



CONDIZIONI GENERALI PER IL TRASPORTO DI VEICOLI COMMERCIALI ED AUTISTI

1. Sulle presenti Condizioni Generali per il Trasporto di Veicoli Commerciali ed Autisti

Le presenti *Condizioni Generali per il Trasporto di Veicoli Commerciali ed Autisti* (d'ora innanzi, anche solo le *Condizioni Generali*), redatte anche in lingua inglese ed albanese, disciplinano tutti i trasporti di *pullman*, mezzi agricoli o d'opera, *trucks*, *trailers*, semirimorchi, *containers*, *road trailers*, auto in esportazione e, più in generale, di ogni veicolo commerciale od adibito al trasporto merce (d'ora in avanti, anche solo *Veicoli* o *Veicolo*) e dei relativi autisti (d'ora innanzi, *Autisti* od *Autista*), commissionati dallo *Shipper* all'Adria Ferries S.p.A. (in prosieguo, anche solo la *Società*) ed eseguiti dalla *Società* medesima con navi di sua proprietà od in sua disponibilità ovvero per il tramite di altre compagnie di navigazione all'uopo incaricate. Dette *Condizioni Generali* non regolamentano di contro i trasporti dei passeggeri, dei loro bagagli e dei mezzi non commerciali al seguito commissionati all'Adria Ferries S.p.A. (per i quali si fa rinvio alle *Condizioni Generali per il Trasporto Passeggeri, loro Bagagli e Mezzi al seguito*), nonché i trasporti di merce su *pallets* (per i quali si fa rinvio alle *Condizioni Generali per il Trasporto di Merce su Pallets*). Le presenti *Condizioni Generali* e le eventuali loro modifiche e/o integrazioni (consultabili presso gli uffici e le agenzie raccomandatarie della *Società*, presso i *terminal* portuali della Compagnia di Navigazione, presso i comandi di bordo, nonché nel sito *internet* dell'Adria Ferries S.p.A. - www.adriaferries.com), quand'anche non sottoscritte dallo *Shipper*, si considereranno comunque conosciute ed accettate a tutti gli effetti di legge dallo stesso - che conseguentemente avrà l'obbligo di osservarle e di farle osservare integralmente ai propri *Autisti* e/o ausiliari (od a quelli del *Caricatore*) - posto che nel settore in esame tale forma d'adesione è ammessa da usi normativi che gli odierni contraenti conoscono o devono conoscere e che è regolarmente rispettata dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale qui d'interesse. Resta peraltro inteso che, per quanto qui non previsto, si farà rimando alle disposizioni di legge in materia.



2. Modalità di sottoscrizione delle presenti *Condizioni Generali* e dei singoli contratti di trasporto

Lo *Shipper* è il soggetto che conferisce o nel cui nome sono conferiti alla *Società* gli incarichi di trasporto, come poi riportati in singoli contratti. Il *Caricatore* è il soggetto che, anche per il tramite dei suoi *Autisti* e/o degli addetti dell'impresa portuale all'uopo incaricata, consegna il carico al *Vettore*, curandone l'imbarco e svolgendo le attività ad esso correlate (come meglio descritte all'art. 3 che segue). Per dare certezza al rapporto negoziale qui disciplinato, a) ove lo *Shipper* non avesse a sottoscrivere le presenti *Condizioni Generali* e/o i singoli contratti di trasporto, tale sottoscrizione potrà essere validamente apposta in suo nome e per suo conto dal *Caricatore*, anche per il tramite dei propri *Autisti* e/o ausiliari ovvero degli addetti dell'impresa portuale incaricati dell'imbarco del *Veicolo* sulla nave; b) ove le presenti *Condizioni Generali* ed i singoli contratti di trasporto non dovessero essere sottoscritti neppure dal *Caricatore* nelle modalità che precedono, i singoli contratti dovranno comunque ritenersi pienamente validi ed efficaci tra le parti laddove conclusi *per facta concludentia*, trovando così le presenti *Condizioni Generali* completa applicazione siccome ivi puntualmente richiamate. Per effetto di quanto precede, tutte le obbligazioni di cui alle presenti *Condizioni Generali* ed ai singoli contratti di trasporto s'intenderanno riferite tanto allo *Shipper* quanto al *Caricatore*, che le dovranno adempiere diligentemente e che verranno così indistintamente indicati nel prosieguo con il termine "*Shipper/Caricatore*".

3. Assunzione dell'incarico di trasporto ed esecuzione delle operazioni di imbarco e sbarco

Il trasporto viene assunto dalla *Società* a condizioni *F.I.O.* (*free in/free out*). Lo *Shipper/Caricatore*, in fase di prenotazione, dovrà comunicare le corrette misure, la tipologia, il peso complessivo, la targa del proprio *Veicolo*, nonché se il *Veicolo* medesimo trasporta materiali o merci infiammabili, esplosivi, corrosivi, pericolosi o comunque soggetti a disciplina *IMDG Code*. Nel caso in cui i dati di cui sopra non fossero dichiarati o fossero falsamente indicati dallo *Shipper/Caricatore*, la *Società* potrà decidere anche di risolvere il contratto di trasporto, fatto comunque salvo il suo diritto al risarcimento dei danni subiti, oltre a rifiutare l'imbarco del *Veicolo* e/o ad ordinarne l'immediato

sbarco a rischio, spese e responsabilità dello *Shipper/Caricatore* medesimo. La *Società*, laddove - nonostante l'inosservanza da parte dello *Shipper/Caricatore* del cennato obbligo d'informazione - decidesse di non risolvere il contratto e di far imbarcare comunque il *Veicolo*, avrà diritto d'esigere il pagamento delle relative differenze tariffarie previste e di "fees" per la non conformità a quanto dichiarato in contratto, fatto sempre salvo il suo diritto al risarcimento del danno. Il passaggio sulla rampa in entrata ed in uscita dalla nave, l'imbarco e lo sbarco, la sistemazione a bordo nel posto assegnato, il transito e la manovra dei *Veicoli* nel *garage* dell'unità navale, avverranno a cura, rischio e sotto la responsabilità esclusivi dello *Shipper/Caricatore* (passaggio sulla rampa in entrata, imbarco, transito e manovra nel *garage* nave, nonché sistemazione a bordo) e del *Ricevitore* (o dello *Shipper/Caricatore* ove il *Ricevitore* medesimo non abbia aderito al contratto di trasporto) (transito e manovra nel *garage* nave, passaggio sulla rampa in uscita, nonché sbarco), anche qualora avessero a ricevere consigli da parte del personale di bordo. L'imbarco dei *Veicoli* oggetto di trasporto avverrà secondo l'ordine ed i criteri di volta in volta stabiliti dal comando della nave e/o dai suoi ausiliari e preposti. Esso sarà subordinato alle esigenze della nave, ad ogni altra necessità comunque connessa alla navigabilità dell'unità navale ed alla sicurezza della navigazione; tutto ciò, ad insindacabile giudizio del comando della nave, anche nel caso in cui tra lo *Shipper/Caricatore* e la *Società* sia intervenuta pattuizione riguardante riserva di spazio. L'ufficiale al carico rifiuterà altresì l'imbarco di *Veicoli* in sovraccarico rispetto alla portata ufficiale dei medesimi. Completate le operazioni di passaggio sulla rampa in entrata, d'imbarco, di transito e di manovra nel *garage* nave, nonché di sistemazione a bordo - operazioni tutte effettuate direttamente dagli *Autisti* e/o dagli ausiliari dello *Shipper/Caricatore* ovvero, in loro assenza, da impresa portuale dallo stesso *Shipper/Caricatore* incaricata - ciascun *Veicolo* dovrà essere parcheggiato dal conducente con motore e luci spenti, con sistema frenante di stazionamento attivato e marcia inserita e tutte le portiere dovranno essere chiuse con le relative sicure. Le chiavi, che non saranno mai nella disponibilità dell'equipaggio (se non nei casi di emergenza e/o pericolo), dovranno essere tenute dall'*Autista* (se anch'esso a bordo) od (ove non presente) riposte dall'addetto dell'impresa portuale

incaricato dell'imbarco in appositi sacchetti presenti sulla nave, indicati dal Comandante ed adeguatamente sigillati. In tale ultimo caso, il solo *Ricevitore*, anche per il tramite dei suoi ausiliari e/o dell'addetto dell'impresa portuale dal *Ricevitore* medesimo demandata alla presa in consegna del *Veicolo* a destino, potrà procedere al momento dello sbarco al ritiro della chiave del *Veicolo* stesso dagli indicati sacchetti. Resta peraltro inteso che gli *Autisti* - se a bordo - dovranno essere sempre a disposizione della *Società* e seguire le sue istruzioni in ipotesi d'emergenza o di pericolo. All'attracco della nave nel porto di destinazione, la *Società* avrà terminato la propria prestazione ed il *Ricevitore* (o lo *Shipper/Caricatore* ove il *Ricevitore* medesimo non abbia aderito al contratto di trasporto), anche per il tramite dei propri *Autisti* imbarcati e/o dei propri ausiliari e/o dell'addetto dell'impresa portuale incaricata, avrà l'obbligo di prendere immediatamente in consegna il *Veicolo* per l'esecuzione delle operazioni di transito, di manovra nel *garage* nave, di passaggio sulla rampa in uscita e di sbarco (senza peraltro ostacolare e/o ritardare il normale flusso di sbarco degli altri *Veicoli*, dei passeggeri e delle auto al seguito, nonché delle merci). Nell'eventualità in cui il *Ricevitore*, per il tramite dei propri *Autisti* e/o dei propri ausiliari e/o degli addetti dell'impresa portuale dallo stesso incaricata, non ritirasse prontamente il *Veicolo* o non procedesse tempestivamente alle descritte operazioni di sbarco per sua irreperibilità sottobordo ovvero per malfunzionamento o rottura del *Veicolo* medesimo ovvero per qualsivoglia altra ragione, l'Adria Ferries S.p.A. chiederà istruzioni allo *Shipper/Caricatore* potendo comunque tale mezzo essere dalla *Società* (i) scaricato e posizionato sulla banchina od in deposito attrezzato a rischio, spese e responsabilità dello *Shipper/Caricatore* e del *Ricevitore* (ove quest'ultimo abbia aderito al contratto di trasporto ai sensi dell'art. 19 che segue), siccome tra loro solidalmente tenuti; in alternativa, (ii) lasciato a bordo: in tale ultimo caso, lo *Shipper/Caricatore* ed il *Ricevitore* (ove quest'ultimo abbia aderito al contratto di trasporto sempre a mente delle disposizioni seguenti) dovranno farsi carico, siccome solidalmente tenuti, di tutti i noli relativi alle tratte in cui il *Veicolo* rimarrà nel *garage* della nave sino al momento dello sbarco effettivo. In fase di passaggio dei *Veicoli* sulla rampa in uscita dalla e/o in entrata nella nave, di loro imbarco e/o sbarco, di transito e di manovra nel *garage*

dell'unità navale, nonché di sistemazione negli spazi a ciò adibiti (operazioni tutte compiute dallo *Shipper/Caricatore* e/o dal *Ricevitore* in assoluta autonomia, anche per il tramite dei propri *Autisti* e/o dei propri ausiliari e/o degli addetti dell'impresa portuale), lo *Shipper/Caricatore* e/o il *Ricevitore* medesimi saranno i soli responsabili di eventuali danni: *a)* al proprio *Veicolo*, alle merci ed a quant'altro ivi contenuto, *b)* alla propria persona ed alle persone presenti nel *Veicolo*, *c)* a terzi, a loro *Veicoli*, a loro merci e/o bagagli, *d)* all'equipaggio, alla nave ed alle sue pertinenze, arredi ed attrezzature.

4. Operazione di rizzaggio e/o derizzaggio *Veicoli* ed eventuale urto in fase di navigazione

Nel rispetto delle disposizioni della Convenzione SOLAS '74 e del *Cargo Securing Manual* ivi richiamato, le operazioni di rizzaggio dei *Veicoli* caricati sulla nave verranno eseguite dai membri dell'equipaggio. Tali operazioni verranno peraltro compiute solo *(a)* nei casi e nelle situazioni indicate nel *Cargo Securing Manual* *(b)* per evitare che i *Veicoli* medesimi subiscano movimenti oscillatori in conseguenza del rollio e/o del beccheggio della nave in corso di navigazione - e non già per contrastare il loro avanzamento od indietreggiamento longitudinale, di contro unicamente impedito dall'inserimento del freno di stazionamento e della marcia al termine dell'imbarco dei *Veicoli* sulla nave (operazioni queste ultime esclusivamente poste a carico dello *Shipper/Caricatore* per il tramite del suo *Autista* e/o dei suoi ausiliari e/o degli addetti dell'impresa portuale dal medesimo incaricata). Anche le operazioni di derizzaggio dovranno essere eseguite dai membri dell'equipaggio e mai dal *Ricevitore* e/o dagli *Autisti*. A mente di quanto precede, i proprietari dei *Veicoli*, ove tali mezzi avessero ad avanzare od indietreggiare longitudinalmente in corso di navigazione scontrandosi con altri *Veicoli* od urtando parti dell'unità navale, saranno gli esclusivi responsabili dei danni verificatisi, anche in assenza del loro preventivo rizzaggio ovvero ad esito del loro derizzaggio, così gli stessi risarcendo la *Società* dei danni causatile o tenendola indenne dal pagamento di qualsivoglia somma per l'effetto reclamata dai terzi danneggiati. Del pari, lo *Shipper/Caricatore* rinuncia ora per allora ad ogni pretesa nei confronti della *Società* per l'ipotesi in cui il proprio *Veicolo* avesse a subire danni per le ragioni che precedono.

5. Oggetto del trasporto ed unità di carico

Oggetto del trasporto saranno i *Veicoli* imbarcati, movimentati e sistemati nel *garage* nave dallo *Shipper/Caricatore*, anche per il tramite del proprio *Autista* e/o dei propri ausiliari o dell'addetto dell'impresa portuale incaricata a tali incombenzi, e non già le merci eventualmente ivi contenute (di cui lo *Shipper/Caricatore* medesimo farà menzione in fase di prenotazione unicamente ai fini della compilazione del manifesto di carico). Tali *Veicoli* saranno posizionati nel *garage* nave dallo *Shipper/Caricatore* debitamente sigillati e piombati, non essendo per l'effetto data facoltà alla *Società* di procedere alla loro apertura ed alla verifica della tipologia, della quantità e delle condizioni della merce dichiarata dallo *Shipper/Caricatore*. Fatte comunque salve le previsioni di cui agli artt. 7 e 9 che seguono, la *Società* considererà il *Veicolo*, con quanto ivi eventualmente contenuto, come un'unica unità di carico, dandosi atto dell'assenza di qualsivoglia dichiarazione di valore da parte dello *Shipper/Caricatore*. Resta pertanto inteso che la merce e gli oggetti eventualmente presenti all'interno del *Veicolo* viaggeranno sempre e comunque ad esclusivo rischio e responsabilità dello *Shipper/Caricatore*, non potendo (e non dovendo) la *Società* rispondere della loro perdita od avaria.

6. Presentazione all'imbarco

Lo *Shipper/Caricatore* sarà tenuto a: *a)* presentarsi per l'imbarco dei *Veicoli* almeno quattro ore prima dell'ora fissata per la partenza della nave. In difetto, qualunque sia il motivo che ha determinato il ritardo (anche se dovuto a forza maggiore), non sarà garantita la possibilità allo *Shipper/Caricatore* medesimo d'effettuare le operazioni d'imbarco del *Veicolo* e la *Società* potrà ugualmente richiedere il completo pagamento del nolo pattuito per il trasporto; *b)* esibire, in fase d'imbarco *Veicolo* dallo stesso curato, la copia del contratto di trasporto rilasciata dagli uffici e/o dalle agenzie raccomandatarie della *Società* completa in ogni sua parte e debitamente sottoscritta, nonché tutti i documenti (anche di riconoscimento) necessari al trasporto stesso in corso di validità, ivi compresi quelli che attestano che gli adempimenti doganali e/o burocratico/amministrativi relativi all'imbarco ed all'esportazione sono stati già assolti e quelli che comprovano l'avvenuta

corresponsione del nolo e delle ulteriori spese di trasporto (se non pattuito un pagamento differito). In caso d'irregolarità anche solo di parte della detta documentazione o di ritardata e/o mancata sua esibizione per qualsivoglia titolo o ragione, pur non riconducibile allo *Shipper/Caricatore*, la *Società* potrà rifiutare allo *Shipper/Caricatore* l'effettuazione delle operazioni d'imbarco; c) curare, a proprio rischio e sotto la propria responsabilità, anche verso i terzi, pure ove lo *Shipper/Caricatore* medesimo abbia ricevuto consigli di manovra da parte del personale di bordo, la sistemazione, il transito, la manovra ed il parcheggio del *Veicolo* a bordo, la rizzatura dell'eventuale carico all'interno dei *Veicoli*, nonché la chiusura, la sigillatura e la piombatura, stante quanto previsto agli artt. 3 e 5 che precedono; d) consegnare alla *Società* i *Veicoli* efficienti in ogni parte e particolarmente negli apparati di frenatura, rotolamento e sospensione, stante quanto previsto all'art. 3 che precede; e) dichiarare, sotto la propria responsabilità, agli uffici e/o alle agenzie raccomandatarie della *Società* almeno tre giorni lavorativi prima dell'imbarco se il *Veicolo* stesso trasporta materiali o merci infiammabili, esplosivi, corrosivi, pericolosi o comunque soggetti a disciplina *IMDG Code*, nel medesimo termine fornendo tutta la documentazione e le informazioni utili e necessarie. In tal caso, il *Veicolo* sarà accettato e fatto salire a bordo solo ove la certificazione d'abilitazione della nave lo consenta e l'Autorità competente abbia rilasciato specifico nulla-osta al termine della procedura autorizzativa *ex lege* prevista. Nel caso di trasporto di merci pericolose su autobotti od in colli su veicoli, lo *Shipper/Caricatore* avrà l'obbligo d'attenersi alla disposizioni tutte delle leggi vigenti in materia, in particolar modo con specifico riferimento alla dichiarazione, all'imbarco, all'imballaggio ed all'etichettaggio. La conferma della richiesta di prenotazione o l'accettazione del trasporto da parte della *Società*, anche nel caso in cui alla stessa sia stato corrisposto il relativo nolo o parte di esso, non comporterà l'imbarco effettivo del *Veicolo* ogni qualvolta le circostanze concrete ne impediscano la realizzazione. In tal caso, la *Società*, seppur tenuta alla restituzione del nolo eventualmente incassato, non risponderà comunque dei danni per il mancato imbarco del *Veicolo*, ove l'avente diritto al risarcimento del danno non provi che ciò è derivato da fatto imputabile alla *Società* medesima.

7. Condizioni di trasporto

L'Adria Ferries S.p.A., preso atto che i trasporti che assume hanno unicamente ad oggetto i *Veicoli* e non già le merci eventualmente ivi contenute (di cui lo *Shipper/Caricatore* fa menzione solo ai fini della compilazione del manifesto di carico) e che non le è data la possibilità di prendere visione e quindi di conoscere la tipologia, la quantità e le condizioni delle cose di cui alla dichiarazione dello *Shipper/Caricatore* (laddove i *Veicoli* vengono da quest'ultimo imbarcati debitamente sigillati e piombati), non risponderà per eventuali ammanchi e/o danni alle merci e/o agli oggetti presenti nei *Veicoli* caricati a bordo.

8. Trasporti refrigerati

Ogni *Veicolo* frigorifero è soggetto a norme di sicurezza, che proibiscono l'utilizzo dei propri generatori d'energia elettrica una volta a bordo. Lo *Shipper/Caricatore*, sotto la propria esclusiva responsabilità, anche nei confronti di terze parti, potrà avvalersi delle connessioni al sistema elettrico principale della nave, se esistenti e/o disponibili a bordo, se non utilizzate da altri mezzi e se compatibili con le caratteristiche del *Veicolo*. La *Società* non garantisce la sussistenza di connessioni al sistema elettrico principale della nave. Una volta intervenuto il collegamento con detto sistema elettrico, ove esistente, rimarrà nell'esclusiva responsabilità dello *Shipper/Caricatore*, anche per il tramite del proprio *Autista*, la verifica del corretto funzionamento del motore/generatore del *Veicolo*, che dovrà essere comunque dotato dello speciale circuito di corrente alternata *Antidef* approvato dalle Autorità competenti. A mente di quanto precede e delle modalità d'utilizzazione del sistema elettrico della nave, non potranno essere ritenuti responsabili la *Società* e l'equipaggio, in ipotesi d'assenza di connessioni al sistema elettrico principale della nave e, se esistenti, in ipotesi di temporanea interruzione o di mancanza di fornitura elettrica, di sbalzi improvvisi di tensione o di qualsiasi altro guasto del sistema di generazione e fornitura di elettricità dell'unità navale, anche qualora riconducibile all'equipaggio. Per motivi di sicurezza e per l'incolumità dei passeggeri e dei mezzi caricati a bordo, la fornitura d'energia sarà interrotta se il motore del *Veicolo* frigorifero dovesse mostrare malfunzionamenti od anomalie.

9. Responsabilità

Fermo quanto previsto all'art. 7 che precede, la *Società* non sarà comunque responsabile - e quindi non risponderà - per ritardi alla partenza od all'arrivo ovvero per la perdita e/o l'avaria dei *Veicoli* ovvero per qualsivoglia altro danno verificatosi nel corso del trasporto, laddove l'avente diritto al risarcimento del danno non provi che ciò è derivato da fatto imputabile alla *Società* medesima.

10. Impedimenti prima della partenza

Se la partenza della nave è impedita o cancellata, il contratto è risolto. Se la partenza della nave è soverchiamente ritardata, il contratto potrà essere risolto. In tutti i casi che precedono, la *Società* non risponderà comunque dei danni per la mancata partenza e/o per la cancellazione di corse e/o per il soverchio ritardo, ove l'avente diritto al risarcimento del danno non provi che ciò è derivato da fatto imputabile alla *Società* medesima. Se la risoluzione avviene dopo l'imbarco, seppur fermo quanto precede, lo *Shipper/Caricatore* sarà tenuto a sopportare le spese dell'immediata scaricazione. Ove il *Veicolo* non dovesse essere tempestivamente sbarcato ad opera dello *Shipper/Caricatore* per qualsivoglia ragione, il *Veicolo* medesimo (i) potrà essere scaricato dalla *Società* e posizionato sulla banchina od in deposito attrezzato a rischio, spese e responsabilità dello *Shipper/Caricatore* ovvero, in alternativa, (ii) potrà essere lasciato a bordo: in tale ultimo caso, lo *Shipper/Caricatore* dovrà farsi carico di tutti i noli relativi alle tratte in cui il *Veicolo* è rimasto nel *garage* della nave sino al momento dello sbarco effettivo.

11. Impedimento temporaneo

Se la partenza della nave o la prosecuzione del viaggio è temporaneamente impedita, il contratto rimarrà in vigore e lo *Shipper/Caricatore* non avrà diritto a riduzione di nolo, espressamente escluso qualsivoglia obbligo per la *Società* medesima di risarcire i danni, salva l'ipotesi in cui l'avente diritto al risarcimento del danno non provi che ciò sia derivato da fatto imputabile alla *Società* medesima. Lo *Shipper/Caricatore* e/o il *Ricevitore* (ove abbia aderito al contratto di trasporto ai sensi delle disposizioni che seguono) potranno, per tutta la durata dell'impedimento, fare scaricare il *Veicolo* a proprie spese e sotto la propria responsabilità con l'obbligo di ricaricarlo,

fermo il risarcimento del danno eventualmente dovuto da parte dello *Shipper/Caricatore* e/o del *Ricevitore* conseguente a tale loro operata scelta.

12. Deviazioni di rotta od approdi in porti diversi

Il Comandante è autorizzato, in caso di necessità e/o per la sicurezza della navigazione e/o più in generale per qualsiasi occorrenza della nave e del viaggio, a modificare la propria rotta, ad approdare in porti diversi rispetto a quello previsto in contratto e ad ordinare allo *Shipper/Caricatore* e/o al *Ricevitore* di far sbarcare - a loro spese e sotto la loro responsabilità - i *Veicoli* in qualsiasi porto che non sia quello della destinazione finale, potendo così dichiarare il viaggio concluso. In tal caso, la *Società* rimborserà, dietro specifica richiesta, quella parte di nolo relativa alla tratta non eseguita, esentata così dalla corresponsione di ogni altra forma d'indennizzo o di ristoro di eventuali danni o d'altro, a cui lo *Shipper/Caricatore*, il *Ricevitore* ed i loro aventi diritto, sin da ora e per quanto occorrer possa, rinunciano espressamente, salva l'ipotesi in cui non venga provato che tali eventi sono derivati da colpa della *Società* medesima.

13. Interruzione del viaggio

Se, dopo la partenza, il viaggio è interrotto o soverchiamente ritardato per qualsivoglia ragione, il nolo sarà dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso ed il Comandante potrà ordinare allo *Shipper/Caricatore* e/o al *Ricevitore* di sbarcare - a loro spese e sotto la loro responsabilità - i *Veicoli*, potendo così dichiarare il viaggio concluso. In tal caso, la *Società* rimborserà, dietro specifica richiesta, quella parte di nolo relativa alla tratta non eseguita, esentata così dalla corresponsione di ogni altra forma d'indennizzo o di ristoro di eventuali danni o d'altro, a cui lo *Shipper/Caricatore*, il *Ricevitore* ed i loro aventi diritto, sin da ora e per quanto occorrer possa, rinunciano espressamente, salva l'ipotesi in cui non venga provato che tali eventi sono derivati da colpa della *Società* medesima.

14. Impedimento all'arrivo

Ove l'approdo sia impedito o soverchiamente ritardato, il Comandante, ove non abbia ricevuto ordini dallo *Shipper/Caricatore* od ove gli ordini ricevuti non siano eseguibili, dovrà provvedere nel

modo migliore per l'interesse della nave e del carico, eventualmente approdando in altro porto o ritornando al porto di partenza, salvo in ogni caso il diritto della *Società* di vedersi rimborsare le spese e risarcire i danni dallo *Shipper/Caricatore* conseguenti alle indicazioni da quest'ultimo fornite - ove eseguibili - o dall'aver comunque operato - in loro assenza - nel suo interesse.

15. Imbarco su ponti scoperti e caricazione incompleta

Salvo espressa contraria richiesta dello *Shipper/Caricatore*, la *Società* avrà facoltà di far caricare, in base a propria decisione ed all'occorrenza, ogni tipo di *Veicolo* sul ponte scoperto. In tal caso, lo *Shipper/Caricatore* accetta in maniera espressa e specifica tale modalità di carico, esonerando la *Società* da ogni e qualsiasi responsabilità per eventuali danni ai *Veicoli*. Ove lo *Shipper/Caricatore* avesse a consegnare un numero di *Veicoli* inferiore rispetto a quello convenuto, dovrà pagare il nolo intero. Il Comandante potrà comunque imbarcare altri *Veicoli* a completamento degli spazi non occupati dallo *Shipper/Caricatore*.

16. Sostituibilità della nave

La *Società* avrà facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto commissionato.

17. Recesso dello *Shipper/Caricatore*

Lo *Shipper/Caricatore*, qualora abbia avuto conferma dal *Vettore* dell'avanzata sua richiesta di prenotazione di spazi navi, potrà recedere dal contratto: a) sino a 10 (dieci) ore prima della prevista partenza nave, senza alcun onere; b) successivamente a tale indicata scadenza e sino alla partenza della nave, versando al *Vettore* l'intero nolo relativo agli spazi prenotati. Ad avvenuta chiusura del portello della rampa *garage*, lo *Shipper/Caricatore* non potrà più recedere dal contratto. Fermo quanto precede, ove il recesso venisse esercitato ad avvenuto imbarco del *Veicolo*, lo *Shipper/Caricatore* dovrà procedere a proprie spese e sotto la propria responsabilità all'immediato sbarco del *Veicolo* medesimo. Ove detto sbarco non fosse eseguito tempestivamente per qualsivoglia ragione, il *Veicolo (i)* potrà essere scaricato dalla *Società* e posizionato sulla banchina od in deposito attrezzato a rischio, spese e responsabilità dello *Shipper/Caricatore* ovvero, in

alternativa, (ii) potrà essere lasciato a bordo: in tale ultimo caso, lo *Shipper/Caricatore* dovrà farsi carico di tutti i noli relativi alle tratte in cui il *Veicolo* rimarrà nel *garage* della nave sino al momento dello sbarco effettivo.

18. Diritti ed obblighi dell'Autista

L'*Autista* che accompagnerà nel trasporto il *Veicolo* imbarcato avrà diritto ad un biglietto di passaggio gratuito comprensivo di pasto e di sistemazione in cabina. Tale biglietto è personale, non è cedibile ed è valido solo per il trasporto in esso specificato. L'*Autista* è tenuto a custodire diligentemente il biglietto per giustificare il proprio diritto al viaggio e ad esibirlo a qualsiasi ufficiale della nave o funzionario del *Vettore* che ne facesse richiesta. L'*Autista* sfornito del biglietto dovrà darne immediato avviso al Comandante e/o al commissario di bordo. In difetto, sarà tenuto - con lo *Shipper/Caricatore* - al pagamento del prezzo di passaggio sino al porto di destino. L'*Autista* occuperà il posto indicato nel biglietto ed, in mancanza, quello che gli verrà segnalato dal Comandante o dal commissario di bordo. La Compagnia, per la sicurezza della navigazione e delle altre persone a bordo, avrà la facoltà di destinare l'*Autista* ad un posto diverso. Nel caso in cui il posto assegnato fosse di tipologia superiore, non verrà richiesto il pagamento di alcuna tariffa. In caso d'emergenza, ogni *Autista* dovrà mettersi a disposizione del Comandante e degli ufficiali e dovrà eseguire disciplinatamente gli ordini e le prescrizioni che avesse a ricevere. Le cabine dovranno essere tassativamente liberate almeno due ore prima dell'arrivo in porto, per consentire che le operazioni di sbarco si svolgano in sicurezza. L'*Autista* sarà tenuto ad osservare le disposizioni di Legge in materia (italiane ed estere), le presenti *Condizioni Generali*, nonché gli eventuali regolamenti della *Società* riguardanti i trasporti qui disciplinati: risponderà quindi - in uno con lo *Shipper/Caricatore* - per tutti i danni causati agli arredi nave, alle sue pertinenze ed accessori, alle sue attrezzature, oltre che ai passeggeri, ai beni di questi ultimi, al personale dipendente od agli ausiliari della *Società*, e per tutte le contravvenzioni, multe e spese alle quali, per fatto a lui imputabile, dovesse essere assoggettata la *Società* dalle Autorità portuali, doganali, sanitarie e/o da qualsiasi altra Autorità di qualsivoglia Paese, restando ferma la facoltà di Adria



Ferries S.p.A. di denunciare l'*Autista* medesimo che si sia reso responsabile dei succitati comportamenti qualora gli stessi integrino ipotesi d'illecito penale secondo la normativa applicabile. L'*Autista*, qualora a bordo dovesse pregiudicare la sicurezza del viaggio, disturbare altri *Autisti*, i passeggeri e l'equipaggio o comportarsi comunque in modo d'arrecare loro disagio, creare intralcio all'equipaggio nello svolgimento delle sue mansioni, non osservare le disposizioni del Comandante della nave e dei di lui preposti in tema di corretto comportamento o di rispetto delle procedure, potrà essere assoggettato alle misure necessarie per impedire o limitare tali condotte, ivi comprese eventuali misure coercitive nei limiti delle previsioni di Legge, nonché allo sbarco od al rifiuto della prosecuzione del trasporto. Ogni *Autista* sarà tenuto, a propria cura e spese e sotto la propria responsabilità, a verificare, prima dell'imbarco, i propri documenti presso le Autorità di polizia preposte, al fine d'accertare che i medesimi siano idonei per l'entrata nel Paese di sbarco ed in corso di validità. La Compagnia non rimborserà alcunché allo *Shipper/Caricatore* ove il suo *Autista* non sia autorizzato dalla Polizia di frontiera all'imbarco od allo sbarco perché trovato con documenti non idonei all'espatrio; la Compagnia si riserva il diritto di rivalersi nei confronti dell'*Autista* - e dello *Shipper/Caricatore* - per eventuali sanzioni e/o multe che dovesse ricevere in conseguenza delle suddette circostanze. Adria Ferries S.p.A. si riserva inoltre la facoltà di non imbarcare sulle proprie navi *Autisti* che avessero adottato in precedenti occasioni/viaggi comportamenti in violazione alle disposizioni di cui alle presenti *Condizioni Generali* ovvero che si trovino - ad insindacabile giudizio della *Società* medesima - in condizioni fisiche o psichiche tali da non consentire d'affrontare il viaggio ovvero da determinare pericolo per gli altri *Autisti* e passeggeri in conseguenza d'abuso di stupefacenti, allucinogeni, alcool, malattia, infermità e quant'altro, comunicandone tempestivamente le ragioni allo *Shipper/Caricatore*. In tutti i surriferiti casi, l'*Autista* e, per esso, lo *Shipper/Caricatore* non avranno diritto ad alcuna indennità e/o risarcimento e saranno a loro volta responsabili per i danni arrecati alla nave, a tutte le sue dotazioni ed equipaggiamenti, a terzi, nonché a cose di terzi. L'accettazione dell'*Autista* a bordo da parte della *Società* non dovrà essere considerata come rinuncia da parte della *Società* medesima al diritto



di contestare in seguito le sue condizioni, anche se conosciute dal *Vettore* al momento dell'imbarco e/o della partenza della nave. Nel caso in cui il cennato stato dell'*Autista* venisse constatato durante la navigazione, il Comandante della nave avrà titolo per prendere tutte le misure più opportune previste dalla Legge per la sicurezza degli altri *Autisti* e dei passeggeri e della navigazione. L'*Autista* si obbliga inoltre al rispetto delle disposizioni della *Società* che vietano di fumare nei locali interni della nave. In caso di cancellazione o di ritardata partenza della nave, all'*Autista* saranno comunque garantiti le informazioni, l'assistenza ed i diritti di cui agli artt. 16, 17 e 18 del Reg. UE n. 1177/10, fatte comunque salve le esenzioni di cui all'art. 20 del medesimo Regolamento.

19. Adesione al contratto da parte del *Ricevitore*

Una volta attraccata la nave al porto di destino, il ritiro delle chiavi dei *Veicoli* presenti nel *garage* dell'unità navale ovvero l'avvio delle operazioni di loro messa in moto ovvero il loro aggancio da parte del *Ricevitore* - anche per il tramite dei propri *Autisti* e/o ausiliari ovvero degli addetti dell'impresa portuale dallo stesso incaricata della scaricazione - al fine di dar corso alle operazioni di sbarco dei *Veicoli* medesimi, equivarrà ad adesione al contratto di trasporto da parte del *Ricevitore* stesso, al quale potranno pertanto essere opposte tutte le pattuizioni qui previste. Tale adesione non libererà comunque lo *Shipper/Caricatore* dalle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto concluso con il *Vettore*, né dalle presenti *Condizioni Generali*.

20. Avaria comune

L'avaria comune è disciplinata dallo *York Antwerp Rules* del 1974. In ipotesi d'avaria comune, il *Ricevitore*, prima di prendere in consegna il *Veicolo*, dovrà sottoscrivere il *Lloyd's Avarage Bond*, anche per il tramite dei propri *Autisti* e/o ausiliari ovvero degli addetti dell'impresa portuale dallo stesso incaricata dello sbarco del mezzo dalla nave, e dovrà conseguentemente corrispondere il deposito pattuito dalla *Società*, come garanzia della prestazione. Il deposito di cui all'art. 22 del suddetto *York Antwerp Rules* sarà versato sul conto intestato alla *Società* medesima.

21. Riserve, prescrizione e decadenza

Eventuali fatti pregiudizievoli e/o danni da ritardo nell'esecuzione della prestazione di trasporto e/o danni ai *Veicoli* verificatisi durante la spedizione dovranno essere fatti constatare (i) per iscritto ed (ii) in contraddittorio col Comandante della nave dallo *Shipper/Caricatore* e/o dal *Ricevitore*, anche per il tramite dei loro *Autisti* o dei loro ausiliari o degli addetti dell'impresa portuale dagli stessi incaricata, (iii) immediatamente al termine della prestazione della *Società* e quindi prima dell'avvio da parte loro delle operazioni di sbarco ai sensi dell'art. 3 che precede. In mancanza del rispetto anche di una sola delle condizioni *sub (i), (ii) e (iii)* (cfr. comma precedente), si presumerà il trasporto correttamente eseguito, siccome i *Veicoli* riconsegnati dalla *Società* in conformità alle indicazioni contenute nel contratto e la prestazione svolta in osservanza dei termini di resa pattuiti. I diritti derivanti dal contratto di trasporto dei *Veicoli* si prescrivono col decorso di sei mesi dalla loro riconsegna, ai sensi delle disposizioni di legge in materia. In caso di perdita totale o di mancata riconsegna o di ritardo nella resa, il termine di cui sopra decorrerà dalla data d'arrivo della nave nel porto di destino ovvero dalla data in cui la nave vi sarebbe dovuta arrivare. Fermo quanto precede, in nessun caso potranno essere proposte azioni risarcitorie in danno della *Società*, per qualsivoglia titolo o ragione, qualora sia trascorso un anno dalla data d'arrivo della nave nel porto di destino ovvero dalla data in cui la nave vi sarebbe dovuta arrivare.

22. Diritto di ritenzione sui *Veicoli*

La *Società*, a garanzia di ogni proprio diritto di credito nei confronti dello *Shipper/Caricatore* maturato in esecuzione anche di altri trasporti, potrà esercitare diritto di ritenzione su tutti i *Veicoli* in sua detenzione oggetto degli incarichi conferiti dallo *Shipper/Caricatore* stesso, posto che, anche qualora tali *Veicoli* siano stati oggetto di altra prestazione rispetto a quella per cui è sorto il credito, ogni singola attività commissionata dallo *Shipper/Caricatore* costituisce esecuzione di un unico contratto di trasporto. Il cennato diritto di ritenzione avrà comunque effetto anche in pregiudizio dei terzi che vantano diritti - anche reali - sulla cosa (*Ricevitore* e proprietario compresi), qualora chi ha svolto le prestazioni e/o sostenuto le spese sia stato in buona fede. La *Società* potrà ritenere la cosa

soggetta al privilegio finché non sarà soddisfatta del proprio credito e potrà anche venderla secondo le norme stabilite per la vendita del pegno.

23. Giurisdizione, Legge applicabile e Foro competente

I contratti di trasporto qui disciplinati e le presenti *Condizioni Generali* saranno sottoposti alla legge ed alla giurisdizione italiane. Per ogni controversia relativa alla validità, interpretazione, esecuzione, risoluzione ed estinzione dei contratti di trasporto qui disciplinati e delle presenti *Condizioni Generali*, come pure per ogni altro aspetto e profilo ad essi collegati, lo *Shipper/Caricatore* accetta l'esclusiva competenza del Tribunale di Ancona, con esclusione di qualsivoglia altro Foro.

24. Privacy

I dati personali degli utenti verranno trattati nel rispetto delle disposizioni di cui al D.Lgs. 196/03 ed al Reg. UE 679/16. Per quel che attiene alle modalità ed alle finalità del trattamento dei dati personali, alle facoltà degli utenti e ad ogni altro aspetto correlato alla *Privacy*, all'informativa ed al consenso al trattamento dei dati personali, si fa espresso rimando al seguente link: <https://www.adriaferries.com/it/privacy-policy.html>

25. Condizioni sanitarie del passeggero

Il Comandante avrà facoltà di rifiutare il passaggio a chiunque si trovi, ad insindacabile suo giudizio o della *Società*, in condizioni fisiche, psichiche o di salute tali da non consentirgli d'affrontare il viaggio o tali da pregiudicare anche solo potenzialmente la salute o la sicurezza di altre persone, od a chiunque risulti, per abuso di stupefacenti, allucinogeni, alcool, malattia, infermità, o per qualsivoglia altro motivo, pericoloso per le altre persone. Sarà facoltà della *Società* eseguire controlli sanitari ed accertamenti secondo le modalità di volta in volta ritenute più opportune. In tutti i surriferiti casi, tale passeggero non avrà diritto ad alcuna indennità e/o al risarcimento danni e sarà a sua volta responsabile per i danni arrecati alla nave, a tutte le sue dotazioni ed equipaggiamenti, a terzi, nonché a cose di terzi. L'accettazione del passeggero a bordo da parte



della *Società* non dovrà essere considerata come rinuncia da parte della *Società* medesima al diritto di contestare in seguito le condizioni del passeggero sia che queste fossero conosciute o meno dal *Vettore* al momento dell'imbarco e/o della partenza della nave. Nel caso in cui il cennato stato del passeggero venisse constatato durante la navigazione, il Comandante della nave avrà titolo per prendere tutte le misure più opportune previste dalla Legge per la sicurezza degli altri passeggeri e della navigazione.