linea è la polizza stessa a rappresentare un contratto.

L'importanza della polizza deriva dal fatto che essa **permette di disporre delle merci in essa indicate** durante il periodo in cui esse si trovano in possesso del vettore e di farne oggetto di ripetute operazioni commerciali fin quando il beneficiario della polizza (o l'ultimo giratario della stessa) non si presenti al Comandante, al raccomandatario o al depositario per ottenere la consegna delle merci. La polizza ha pertanto tutte le seguenti funzioni:

- funge da **ricevuta** della merce imbarcata;
- rappresenta un **titolo di credito causale**, ovvero la promessa del Comandante di restituire la merce al possessore della polizza;
- ma è anche un **titolo di credito rappresentativo** della merce, ovvero la disponibilità e trasmissibilità della polizza sono legalmente equiparate a quelle delle merci nella polizza indicate.

Come il suo stesso nome dice, la polizza di carico viene rilasciata ad imbarco effettuato, quando le merci sono sulla nave. Nel momento in cui le merci sono invece consegnate al vettore a terra, prima di essere imbarcate, questo rilascia una polizza “ricevuta per l'imbarco” (*received for shipment*). Questa diventerà una vera e propria polizza di carico quando ad essa si allegherà la **ricevuta di bordo** (*mate's receipt*), ad imbarco completato.

La polizza viene sempre rilasciata in due originali:

1. il primo è l'**originale del vettore**, sottoscritto dal caricatore e non trasferibile.
2. il secondo è l'**originale del caricatore**, sottoscritto dal vettore (o dal raccomandatario o in rari casi dal Capitano); è questo l'originale piú importante, perché è questo ad essere titolo rappresentativo delle merci. Esso può essere al emesso **al portatore** (il titolo è di chi lo possiede), **all'ordine** (il titolo è della persona il cui nome è scritto sul titolo stesso) o **nominativo** (come il titolo all'ordine, ma il nome deve anche combaciare con quello scritto su un apposito registro dell'emittente).

Per ragioni piú che altro storiche, l'originale del caricatore viene in genere emesso in tre copie: ognuna di esse vale come separato titolo di credito ed il vettore deve rispondere verso il portatore di una qualsiasi delle copie.

La polizza viene sempre sottoscritta e datata e deve inoltre contenere:

- i dati anagrafici del caricatore, del vettore e del destinatario;
- il luogo e data di consegna, nonché il luogo di destino;
- la natura, qualità e quantità delle merci (compreso il numero di colli e le marche che li contrassegnano) e lo stato apparente di merci ed imballaggi.

Se il vettore non può eseguire una verifica delle informazioni fornite dal caricatore, salvo che la verifica dello stato apparente delle merci, potrà esprimere delle riserve. Se, poi, ha ragione di dubitare delle stesse informazioni o non ha ragionevoli mezzi di controllo, può ometterle dalla polizza di carico. Tali riserve possono essere superate in pratica, mediante una **lettera di garanzia** con la quale il caricatore esonera il vettore da tutte le responsabilità derivanti da eventuali discrepanze tra le informazioni in polizza e l'effettiva natura delle merci.

Oltre alle normali **girate** dei titoli di credito, l'originale del caricatore può anche essere trasferito con le seguenti girate ad esso peculiari:

- **per lo sbarco**, con cui il giratario diventa soltanto un rappresentante del possessore della polizza e non è autorizzato a girare ad altri il titolo (il caso d'uso principale è la girata allo spedizioniere);
- **in garanzia**, usata per costituire un pegno sulle merci ed anche in questo caso non autorizza il giratario a girare ad altri il titolo, se non per procura o per lo sbarco.

Infine, la polizza perde la sua validità rappresentativa quando viene consegnata al vettore per la consegna delle merci. Il soggetto che la consegna, è quindi il possessore delle merci ed è legittimato a reclamare dal vettore un eventuale risarcimento, in caso di danni o ritardi.

2.4.2 Documenti necessari a riscuotere crediti documentari

Per riscuotere un credito documentario (*Letter of Credit, LC*) relativo al trasporto marittimo, il beneficiario deve presentare alla banca emittente o a quella notificatrice i seguenti documenti:

- Documenti di **trasporto**, che includono:
 1. polizza di carico (*bill of lading*);
 2. lettera di trasporto marittimo non negoziabile (*non-negotiable seawaybill*);
 3. polizza di carico per contratto di noleggio (*charter party bill of lading*);
 4. documento di trasporto multimodale/di trasporto aereo/su strada/su ferrovia/in acque interne (*multimodal/air/road/rail/inland waterway transport document*);
 5. ricevute del corriere e postale (*courier and postal receipts*);
 6. documenti di trasporto emessi da spedizionieri (*transport documents issued by freight forwarders*).
- Documenti di **assicurazione**, come prescritto nel testo del credito; devono essere emessi da compagnie di assicurazioni o da assicuratori, mentre non sono generalmente considerate valide le note di copertura emesse dai broker.
- **Fattura commerciale**.

Capitolo 3

Costruzione ed esercizio della nave

3.1 La vita giuridica della nave

3.1.1 Costruzione e varo

Già quando ancora in costruzione, la nave è iscritta al **Registro delle Navi in Costruzione**, nel quale viene individuata mediante un nome o un numero, e dove vengono riportati soltanto il dislocamento e la stazza. Completata la costruzione e con il consenso della maggioranza dei committenti, si procede al **varo**. Giorno ed ora vengono comunicati all'autorità, che procede all'iscrizione della nave negli appositi registri:

- nelle **matricole** presso i Compartimenti Marittimi e sull'**atto di nazionalità**, per le navi maggiori;
- nei **registri** presso i Circondari Marittimi, per le navi minori ed i galleggianti;
- nei registri presso le autorità consolari, se il varo avviene all'estero.

3.1.2 Ammissione alla navigazione

Per ammettere la nave alla navigazione, è necessario anzitutto determinarne alcune caratteristiche fondamentali:

1. Distinzione in **nave maggiore o minore**.
2. Individuazione tramite un **nome** univoco all'interno di un Stato, per le navi maggiori o mediante un **numero progressivo** per le navi minori ed i galleggianti. Le navi minori a motore >10tn, o a vela >25tn, possono affiancare un nome al numero progressivo. Per le navi di stazza >100tn esiste poi un nominativo internazionale IMO rilasciato dal Lloyd's di Londra.
3. Individuazione della **stazza lorda e netta**.

Occorre poi venire incontro ai **requisiti di proprietà**, che prevedono il possesso per almeno 12kr da parte di soggetti italiani (o EU), oppure di soggetti non-EU, ma con una stabile organizzazione in territorio EU. Se i requisiti dovessero, ad un certo punto, venire a mancare, l'autorità può mettere all'asta i carati stranieri; se questi dovessero addirittura superare i 18kr, verrà promosso il procedimento di dimissione di bandiera. La **nazionalità** della nave è a sua volta determinata dallo Stato al cui registro essa è iscritta. In attesa dell'atto di nazionalità, le navi maggiori possono comunque navigare con un passavanti provvisorio.

3.1.3 I documenti di bordo

Nel caso di **navi maggiori** essi sono i seguenti:

1. Le carte di bordo, ossia:
 - L'**atto di nazionalità**, che abilita la nave ad issare la bandiera dello Stato. È il documento più longevo e viene modificato soltanto quando cambia uno dei dati in esso ascritti o se la nave perde la nazionalità.
 - Il **ruolo di equipaggio**, che contiene tutti i visti di arrivo e partenza e le registrazioni di imbarco e sbarco dei membri dell'equipaggio. A piè di ruolo, vengono riportati tutti gli atti di Stato Civile e tutti i testamenti ricevuti dal Comandante.
2. I certificati, ovvero:
 - Il **certificato di stazza**, che indica la stazza lorda e netta, così come accertate dal RINA.
 - Il **certificato di classe** o di navigabilità, anch'esso rilasciato dal RINA. Presenta una valutazione in centesimi dello stato della nave e la Marca Stella, per le navi meritevoli.
 - Il **certificato di bordo libero** che indica la linea di bordo libero.
 - Il **certificato di galleggiabilità**.
 - Il **certificato di visita** ed i documenti **doganali** e **sanitari**.
3. I libri di bordo, che sono:
 - Il **giornale nautico**, contenente l'inventario, la contabilità, il giornale di navigazione ed il giornale di macchina.
 - Il **giornale radiotelegrafico**.
4. Tutti gli altri libri e documenti prescritti dai regolamenti, a seconda della specifica attività svolta dalla nave.

Per le **navi minori**, i documenti sono molti di meno:

- La **licenza di navigazione**, analoga all'atto di nazionalità per le navi maggiori.
- L'**inventario di bordo** ed il **ruolino d'equipaggio**.

3.1.4 Fine della vita della nave

La fine della vita della nave può avvenire in tre modi, riportati di seguito:

1. **Demolizione:** se il RINA giudica una nave non adatta al servizio, può imporre delle riparazioni. Se queste non vengono portate a termine entro i termini, può allora disporre la demolizione e, se anche questa non venga effettuata, l'autorità la farà eseguire d'ufficio. Dopo la demolizione, la nave viene cancellata dai registri.
2. **Disarmo** (*out of commission*): consiste nel privare la nave della sua capacità di navigare. Se il disarmo non è definitivo, la nave può essere riammessa alla navigazione dopo un opportuno riarmo. Durante il disarmo, i documenti di bordo vengono consegnati al Capitano del porto (dandone notizia al registro di iscrizione), il quale impone le condizioni del disarmo.
3. **Perdita della nave:** si ha quando vengono meno gli elementi necessari all'individuazione logico-giuridica della nave. Può essere effettiva, in caso di naufragio, incendio, affondamento, etc. oppure presunta, quando non si hanno più notizie della nave per un determinato periodo di tempo.

3.2 L'esercizio della nave

3.2.1 L'armatore

L'armatore è colui che **assume l'esercizio della nave**, a prescindere dal fatto che ne sia il proprietario o meno. L'armatore può inoltre svolgere il ruolo di **imprenditore marittimo**, ovvero colui che produce servizi mediante un'impresa di navigazione commerciale. Un'impresa si dice "di navigazione commerciale", se ha per oggetto la nave, il suo equipaggio e tutti gli apparati annessi, anche terrestri.

La scissione tra le figure di proprietario ed armatore si realizza mediante un contratto di locazione; mentre la scissione tra le figure di armatore ed imprenditore marittimo si realizza mediante un contratto di noleggio.

Prima che l'armatore assuma l'esercizio della nave, il proprietario deve fare un'apposita **dichiarazione d'armatore** all'ufficio di iscrizione. In mancanza di tale dichiarazione, l'armatore si assume essere il proprietario.

3.2.2 La società di armamento

Il Cod. Nav. prevede la possibilità per i comproprietari della nave, di costituirsi in una società di armamento, mediante scrittura privata con firma autenticata di ogni caratista, oppure con deliberazione della maggioranza, sottoscritta dai consenzienti. Salvo che non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione, ciascun caratista partecipa alla società proporzionalmente alla sua quota di proprietà della nave. L'atto di costituzione è reso pubblico mediante la trascrizione nel registro di iscrizione della nave (o sull'atto di nazionalità, per le navi maggiori).

La **responsabilità** degli eventuali comproprietari dissenzienti, non può superare l'ammontare delle rispettive quote di partecipazione. Questi ultimi possono però liberarsi delle partecipazioni alle perdite, rinunciando alla loro quota, con dichiarazione scritta. L'amministrazione della società è affidata ad un **gerente**, che non è però personalmente responsabile, in quanto la responsabilità resta esclusivamente a carico dei soci. L'unico caso in cui il gerente è anche responsabile, è quando esso non risulti tale dall'atto costitutivo trascritto nel registro di iscrizione della nave.

3.2.3 La limitazione del debito armatoriale

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio e per tutte le azioni compiute ad eccezione di quelle che prevedano dolo o colpa grave dell'armatore, questi può limitare il debito complessivo ad un valore pari a quello della nave, sommando eventualmente il nolo ed ogni altro provento del viaggio. Come valore della nave si assume quello valutato al momento della richiesta di limitazione, a patto che sia non inferiore di $1/5$ e non superiore di $2/5$ a quello che la nave stessa aveva all'inizio del viaggio.

3.2.4 Caratteristiche tecnico-commerciali della nave

Misure

Le principali misure relative alle navi, si dividono in:

1. Misure di **volume**. La loro unità di misura è la Tonnellata di Stazza Moorsom, pari a 100ft^3 . Dal punto di vista tecnico, la quantità fondamentale che viene misurata è la **stazza**; essa viene determinata dal registro di classe, che emette il relativo certificato di stazza. Si distinguono due tipi di stazza:
 - La **stazza lorda** (*gross tonnage*) indica la capacità di tutti gli spazi chiusi o chiudibili compresi tra le paratie (escludendo quelli adibiti ai servizi o ad usco esclusivo dell'equipaggio). Si usa per confrontare le navi in base alla grandezza e per stabilire i compensi di piloti e rimorchiatori.
 - La **stazza netta** (*net tonnage*) indica la capacità disponibile per il carico (ed eventuali passeggeri, provviste, bagagli). Si usa per calcolare i diritti e le tasse.

Importante dal punto di vista commerciale è poi il **cubaggio**, che indica lo spazio destinabile alle merci da trasportare. Se si tratta di merci alla rinfusa, si parla di cubaggio grano; se si tratta di merci imballate, si parla di cubaggio balle.

2. Misure di **peso**. La loro unità di misura è la Tonnellata Decimale, pari a 1000kg . La quantità fondamentale che viene misurata è il **dislocamento**, che si distingue in:
 - **dislocamento leggero** (*light displacement*), ovvero il peso della nave allestita e pronta alla navigazione;

- **dislocamento pesante** (*standard — or loaded or Washington — displacement*), ovvero il peso della nave caricata fino al massimo consentito.

Dalla differenza tra i due tipi di dislocamento si ricava la **portata**, che può essere lorda (se comprende i pesi di equipaggio, zavorra, etc.) oppure netta (*deadweight tonnage* che corrisponde al solo peso delle merci imbarcate). Sarà chiaramente la sola portata netta a produrre un utile per la nave.

3. Il **fattore di stivaggio** per un determinato tipo di merce, che rappresenta il volume necessario per imbarcare un'unità di peso di quel tipo di merce.
4. Tutte le **altre misure**: pescaggio (*draught*), larghezza massima, velocità a pieno carico, velocità in zavorra, consumo di combustibile in navigazione, consumo di combustibile in porto.

Tipi di nave

In base al loro impiego commerciale, le navi si possono dividere in:

1. navi **portarinfuse generiche** (*bulk carrier*), per merci (alla rinfusa) con alto fattore di stivaggio;
2. navi **mineraliere** (*ore carrier*), dotate di stive piccole e doppifondi, che trasportano materiale di elevato peso specifico;
3. navi **portarinfuse in combinazione** (*combination carrier*), di tipo O/O (*Ore - Oil*) oppure O/B/O (*Ore - Bulk - Oil*);
4. navi **convenzionali** (*conventional vessel*), le classiche navi multiponte a caricazione verticale, che al giorno d'oggi non vengono più costruite;
5. navi **polivalenti** (*multipurpose vessel*), che rappresentano l'evoluzione tecnica della nave tradizionale;
6. navi **portacontainer** (*container vessel*), che trasportano merce containerizzata;
7. navi **RO/RO** (*roll on - roll off*), che possono imbarcare veicoli o cingolati, in senso orizzontale;
8. navi **frigorifere** (*reefer ship*), presto soppiantate dai container frigoriferi;
9. navi **cisterna** (*tanker vessel*), destinate al carico di oli minerali, bitumi, melasse, acqua, vino od oli vegetali;
10. navi **gassiere** (*gas carrier*), destinate a trasportare gas allo stato liquido e dotate di doppio scafo;
11. navi **traghetto** (*car/passenger vessel*), che è un tipo particolare di RO/RO, che può anche trasportare passeggeri;
12. navi **da crociera** (*cruise vesse*), destinate al trasporto di passeggeri e dotate di apposite strutture ludico/turistiche.

Classificazione per dimensioni e capacità

Le navi si classificano ulteriormente in base ai canali che possono attraversare, ad esempio: CAPE-SIZE, PANAMAX, SEAWAYMAX, SUEZMAX. Un'ulteriore classificazione è fatta in base alla portata lorda in AFRAMAX, HANDYMAX, HANDYSIZE, ULTRA LARGE CRUDE CARRIER, VERY LARGE CRUDE CARRIER, BULK IN/BULK OUT.

Le regole di bordo libero

La **linea di bordo libero** (*waterline*) è un limite invalicabile, stabilito dal registro di classe in base alle caratteristiche della nave, che indica la distanza tra il livello del mare ed il ponte stagno più alto. Serve a garantire una linea di galleggiabilità ottimale ed è segnato, su entrambe le fiancate della nave dalla **marca Plimsoll**; è questa una linea orizzontale che attraversa un cerchio, e può essere affiancata da altre linee, che indicano la linea di bordo libero in particolari condizioni, ovvero: TF *tropical fresh water*, F *fresh water*, T *tropical seawater*, S *summer temperate seawater*, W *winter temperate seawater*, WNA *winter north atlantic*. Linee di bordo libero speciali esistono poi per le navi che trasportano legname e le rispettive sigle hanno una L davanti. Il registro di classe, dopo aver verificato la corretta applicazione della marca Plimsoll, rilascia il **certificato internazionale di bordo libero**.

Costi della nave

I costi riguardanti l'esercizio della nave si dividono in due grandi categorie:

- I costi **costanti**, che si manifestano sia quando la nave è attiva che quando è inoperosa, purché in armamento. Ad esempio, i costi per l'assicurazione, la copertura P&I, le tasse, la manutenzione necessaria a mantenere navigabilità ed efficienza commerciale, paghe ed assicurazione dell'equipaggio, etc.
- I costi **variabili**, che sono sostenuti in seguito all'esercizio attivo della navigazione. Ad esempio, i costi per il combustibile e gli oli lubrificanti, l'acqua dolce, tasse portuali e di passaggio nei canali, le spese di ormeggio e di rimorchio, etc.

Capitolo 4

Disposizioni del Cod. Nav.

In materia di amministrazione della navigazione, proprietà delle navi, imprese di navigazione, privilegi ed ipoteche

4.1 Regime giuridico dei mari

Partendo dall'interno verso il mare aperto, si distinguono i seguenti elementi:

Acque interne: Laghi, fiumi, bacini d'acqua dolce.

Costa

Acque territoriali interne: acque marittime comprese tra la costa e la linea di base.

Linea di base: la linea spezzata che unisce i punti notevoli della costa (i due punti piú foranei distanti tra loro 24nm).

Acque territoriali: acque fino a 12nm dalla linea di base, su cui lo Stato esercita la sovranità, consentendo il passaggio alle navi straniere inoffensive e garantendo l'accesso al mare agli stati interclusi.

Zona contigua: acque fino a 12nm oltre le acque territoriali, in cui lo Stato compie azioni atte a prevenire o reprimere le violazioni alle leggi di polizia doganale, fiscale, sanitaria, etc.

Zona economica esclusiva: acque fino a 200nm dalla linea di base, su cui lo Stato può esercitare il diritto di sfruttamento esclusivo delle risorse naturali sia dell'acqua che del fondale, nonché attività di ricerca scientifica e protezione dell'ambiente.

Acque internazionali: acque oltre 200nm dalla linea di base, non controllate da nessuno stato, ma in cui le navi militari possono sempre intervenire, in caso di reati.

Gli Stati hanno inoltre **diritti di sfruttamento sulla piattaforma continentale** fino a 350nm dalla linea di base, o 100nm dall'isobata dei -2500m, purché non compromettano la navigazione nelle acque soprastanti.

4.2 L'amministrazione della navigazione

L'amministrazione della navigazione si divide innanzitutto in:

1. amministrazione **consultiva**, formata dal Consiglio Superiore della Marina Mercantile e dal Comitato Centrale del Lavoro Portuale e della Sicurezza della Navigazione;
2. amministrazione **attiva**, a sua volta suddivisa in:
 - **indiretta**, ovvero formata da quegli enti pubblici che perseguono scopi di organizzazione, protezione e benessere (ad es. la Cassa Mutua Marittima);
 - **diretta**, tanto **centrale** (ovvero il Ministero dei Trasporti e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto), quanto **locale**.

L'amministrazione locale è così strutturata: il territorio è organizzato in **Direzioni marittime** (comandate da un Direttore Marittimo), suddivise in **Compartimenti marittimi** (comandati da un Capo Compartimento), che sono a loro volta suddivisi in **Circondari marittimi** (comandati da un Capo Circondario). Nelle località di maggiore importanza, possono anche essere presenti Uffici Locali Marittimi e Delegazioni di Spiaggia. Il personale a capo delle varie strutture territoriali è afferente alla CdP e svolge il ruolo di Comandante di Porto, nel porto ove gli uffici hanno sede.

4.3 Proprietà e comproprietà della nave

Pur essendo un bene mobile, la nave ha un'importanza ed alcuni requisiti propri dei beni immobili, che hanno portato alla creazione per essa di uno speciale status, quello di **bene mobile registrato**. Fanno eccezioni i natanti, che vengono considerati beni mobili comuni.

Bisogna poi ricordare, in generale, che la proprietà di un bene può essere acquistata in due modi: a titolo originario, quando non c'è un rapporto tra l'acquirente ed il precedente proprietario (ad es. usucapione), o a titolo derivativo, quando tale rapporto esiste (ad es. compravendita).

4.3.1 Il contratto di costruzione della nave

Questo contratto, spesso detto semplicemente **commessa**, è regolato dalle norme sull'appalto ove non diversamente disposto dal Cod. Nav. Il tipo piú comune di commessa prevede la proprietà progressiva del bene, contro il pagamento rateale del prezzo. Il costruttore assume il titolo di *dominus* sulla cosa costruita e ne trasferisce la proprietà al committente, a titolo derivativo.

L'iter contrattuale prevede le quattro fasi di **verifica**, **collaudo**, **accettazione** e **consegna**. Il momento del trasferimento si considera come un'accettazione dell'opera da parte del committente.

Il processo di costruzione è poi diverso, a secondo del tipo di nave:

- La **costruzione di nave** deve avvenire in cantieri i cui direttori abbiano la prescritta abilitazione, deve essere preventivamente dichiarata mediante iscrizione al Registro delle Navi in Costruzione ed avviene sotto lo stretto controllo del RINA.
- La **costruzione di unità da diporto**, invece, prevede una semplice dichiarazione di costruzione che è addirittura facoltativa nel caso di unità costruite in serie o di stazza <5tn. Non prescrive, inoltre, la forma scritta per il contratto di costruzione, ma soltanto l'iscrizione al Registro delle Navi in Costruzione.

4.3.2 Il contratto di compravendita della nave

A tale proposito si veda 2.1.

4.3.3 Comproprietà della nave

La proprietà della nave, può essere detenuta tanto da un singolo individuo, quanto da un gruppo di persone, una società commerciale o un ente morale. Quando il proprietario non è singolo, la proprietà viene suddivisa in quote. In Italia ed in Francia esse sono 24 e vengono dette **carati**, mentre nei paesi anglosassoni sono 64 e vengono dette *shares* ed in quelli scandinavi sono 100. Secondo il Cod. Nav., le decisioni relative all'amministrazione della nave devono essere prese in uno dei seguenti tre modi:

1. **a maggioranza semplice** (12 carati): decisioni di interesse comune ed ordinaria amministrazione;
2. **a maggioranza qualificata** (16 carati): riparazioni o rinnovazioni del valore superiore al 50% del valore della nave, accensione di un'ipoteca sulla nave;
3. **all'unanimità**: vendita della nave.

4.4 Privilegi ed ipoteche

Privilegi ed ipoteche costituiscono (insieme al pegno) i **diritti reali di garanzia**, ovvero quei diritti su cosa altrui che hanno la funzione di vincolare un dato bene a garanzia di un dato credito.

4.4.1 Privilegi speciali di diritto comune

Si dividono, questi, in tre categorie:

1. i crediti dell'armatore, relativi alle spese necessarie al **miglioramento e conservazione** della nave;
2. i crediti dello Stato, relativi al pagamento delle **imposte**;
3. i crediti dello Stato e degli eventuali danneggiati, quando la nave sia sottoposta a **sequestro penale**, in seguito al compimento di un reato.

4.4.2 Privilegi speciali marittimi

Sono quei privilegi che riguardano in maniera peculiare la nave, il nolo ed eventualmente le cose caricate. Essi si estinguono automaticamente in 1 anno, eventualmente estendibile a 3, nel caso la nave non possa essere stata sequestrata perché al di fuori delle acque territoriali. Essi possono essere:

1. i crediti derivanti dalle **spese giudiziarie** (allo Stato o ai creditori), le **spese di ancoraggio, di porto, di pilotaggio**, etc.;
2. i crediti derivanti dai **contratti di arruolamento** di Capitano ed equipaggio;
3. i crediti per somme anticipate dalla Marina Mercantile o per le **spese di previdenza** dei marittimi;
4. i crediti derivanti da **indennità e compensi di assistenza e salvataggio**, nonché dalla contribuzione alle **avarie comuni**;
5. i crediti per le **indennità per sinistri di navigazione**, per morte o lesioni di passeggeri ed equipaggio e per danneggiamento o perdita del carico;
6. i crediti scaturiti da **azioni compiute dal Comandante** in virtù dei suoi poteri legali o per assicurare la continuazione del viaggio.

Sono poi privilegiati sulle cose caricate:

1. le **spese giudiziali fatte per atti conservativi** sulle cose;
2. i **diritti doganali** dovuti sulle cose;
3. i crediti derivanti dal **contratto di trasporto** delle cose, inclusa la loro scaricazione e l'affitto dei magazzini per il loro deposito;

4.4.3 Il pegno

È un contratto reale con caratteristiche di pubblicità che si concretizza con il **trasferimento del possesso** della cosa data in pegno. Se il debitore paga il credito garantito, il creditore dovrà restituirgli la cosa data in pegno; in caso contrario, il creditore può chiedere al giudice che gli venga attribuita la proprietà sulla cosa, oppure che questa venga messa in vendita tramite un mediatore. In entrambi i casi, il surplus rispetto al credito vantato dovrà essere restituito al debitore.

4.4.4 L'ipoteca

L'ipoteca è un diritto reale accordato ad un creditore, **senza che il debitore perda il possesso** sulla cosa. L'ipoteca navale è costituita dal proprietario (o dai proprietari) della nave, in maniera esclusivamente volontaria. L'ipoteca è ammessa anche sulla nave in costruzione e sul nolo. Deve essere costituita in forma scritta e riportata sulle matricole, sui registri e sull'atto di nazionalità. Si può estinguere in caso di estinzione del credito, di rinuncia del creditore, di prescrizione (dopo 2 anni) o per perimento della nave. Se la nave viene acquistata quando è sotto ipoteca, l'acquirente può liberare i propri carati da ogni ipoteca trascritta.

Capitolo 5

Assicurazioni marittime ed avarie

5.1 Assicurazioni sopra le navi

5.1.1 Storia delle assicurazioni marittime

La storia delle assicurazioni marittime come le conosciamo oggi inizia nel XVIII Sec., quando gli assicuratori inglesi si riunirono in un'associazione che chiamarono **Lloyd's**. Il Lloyd's oggi ha lo stato giuridico di corporazione (un ente) che ha lo scopo di assistere e facilitare nell'attività assicurativa i suoi associati: non è quindi una società assicurativa e non assicura. Questo vuol dire che non può convenire in giudizio in caso di inadempienze dei suoi assicuratori e che non figura quale parte in un contratto.

Per la stipula dei contratti, infatti, bisogna fare ricorso ad un broker che propone l'affare (lo *slip*) ai rappresentanti dei membri assicuratori (*underwriters' agents*) i quali possono poi dare parere positivo e decidere di accettare una quota del rischio. A questo punto il Lloyd's si limita a certificare che l'accordo è avvenuto, mediante il rilascio di un certificato da parte del "Lloyd's signing bureau". Viene poi rilasciata una polizza a nome dei sottoscrittori indicante il nome degli stessi e le quote di rischio accettate.

Quando giunge il momento di liquidare le indennità agli assicurati e ripartire il relativo onere tra i sottoscrittori, sarà ancora il broker a gestire la faccenda, relazionandosi con il "Claims Department". Vista l'entità dei rischi marittimi spesso le compagnie adottano la pratica della **coassicurazione** per cui un rischio viene assunto in quote da più società assicuratrici, di cui una funge da delegataria e gestisce la polizza per gli atti di ordinaria amministrazione. Le compagnie, a loro volta, possono assicurare il rischio di rispondenza nei confronti dell'assicurato, ossia il loro debito, presso altre compagnie assicuratrici mediante la **riassicurazione**.

5.1.2 Tipi di assicurazione

L'assicurazione marittima può riguardare sia i **beni destinati all'esercizio della navigazione** che le **responsabilità in caso di infausti eventi**. La copertura assicurativa può riguardare, oltre ai fatti leciti,

anche i fatti illeciti non dolosi (ad es. l'arenamento o la collisione con navi di terzi). Per quanto riguarda l'estensione, non soltanto la nave è assicurabile ma anche le sue pertinenze destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento della stessa. È importante sottolineare che, in mancanza di una clausola che esplicitamente lo neghi, la dichiarazione del valore della nave risultante dalla polizza equivale al valore di stima.

I principali tipi di assicurazione sono i seguenti:

- L'**assicurazione corpi** (*Hull and Machinery, H&M*) comprende l'assicurazione sul corpo e sulle macchine della nave, ovvero di tutto ciò necessario a farla navigare. Inoltre comprende tre particolari aspetti della responsabilità civile: il compenso a terzi per i costi dovuti ad avaria comune; il compenso, spese e danni dovuti ai salvatori; il risarcimento dovuto a terzi per collisione con altra nave o per investimento di oggetti fissi.
- L'**assicurazione interessi e sborsi** (*disbursements*) integra l'H&M garantendo l'armatore da tutte le spese supplementari che non rientrano nel valore della nave. Ad esempio la differenza tra il valore di stima e quello al momento del sinistro oppure la perdita efficienza del bene.
- L'**assicurazione nolo** (*freights*) integra anch'essa l'H&M coprendo la perdita degli utili correnti al momento del sinistro.
- L'**assicurazione sopra nave in costruzione** garantisce la nave fino al momento del varo.

5.1.3 Il contratto di assicurazione

Il contratto di assicurazione H&M contiene alcuni elementi fissi, che sono:

1. il nome delle parti e gli elementi di individuazione dell'oggetto assicurato;
2. la definizione generale dei **rischi assicurati** e l'esclusione dei rischi di guerra;
3. l'impegno degli assicuratori a pagare l'indennità;
4. le rate di premio;
5. le condizioni ed i patti speciali; tra i più comuni troviamo le seguenti coperture assicurative:
 - **perdita totale** (*total loss*) con la quale l'assicuratore si impegna a risarcire l'intera somma assicurata nel solo caso di perdita della nave, causata da fortune di mare;
 - **perdita totale, salvataggio e ricorso terzi**, che aggiunge alla perdita totale la copertura per le spese di salvataggio ed il risarcimento a terzi in caso di urto con altra nave o con altre infrastrutture;
 - **franco di avaria particolare**, che esclude dalla copertura solo le avarie particolari pur mantenendo quelle comuni;
 - **franco di avaria particolare salvo i quattro casi** che reinclude, rispetto al franco di avaria particolare, la copertura su incendio, incaglio, collisione e sommersione;
 - **con avaria particolare**, che comprende tutte le coperture.

5.1.4 Il premio

Il premio assicurativo è calcolato prendendo in considerazione diversi elementi:

- Per la **perdita totale**:
 1. il tasso sul premio è inversamente proporzionale al **tonnellaggio** della nave;
 2. il tasso dipende dal **tipo di nave**: è minore per un piroscafo che per una nave a vela ed è minore per una nave a carico secco che per una nave cisterna;
 3. il tasso è direttamente proporzionale all'**età** della nave.
- Per le **avarie particolari**, oltre agli elementi precedenti, si aggiungono i seguenti:
 1. l'importo medio necessario a riparare le avarie che una nave di un certo tipo può subire in un anno;
 2. il record dei sinistri della singola nave o dell'intera flotta dell'armatore.

Il premio può essere **stornato** per alcuni periodi, quando la nave resta inattiva per 30 o più giorni. In particolari casi di rischio, quali possono essere navi vecchie o di legno, allo scopo di ridurre il premio che sarebbe molto alto, si può introdurre un **limite alla risponienza** dell'assicuratore. La limitazione può riguardare sia il numero di sinistri dei quali l'assicuratore risponde (franchigie di copertura), che con una riduzione dell'indennità dovuta dall'assicuratore — ad es. al 90% — in seguito ad un singolo danno (franchigie di danno) o per tutti i danni (scoperti obbligatori di sicurezza).

5.1.5 P. & I. Clubs

I P. & I. Clubs (*Protection & Indemnity Clubs*) nacquero a Londra come *mutue associazioni di armatori*, per far fronte a quei rischi che le compagnie assicurative in genere non coprono. Il rapporto di assicurazione tra gli associati del club è reciproco, in quanto ogni armatore è assicurato da tutti gli altri. La gestione, invece, viene demandata ad un *committee* di soci, ma i poteri amministrativi sono in genere delegati a ditte di management appositamente create.

Al momento d'iscrizione di una nave (o di parte di essa) al club, l'armatore paga una somma detta *initial call*, in base alla stazza lorda; alla fine dell'esercizio annuale possono poi essere richiesti ulteriori pagamenti, detti *back call*. Al momento del pagamento dell'*initial call* l'armatore riceve un *certificate of entry*.

5.2 Assicurazione sopra le merci

Anche la merce trasportata via mare può essere oggetto di una copertura assicurativa, in uno dei seguenti tre modi:

1. tramite la stipula di una **polizza di viaggio**, che copre una singola spedizione;
2. mediante una **polizza a scalare**, che copre più spedizioni, di cui non si conosce ancora la quantità o la nave (dettagli che verranno specificati via via);

3. con la stipula di una **polizza in abbonamento**, che copre tutte le merci movimentate da una società ed annotate in un apposito registro.

L'assicurazione sulle merci viene documentata dal **certificato di sicurtà**, ovvero il contratto di assicurazione. Esso contiene alcuni elementi fissi, che sono:

1. il nominativo dell'assicurato e del contatto da allertare in caso di danno;
2. l'ammontare della somma assicurata ed il tasso di premio convenuto;
3. la descrizione della merce assicurata ed i relativi estremi identificativi;
4. l'indicazione del mezzo di trasporto usato e gli estremi del viaggio che esso compie;
5. gli eventuali patti speciali.

Il **valore dell merci** assicurate può essere sia quello delle merci arrivate in stato sano a destinazione, che quello delle merci all'imbarco, ma maggiorato del 10% a titolo di utile sperato. In ogni caso a questa valutazione va aggiunto il prezzo del nolo, delle spese fino a bordo, delle spese doganali, etc.

5.3 Le avarie marittime

Si definiscono avarie i **danni** sofferti e le **spese** determinate da **eventi straordinari** che si verificano durante la spedizione marittima. Una grande distinzione si fa tra due categorie di avarie:

1. Le **avarie particolari** (*particular average*) indicano i danni sofferti dalla nave e dal carico, a seguito di un **evento di forza maggiore**, ossia fortuito e straordinario. Esse sono sopportate dal proprietario della cosa che ha subito il danno o dall'assicuratore, se la cosa era assicurata.
2. Le **avarie comuni** (*general average*) indicano i danni subiti da nave e carico, in seguito ad un **provvedimento volontario del Comandante**, preso al fine di assicurare la salvezza della spedizione. In questo caso si parla di **avaria danno** se il bene sacrificato fa parte della spedizione e di **avaria spesa** se il bene sacrificato è estraneo (ad es. un' altra nave).

Affinchè una decisione del Capitano possa essere giustificata e rientrare nel caso delle avarie comuni, si seguono le linee guida delle **York-Antwerp Rules**. Esse prevedono che i seguenti elementi siano presenti, per poter parlare di avaria comune:

1. l'esistenza di un pericolo reale e comune, conseguente ad un incidente di navigazione;
2. la necessità di ovviarvi, anche sacrificando le cose ed assumendo spese straordinarie;
3. il vantaggio di tutti i partecipanti della spedizione, nonostante le spese ed i sacrifici aggiuntivi;
4. la volontarietà del danno o della spesa, per conseguire la liberazione dal pericolo;
5. il risultato utile.

L'avaria comune comporta sempre l'obbligo di contribuzione alle spese, da parte dei componenti della spedizione, in proporzione ai loro interessi. Tale ripartizione è determinata mediante la sottoscrizione di un documento, detto **chirografo di avaria** (*average bond*), che ha valore di compromesso arbitrale. Sarà poi compito del **liquidatore** (*average adjuster*) esaminare tutti i documenti ed attribuire esattamente la quota di ciascuna parte interessata, mediante la determinazione di tre quantità:

- la **massa attiva**, ovverosia il valore di tutte le cose andate perdute o danneggiate, a cui si sommano le spese occorse per il comune pericolo;
- la **massa passiva**, ovvero il valore di tutte le cose salvate;
- il **quoziente di contribuzione**, che è il rapporto tra massa attiva e passiva e determina l'effettiva spesa degli interessati.

5.4 L'urto di navi

Le regole in materia di urto di navi sono state stabilite dalla Convenzione di Bruxelles nel 1910. Esse prevedono i seguenti criteri generali:

- se l'urto è stato fortuito o è avvenuto per cause di **forza maggiore**, i danni sono a carico di chi li ha subiti;
- se, invece, l'urto è avvenuto **per colpa di una sola nave**, la responsabilità ricade sul solo armatore di quella nave;
- infine, se la **colpa è comune a due o più navi**, la responsabilità è proporzionale alla gravità delle singole colpe.

Quando avviene un urto, il Comandante è sempre tenuto a **prestare soccorso** all'altra nave, al suo equipaggio ed ai suoi passeggeri, fatto ovviamente salvo il caso che questo comporti un serio pericolo. Il Capitano deve inoltre comunicare il nome della propria nave, il porto di appartenenza e quello di destinazione. Nel caso la nave in colpa non presti il dovuto soccorso, questo comporterà un aggravamento del danno. Va inoltre fatto presente che il termine di prescrizione per il diritto di risarcimento del danno è di 2 anni.

5.4.1 Salvataggio ed assistenza

Le regole che si applicano in materia di salvataggio ed assistenza sono quelle nazionali, nel caso entrambe le navi battano la stessa bandiera; in caso contrario, ci si riferirà ancora una volta alla Convenzione di Bruxelles.

Gli **oggetti del salvataggio** possono essere tre:

1. **vessel**, ossia una nave munita di equipaggio;
2. **derelict**, ovvero una nave abbandonata dall'equipaggio per necessità, temporaneamente o permanentemente;

3. **wreck**, ossia il relitto inteso come avanzo di una nave di cui si siano alterate le caratteristiche morfologiche principali.

Nè il *vessel* nè il *derelict* si possono considerare in questo caso, come cose prive di proprietario: egli, infatti, ne ha perduto il possesso per cause di forza maggiore. Non è quindi possibile occuparle ed acquisirle, a meno che non si possa chiaramente provare che il proprietario le ha volontariamente abbandonate in maniera definitiva.

Come detto in precedenza, il soccorso è obbligatorio e può anche essere ordinato dall'autorità. Esso può poi essere **soccorso di carattere spontaneo** o **soccorso di carattere contrattuale**.

Per poter parlare di soccorso, occorre che siano presenti i seguenti tre elementi:

1. Il **pericolo** del bene soccorso. La nave deve, cioè, trovarsi in pericolo di essere persa o comunque in una situazione di difficoltà oggettiva, imminente o futura.
2. L'**estranietà o volontarietà** dei soccorritori, che gli dà diritto ad una parte di compenso, al netto delle spese e dei danni subiti dai soccorritori stessi.
3. L'**utile risultato** (ovvero *no cure, no pay!*), che deve concretizzarsi nel salvataggio parziale o totale delle cose soccorse. Riguardo questo punto, il Cod. Nav. è più flessibile della Convenzione di Bruxelles, prevedendo quantomeno il rimborso delle spese sostenute.

Infine, il soccorso deve essere prestato in assenza di un **rifiuto** esplicito e ragionevole da parte del Comandante della nave soccorsa (rifiuto che, comunque, non si può esprimere su un *derelict* o su un *wreck*).

La **remunerazione** viene stabilita in maniera proporzionale all'entità del successo ottenuto, agli sforzi compiuti dai salvatori, alle spese da essi sostenute, all'entità del pericolo corso ed al valore del carico salvato.

Capitolo 6

Gli ausiliari dell'armatore

6.1 Il Comandante e l'equipaggio

L'armamento della nave presuppone la nomina di Comandante ed equipaggio. In particolare, l'armatore nominerà il Comandante e questi, a sua volta, nominerà l'equipaggio.

6.1.1 Il Comandante

Il Comandante è il rappresentante legale pro-tempore dell'armatore, il quale può nominarlo o dispensarlo in qualsiasi momento. Egli ha diverse funzioni:

- **Funzioni di natura tecnica**, quali la direzione di rotta, la navigazione e l'amministrazione della nave.
- **Funzioni di natura giuridica**, in quanto capo della spedizione marittima.
- **Funzioni di natura pubblicistica**, in quanto capo della comunità viaggiante, con potere disciplinare sull'equipaggio ed i passeggeri e poteri di polizia, nonché nel suo ruolo di ufficiale di stato civile e notaio.

Per assumere il ruolo di Comandante, occorrono i titoli professionali e di abilitazione previsti dalla legge, a seconda del tipo di navigazione. Per le navi nazionali, è anche richiesta la cittadinanza italiana o EU.

Se, da un canto, molte delle responsabilità inerenti la spedizione marittima sono dell'armatore (ad es. atti illeciti dell'equipaggio, obbligazioni poste in essere dal Comandante nell'esercizio delle sue funzioni, etc.), il Comandante risponde direttamente per il non adempimento degli obblighi su di lui incombenti in quanto capo della spedizione.

Il Comandante può inoltre svolgere compiti di **rappresentanza attiva** dell'armatore, in caso di assenza dello stesso e qualora questi rivestano carattere di urgenza e necessità.

6.1.2 L'equipaggio

L'equipaggio comprende, oltre al Comandante, tutto il personale con contratto di arruolamento per i servizi della nave e per la sua utilizzazione. Ogni membro dell'equipaggio viene iscritto nelle **matricole della gente di mare**, in qualità di prestatore d'opera subordinata. Il numero di membri dell'equipaggio per una data nave viene determinato nelle tabelle d'armamento, mentre la sua nazionalità (per quanto riguarda le navi italiane) deve essere EU, salvo autorizzazione ministeriale all'arruolamento di personale di bassa forza straniero, fino ad un terzo.

L'equipaggio è tenuto a collaborare alla salvezza della nave, dei passeggeri e del carico, fino al comando di "abbandonare la nave"; ed anche dopo questo comando, deve obbedire secondo i vincoli gerarchici e collaborare per il bene comune. L'equipaggio ha anche diritto di sciopero, ma questo è limitato dal carattere della spedizione marittima ed è ammesso senza restrizioni solo quando la nave è ormeggiata in porto.

6.2 Il pilota

Il servizio del pilota consiste nel consigliare al Comandante la rotta da tenere e le manovre da effettuare, in qualità di **conoscitore dell'ambiente locale**. Il pilota detiene pertanto il titolo temporaneo di Primo Ufficiale, fermo restando che la responsabilità totale sulla nave è sempre del comandante. Quello del pilotaggio è un servizio facoltativo, che può diventare obbligatorio solo in quei casi di necessità previsti da un D.P.R. o da un decreto temporaneo del Comandante di Porto. Laddove la necessità sia permanente, viene istituita la Corporazione dei Piloti.

Dove è istituita la Corporazione, per diventare pilota bisogna vincere un pubblico concorso, che dà la qualifica di "aspirante Pilota", e successivamente superare un periodo di tirocinio. Negli altri casi, la licenza di Pilota viene emessa dal Comandante del Porto a quei candidati appartenenti alla gente di mare che siano in possesso dei titoli necessari.

6.3 Il raccomandatario marittimo

Il raccomandatario marittimo è colui che, nel luogo in cui risiede ed opera, **assiste il Comandante e la nave nei confronti delle autorità locali e dei terzi**. Egli opera sia per conto dell'armatore, per quanto concerne l'industria dell'armamento, che per conto del vettore, per quanto attiene all'industria dei trasporti.

Il raccomandatario deve essere un buon conoscitore di ogni tipo di nave e deve essere in grado di assisterla in porto, per le formalità di ingresso ed uscita. Ma deve anche avere competenze che vanno al di là di quelle tecniche, in quanto deve essere in grado di assistere l'armatore nell'incremento dell'attività commerciale. Infine, deve perfezionare i documenti per il trasporto di merci e passeggeri, nonché di seguirne l'imbarco e lo sbarco, deve concludere contratti e — in generale — espletare tutte le attività legate all'operatività della nave.

La collaborazione tra il raccomandatario ed il mandante può avere tre tipi di natura:

1. **Occasionale**, ad esempio nel caso di navi volandiere, o di navi che fanno scalo in porto per operazioni di riparazione o rifornimento, o ancora nel caso di navi non commerciali. Sarà allora l'armatore o il vettore a nominare il mandatario, poco prima che la nave entri in porto, mediante telex. Il rapporto si considera estinto quando la nave riparte dal porto e, prima che ciò succeda, il raccomandatario invierà il proprio conto esborsi, appositamente dettagliato e giustificato.
2. **continuativa** ed esclusiva, nel caso di navi di linea. In questo caso, il raccomandatario (che avrà il nome di **agente raccomandatario**) assume anche l'impegno di promuovere la conclusione di contratti per l'acquisizione di merci o passeggeri, la movimentazione dei container, etc. La nomina ad agente raccomandatario avviene di solito mediante la stipula di un contratto scritto.
3. **obbligatoria**, quando la nomina del raccomandatario viene imposta dagli interessati al carico, mediante la clausola *agency clause* nel contratto di trasporto. In tal caso il raccomandatario prende il nome di **agente d'obbligo** (*charterer's agent*) e l'armatore ha facoltà di sorvegliarne l'operato, nominando a sua volta un *protecting agent*.

Infine, per quanto riguarda le **responsabilità**, il raccomandatario di regola non risponde nei confronti di terzi né assume obbligazioni personali, a condizione che agisca nell'ambito del mandato conferitogli e che nel trattare con i terzi chiarisca inequivocabilmente la propria posizione di raccomandatario.

6.4 Lo spedizioniere

Lo spedizioniere (*forwarding agent*) provvede a **spedire, inoltrare, ricevere** e rispedire le merci che gli sono state affidate, curandone le operazioni. Se le sue attività si estendono al di là del singolo porto, ad esempio coinvolgendo diversi Stati o mezzi, si inizia a parlare di "casa di spedizione". Egli può anche assumere il ruolo di

- **mandatario**, se autorizzato a concludere contratti di trasporto in nome e per conto di terzi;
- **vettore**, quando entra nel trasporto con mezzi propri;
- **spedizioniere doganale**, quando è autorizzato a rappresentare in dogana i proprietari delle merci.

In ogni caso, i suoi compiti includono i seguenti:

1. **fornire consigli** sulle vie di trasporto più rapide ed economiche, sulle tecniche di imballaggio, sui problemi doganali, valutari ed assicurativi;
2. **rivedere i documenti di trasporto** delle merci in arrivo, quali polizze di carico ed ordini di consegna;
3. **provvedere al ritiro ed alla movimentazione** delle merci in arrivo, direttamente o tramite un'impresa portuale;

4. **effettuare i pagamenti**, per conto del proprio mandante, di noli, spese di imbarco e sbarco, spese di magazzinaggio, spese doganali, etc.

La sua retribuzione può essere sia a forfait che a provvigione, in base alle tonnellate di merce ed in ogni caso gli sarà corrisposta dopo aver presentato al mandante un dettaglio delle spese sostenute.

6.5 L'impresa portuale

Per evitare che i singoli caricatori o scaricatori movimentino le merci con mezzi propri, si fa ricorso ad un'impresa portuale (*loading and unloading contractor*), che ha ricevuto l'autorizzazione a svolgere la propria attività, da parte dell'autorità portuale. I compiti dell'impresa portuale sono i seguenti:

- presa in consegna della merce dalla nave e sua sistemazione su altri mezzi di trasporto o nei magazzini;
- custodia della merce durante il periodo in cui gli è affidata;
- trasporto della merce da un punto all'altro del porto;
- consegna della merce ai destinatari autorizzati a prelevarla.

Prima dello sbarco, l'impresa riceve il **manifesto di bordo**, contenente la lista dei colli da sbarcare. Al termine dello sbarco, redige invece la **ricevuta di sbarco** in contraddittorio con i rappresentanti della nave, contenente la lista dei colli sbarcati.

6.6 Il fiduciario di bordo

Il fiduciario di bordo (*chief stevedore* o *loading and unloading superintendent*) è colui che compie, a bordo della nave, funzioni di fiducia per conto del vettore, quali lo stivaggio e destivaggio, il controllo delle attrezzature di bordo e delle attività di quanti prestano servizio sulla nave stessa.