

CLAUSOLE E CONDIZIONI DEL DOCUMENTO DI TRASPORTO MARITTIMO

Art. 1 - Il presente contratto è retto dalla legge del 18 giugno 1966 e i suoi decreti d'applicazione o dalla Convenzione internazionale del 25 agosto 1924 emendata dal Protocollo del 23 febbraio 1968 in data 21 dicembre 1979, ma solo nella misura in cui i testi succitati si applicano al presente contratto e inoltre attraverso le clausole e stipulazioni scritte, stampate o apposte con timbro a umido sulle due pagine o altrimenti incorporate al Documento di Trasporto Marittimo. Qualora una di queste condizioni contrattuali fosse totalmente o parzialmente proibita dalla normativa applicabile, essa sarebbe considerata, in questa misura soltanto, come non scritta. Avvalendosi di tale documento di trasporto il caricatore riconosce di essere vincolato a queste stipulazioni, esenzioni, clausole e condizioni stampate, dattilografate, inserite con timbro o manoscritte sul recto malgrado leggi o consuetudini contrarie.

Art. 2 - L'Armatore o il Trasportatore non sono responsabili di danni, avarie e perdite causate:

1° - da forza maggiore, fortuna di mare, incendio, esplosione, abbordaggio, arenamento o qualsiasi altro incidente di navigazione.
2° - da esplosione, scoppio o rottura di una delle installazioni a bordo e in generale da un qualsiasi difetto della nave, dei suoi attrezzi, macchinari o accessori.
3° - da guerre civili e conflitti tra Paesi, pirateria, saccheggio, baratto, furto, arresto o pressioni governative e di autorità, dal lancio del carico a mare o sottrazione dello stesso, da norme sanitarie o altre indette dall'autorità, sommosse o disordini civili, boicottaggio, serrate, scioperi totali o parziali o altro.

4° - da difetti intrinseci alla merce, dall'imballaggio inadatto, troppo debole o non conforme alle norme, da assenza o incompletezza dell'indirizzo e dei numeri di designazione, anche nel caso in cui errori del Capitano o dei suoi addetti abbiano contribuito a determinare o aggravare i danni, gli incidenti o le perdite enumerati sopra.

L'Armatore o il Trasportatore hanno il diritto, persino in questi casi, di chiedere agli interessati un loro contributo alle avarie comuni.

Art. 3 - L'Armatore o il Trasportatore non sono responsabili di danni, perdite e avarie causate da deterioramento, putrefazione, deformazione, fuoriuscita o sua conseguenza, contatto o evaporazione di altra merce se non nel caso in cui sia stato commesso un errore da parte degli addetti.

Art. 4 - La nave ha il diritto di navigare senza pilota, di caricare merce di ogni sorta, rimorchiare altre navi o prestar loro assistenza, deviare dalla rotta per salvare vite o beni, fare scalo nei porti anche al di fuori della rotta abituale e a qualsiasi scopo, di trasbordare la merce, inoltrarla con qualsiasi nave verso il luogo di destinazione, di entrare nel bacino di carenaggio con il carico, di caricare o scaricare la merce o di trasbordarla con l'ausilio di alleggi, pontili o chiatte. In questi casi non più che in altri l'assicurazione della merce non spetta all'Armatore o al Trasportatore.

Art. 5 - Qualora il Capitano in seguito a quarantena, blocchi, guerre civili o conflitti tra Paesi, arresti o pressioni di autorità, sommosse o disordini civili, scioperi, serrate, boicottaggi o altri motivi dello stesso tipo, fosse costretto a interrogarsi sulla possibilità di raggiungere incolume il porto di destinazione, scaricarvi la merce secondo la consuetudine, continuare senza problemi il viaggio, egli potrà avvalersi della facoltà di sbarcare la merce nel luogo o porto che gli parrà maggiormente opportuno e di dichiarare il viaggio terminato, adempiendo così ai propri obblighi. Il destinatario o il caricatore sono in tal caso tenuti a rispondere delle spese e dei rischi cui viene esposto il carico per questo motivo.

Se per una qualsiasi ragione la merce non può essere scaricata o ritrovata al porto di destinazione, la nave è libera di scaricarla al viaggio di ritorno o di spedirla al suo porto di destinazione con un altro mezzo, ciò per conto ma non a rischio e pericolo della nave.

Art. 6 - Il trasporto merci e tutti i costi aggiuntivi al trasporto come l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo, la rispedizione, i pedaggi e le varie tasse, spese, multe, somme esigibili per avarie comuni non regolate dagli addetti al ricevimento delle merci possono essere rivendicati al caricatore che si dichiara congiuntamente responsabile del pagamento. Tramite deroga espressa a ogni disposizione contraria, il trasporto merci non pagato e le spese e i montanti succitati sono esigibili anche un anno dopo il termine del viaggio.

Art. 7 - L'Armatore, il Capitano o il Trasportatore hanno il diritto di pegno su tutta la merce per il pagamento del trasporto merci e per il pagamento delle spese aggiuntive al trasporto merci, imbarco, sbarco, trasbordo, rispedizione, pedaggi e tasse varie, sborsi, rimborsi per le multe, danni e costi menzionati nelle presenti regole e le somme esigibili per avarie comuni. Inoltre la nave ha il diritto di presentare un ricorso contro il caricatore per la differenza tra il montante totale delle somme dovute e il ricavato netto della vendita della merce.

Art. 8 - La nave non è responsabile di oro, argento, metalli preziosi, contanti, titoli, gioielli, opere d'arte e oggetti di valore analoghi salvo che sia stato firmato un Documento di Trasporto Marittimo regolare con indicazione esplicita del valore di suddetti oggetti. I costi aggiuntivi dell'assicurazione che scaturiscono da tale dichiarazione di valore saranno interamente a carico del caricatore o dei suoi aventi diritto.

Art. 9 - I caricatori e gli addetti al ricevimento merci sono responsabili di contravvenzioni e danni nei confronti dell'Armatore, del Trasportatore, della nave o del carico, della mancata osservazione delle prescrizioni doganali o dell'importazione di merce vietata o del fatto che la marcatura della merce o l'indicazione del peso, il valore del contenuto dei colli portati su questo o sul Documento di Trasporto Marittimo siano inesatti o giudicati inadeguati dalle autorità competenti.

Art. 10 - In caso di reclamo per danni diversi da danni materiali diretti come il ritardo di consegna, la privazione del godimento, l'immobilizzazione di veicoli, la perdita di clientela o altro, e il cui soprappiù derivi da un errore dell'Armatore o del Capitano o del Trasportatore, la responsabilità di questi è limitata al massimo al montante del trasporto merci netto del/dei colli o rimorchi/i che costituiscono oggetto/i del reclamo.

Art. 11 - Un collo non sarà considerato perduto che quattro mesi dopo l'arrivo al porto di destinazione della nave a bordo della quale era stato caricato.

Art. 12 - In caso di mancanza anche se proveniente da furto, perdite, avarie o consegne incomplete o irregolari, il Capitano e/o la Compagnia non saranno tenuti a rimborsare più del valore intrinseco al porto di carico, calcolato su produzione della fattura d'origine più il trasporto merci e le spese pagate anticipatamente ma senza alcun beneficio, né risarcimenti danni né commissioni mediazioni o interessi. Tuttavia l'indennità non potrà superare mai i limiti legali di delimitazione di responsabilità.

In ragione di avarie o di mancanze parziali di cui essi sarebbero responsabili e negli stessi casi e condizioni succitate, il Capitano e/o la Compagnia non potranno essere tenuti che al pagamento di un'indennità calcolata al pro rata della somma dovuta in caso di perdita totale secondo le diverse precedenti stipulazioni.

Art. 13 - Le date di partenza iscritte sui Documenti di Trasporto Marittimo o rese note al pubblico tramite circolari o annunci, non potranno dare luogo a reclami in caso di ritardo e nemmeno in caso di cancellazione del viaggio. Il trasporto della merce è effettuato senza alcuna garanzia di termine. Il Capitano e la Compagnia non sono tenuti in nessun caso a notificare al destinatario l'arrivo della merce che i consegnatari sono tenuti a prendere immediatamente in consegna. Il deposito doganale costituisce già consegna.

Art. 14 - Le spese d'imbarco e di sbarco sono, salvo tariffazione del trasporto merci, calcolate da banchina a banchina a carico della merce come, in tutti i casi, le spese di sosta, custodia o altre prodotte prima dell'imbarco o dopo lo sbarco. La responsabilità del Trasportatore inizia nel porto di carico da parte della Compagnia e cessa alla consegna nel porto di destinazione; più precisamente essa va dall'inizio dell'imbarco della merce o dei roll container fino alla consegna al momento del loro arrivo in banchina. I rischi del soggiorno a terra prima dell'imbarco o dopo lo sbarco sono invece sempre a carico alla merce o dei roll container.

Una volta effettuato lo sbarco, i roll container soggiornano a rischio e pericolo degli addetti al ricevimento merci sulle piazzole messe gratuitamente a loro disposizione e l'Armatore o il Trasportatore non sono da considerarsi depositari della merce e declinano ogni responsabilità in caso di perdita, furto o deterioramento. Se le operazioni di ufficio della merce prima dell'imbarco o di consegna dopo lo scarico sono eseguite obbligatoriamente da un organismo statale o parastatale o da una società di Stato che beneficia di monopolio di diritto o da una ditta di manutenzione designata dal caricatore o dall'addetto al ricevimento delle merci, il trasporto regolato dal Documento di Trasporto Marittimo inizia al momento della rimessa materiale della merce da parte di quest'organismo, società o ditta di manutenzione al Trasportatore e termina a destinazione al momento del ritiro da parte dell'organismo, la società o la ditta di manutenzione.

In caso d'inadempienza da parte dell'organismo, la società o la ditta di manutenzione, il trasporto regolato dal presente Documento di Trasporto Marittimo termina all'arrivo della merce in banchina.

Art. 15 - In conformità con le disposizioni previste dall'articolo 30 della legge del 18 giugno 1966, l'Armatore e il Capitano o il Trasportatore non si assumono alcuna responsabilità nelle operazioni d'imbarco e sbarco di animali vivi affidati alla nave, non rispondono della malattia né della morte durante il viaggio e ciò a prescindere dalle sue cause. Essi non sono tenuti a fornire agli animali imbarcati acqua, alimenti, lettiera, né altri oggetti, cure o servizi di cui l'animale potrebbe in qualche modo avere bisogno.

In caso di quarantena o di altre misure sanitarie imposte dalle autorità in qualsiasi luogo, i rischi sono completamente a carico dello spedite e del destinatario i quali s'impegnano inoltre a rimborsare congiuntamente tutte le spese effettuate dal Trasportatore.

Il Capitano, l'Armatore o il Trasportatore non sono responsabili del deterioramento di piante vive, frutta e verdura fresche, né del deterioramento di carni, formaggi e altre derrate deteriorabili.

Art. 16 - L'Armatore o il Trasportatore hanno il diritto di caricare in qualsiasi momento ogni tipo di merce pericolosa, infiammabile, corrosiva ed esplosiva senza che i caricatori o gli addetti al ricevimento merci possano per questo motivo pretendere un'indennità; ciò a prescindere dalla causa stessa dell'indennità.

L'Armatore, il Capitano e/o il Trasportatore hanno il diritto di trasportare in qualsiasi momento la merce sopraelencata regolarmente imbarcata su chiatte, maone e galleggianti.

La merce infiammabile, esplosiva o pericolosa può essere caricata solo con un'autorizzazione speciale della Compagnia per ogni carico.

In caso di falsa dichiarazione sulla merce caricata il caricatore è responsabile di contravvenzioni, penali e danni derivati per l'Armatore, il Trasportatore, la nave o il carico, salvo il risarcimento di tutti gli altri danni.

Il Capitano è autorizzato a far gettare questa merce in mare senza che il caricatore possa per questo reclamare alcuna indennità.

Art. 17 - I caricatori sono i soli responsabili dei danni arrecati alle cose trasportate. Qualora la responsabilità del Capitano, dell'Armatore o del Trasportatore Marittimo fosse impegnata riguardo terzi, essi avrebbero il pieno diritto di fare ricorso contro i caricatori per ottenere il rimborso integrale di tutte le somme che avrebbero dovuto sborsare. Lo stesso avverrebbe nel caso di conseguenze derivanti da falsa o erronea dichiarazione di peso o di natura della merce.

Art. 18 - Nel caso di trasporto di merce messa sul ponte con il consenso dello spedizioniere, il caricatore si assume tutti i rischi e spetta a lui firmare un'assicurazione specifica.

In caso di navigazione al piccolo cabotaggio così come definita dai decreti in vigore riguardanti i trasporti tra la Corsica e il continente, ogni cambio di merce sul ponte sarà considerata fatta con il consenso del caricatore.

Art. 19 - La marcatura dei colli deve essere chiara e portare, oltre a marcature e numeri, il nome del porto di destinazione.

Il trasporto merci è sempre da pagare in base al peso, il volume o la lunghezza dichiarati al Documento di Trasporto Marittimo. L'Armatore, il Trasportatore, il Capitano e i loro addetti si riservano tuttavia il diritto di verificare il peso, il volume, la lunghezza e il contenuto di rimorchi, veicoli trasportatori e colli.

Se è necessario eseguire il pesaggio, il conteggio o la cubatura della merce all'imbarco o allo sbarco, tutte le spese derivanti saranno a carico del caricatore o del destinatario in assenza di accordi contrari.

In caso di dichiarazione inesatta avente per effetto il beneficiario di un prezzo di trasporto ridotto per lo spedizioniere rispetto alla tariffa normalmente applicata, sarà percepito insieme alla tassa di trasporto un supplemento previsto da ogni conferenza marittima in vigore al momento del trasporto, salvo risanamento della stessa tassa.

Art. 20 - I veicoli che viaggiano in ro-ro scendono e salgono dall'imbarcazione guidati dai loro stessi conducenti o proprietari: in tal modo essi si assumono la responsabilità totale dei danni conseguenti a manovre imprecise sia nei confronti dell'automobile e del suo carico che nei confronti del personale dell'Armatore del Trasportatore Marittimo e di terzi, della nave stessa, dei suoi accessori o del suo carico.

Nei casi in cui il caricatore o l'addetto al ricevimento merci non dovessero essere presenti per procedere alle manovre d'entrata o uscita del veicolo, queste sarebbero effettuate per conto loro, fermo restando che i rischi incorsi rimangono a loro carico. La dichiarazione del contenuto di questi veicoli è fatta sotto la responsabilità esclusiva dei caricatori in mancanza di controlli contraddittori del contenuto stesso al momento dell'imbarco.

Poiché il carico e lo stivaggio della merce all'interno di questi veicoli è eseguito dal caricatore o dai suoi addetti, la Compagnia non sarà responsabile di avarie o perdite subite da suddetta merce o dei danni da essa causati (disistivaggio o altri motivi) sia nei confronti del personale che dell'Armatore, del Trasportatore Marittimo o di tutti i terzi o alla nave stessa, ai suoi accessori o al suo carico. Il carico del veicolo succitato deve essere stivato correttamente e nel rispetto delle direttive dell'OMI (Organizzazione Marittima Internazionale) per il trasporto per mare - risoluzione A/714 (XVII) - e le direttive dell'ordinamento francese in materia di sicurezza delle navi - Divisione 410.

Veicoli frigoriferi

La Compagnia non è responsabile di avarie alla merce derivante da difetti o guasti del gruppo frigorifero del veicolo o del suo taramento. La distribuzione d'energia elettrica è assicurata dalla nave, tuttavia il caricatore deve controllare che il voltaggio fornito corrisponda a quello richiesto e deve provvedere all'allacciamento poiché la Compagnia s'impegna esclusivamente a fornire la corrente elettrica.

Nel caso in cui un'anomalia di funzionamento sul gruppo frigorifero facesse cortocircuitare una presa, la Compagnia non potrebbe esserne ritenuta responsabile.

Art. 21 - L'Armatore, il Capitano e/o il Trasportatore non potranno essere ritenuti responsabili di perdite o avarie subite dalla merce nei contenitori o rimorchi stradali se tali perdite o avarie derivano da un imballaggio inadeguato o difettoso o da un cattivo stivaggio, ogniquivolta lo stivaggio sia stato eseguito dal caricatore, i suoi addetti o mandatarî.

Art. 22 - I reclami dovranno essere presentati nella forma e nei termini legali e non saranno ammessi neanche in caso di furto o perdita parziale o totale del contenuto di un collo qualora un imballaggio sia stato giudicato debole o inadeguato al momento della partenza.

Art. 23 - Il trasporto merci, sia nel caso di pagamento anticipato che a destinazione, è sempre percepito o dovuto a prescindere dal fatto che la nave o la merce arrivino a destinazione o che vadano persi durante il viaggio; lo stesso vale in caso d'interruzione forzata del viaggio. Per la fissazione dei contributi per avarie comuni il trasporto merci deve essere aggiunto al valore della merce.

Art. 24 - Le avarie comuni saranno fissate in conformità alle regole di York e di Anversa del 1924.

In tutti i casi in cui avrà luogo un regolamento di avarie comuni, questo avverrà in Francia in un luogo designato dall'Armatore o dal Trasportatore. Il regolamento sarà stabilito giudizialmente o amichevolmente e in tal caso l'Armatore o il Trasportatore potranno designare degli esperti e il dispatcher sia per la nave che per la merce.

Per fissare i contributi alle avarie comuni, i destinatari devono indicare il valore della merce e, a discrezione dell'Armatore o del Trasportatore, sottoscrivere l'impegno a eseguire un versamento o fornire una garanzia sufficiente.

In conformità a una clausola espressa è convenuto che l'Armatore o il Trasportatore si riservano il diritto di tenere la merce fino ad avvenuto pagamento dell'intero contributo per le avarie comuni, provvisorie e anche eventuali e la sottoscrizione del relativo impegno.

Sempre secondo la clausola espressa e per derogazione a ogni disposizione contraria alle regole di York e d'Anversa del 1924 sono considerate come avaria comune classificate come tali tutte le spese, i costi e gli sforzi compiuti in seguito a misure attuate nell'interesse comune della nave e del carico anche al di fuori di un pericolo reale o imminente.

Art. 25 - Per convenzione espressa la mancata firma del Documento di Trasporto Marittimo non pregiudica il valore delle clausole e condizioni stipulate che il caricatore dichiara di conoscere. Il solo fatto che il caricatore, l'addetto al ricevimento merci o ogni altro detentore ricevano o dispongano di questo Documento di Trasporto Marittimo comporta in sé l'accettazione implicita delle clausole e condizioni in esso contenute.

Art. 26 - Se una o più stipulazioni del presente contratto e del suo annesso sono ritenute non valide o dichiarate tali in applicazione di una legge, di un regolamento o in seguito alla decisione definitiva di un organo giudiziario competente, le altre stipulazioni manterranno tutta la loro forza e portata.

Art. 27 - Ogni azione contro il Trasportatore cade in prescrizione dopo un anno.

Art. 28 - Le difficoltà e le controversie riguardanti l'interpretazione delle presenti condizioni o l'esecuzione dei trasporti dovranno essere portate davanti al Tribunale del Commercio di Marsiglia del quale caricatori e destinatari dichiarano accettare la competenza esclusiva anche in caso di pluralità di difensori o chiamata in garanzia.