

***KUSHTET E PËRGJITHSHME PËR TRANSPORTIMIN E AUTOMJETEVE TREGTARE  
DHE TË SHOFRËVE***

**1. Mbi këto Kushte të Përgjithshme për Transportimin e Automjeteve Tregtare dhe të Shoferëve**  
Këto Kushte të Përgjithshme për Transportimin e Automjeteve Tregtare dhe të Shoferëve (tani e tutje, do të quhen edhe vetëm *Kushtet e Përgjithshme*), të hartuara edhe në gjuhën angleze dhe shqipe, disiplinojnë të gjitha transportet e *pullman* (autobus), automjeteve bujqësore ose të punës, *trucks, trailers*, gjysmë rimorkio, *containers, road trailers*, automjete për eksport dhe, në përgjithësi, të çdo automjeti tregtar ose të përdorur për transportin e mallrave (tani e tutje, madje vetëm *Automjete* ose *Automjet*) dhe shoferët e tyre (tani e tutje, *Shoferë* ose *Shofer*), të porositur nga *Shipper* për Adria Ferries S.p.A. (në vijim, do të quhet edhe vetëm *Shoqëria*) dhe të kryer nga vetë *Shoqëria* me anije në pronësi ose në dispozicion të saj ose nëpërmjet ndërmarrjeve të tjera të lundrimit të ngarkuara për këtë qëllim. Këto *Kushte të Përgjithshme* nuk rregullojnë përkundrazi transportet e pasagjerëve, bagazheve të tyre dhe të automjeteve jo-komerciale shoqëruese të porositur për Adria Ferries S.p.A. (për të cilët duhet të kihen parasysh *Kushtet e Përgjithshme për Transportimin e Pasagjerëve, Bagazheve të tyre dhe Automjeteve shoqëruese*), si dhe transportet e mallrave mbi *pallets* (për të cilët duhet të kihen parasysh *Kushtet e Përgjithshme për Transportimin e Mallrave mbi Pallets*). Këto *Kushte të Përgjithshme* dhe modifikimet e tyre të mundshme dhe/ose integrimet (që mund të konsultohen pranë zyrave dhe agjencive rekomanduese të *Shoqërisë*, pranë *terminaleve* portuale të *Shoqërisë* së Lundrimit, pranë komandave të bordit, si dhe në faqen e internetit të Adria Ferries S.p.A. - [www.adriaferries.com](http://www.adriaferries.com)), edhe nëse nuk janë nënshkruar nga *Shipper* (spedicioneri), në çdo rast do të konsiderohen të njohura dhe të pranuar në përputhje me ligjin në fuqi, nga ai vetë - i cili rrjedhimisht do të ketë detyrimin t'i zbatojë ato dhe të detyrojë zbatimin e tyre plotësisht nga *Shoferët* e tij dhe/ose ndihmësit (ose për *Ngarkuesit*) - duke pasur parasysh se në sektorin në fjalë kjo formë miratimi është e lejuar nga traditat normative, që kontraktuesit e sotëm kanë njohuri ose duhet të njohin, dhe që respektohet rregullisht nga palët e kontratave të të njëjtit tip në degën tregtare që këtu na intereson. Përveç të tjerave kuptohet se, për atë çfarë nuk parashikohet këtu, duhet t'i referohemi dispozitave ligjore përkatëse.

**2. Modaliteti i nënshkrimit të këtyre Kushteve të Përgjithshme dhe të kontratave të veçanta të transportimit**

*Shipper* (spedicioner) është subjekti i cili jep ose në emrin e të cilit jepen detyrat e transportit për *Shoqërinë*, ashtu siç paraqitet më pas në kontratat e veçanta. *Ngarkuesi* është subjekti që,

gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferëve* të tij dhe/ose punonjësve të ndërmarrjes portale, të caktuar për këtë qëllim, i dorëzon ngarkesën *Vektorit* (bartësit), duke u kujdesur për imbarkimin dhe duke kryer aktivitetet që lidhen me të (siç përshkruhet më mirë në Nenin 3, në vijim). Për ta bërë të vlefshëm raportin e kontraktimit që është i disiplinuar këtu, *a*) në qoftë se *Shipper* nuk i ka nënshkruar këto *Kushte të Përgjithshme* dhe/ose kontratat e veçanta të transportit, ky nënshkrim mund të vendoset në mënyrë të vlefshme në emrin e tij dhe për llogari të tij nga *Ngarkuesi*, gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferëve* të tij dhe/ose ndihmësve ose punonjësve të ndërmarrjes portuale të ngarkuar për imbarkimin e *Automjetit* në anije; *b*) në qoftë se këto *Kushte të Përgjithshme* dhe kontratat e veçanta të transportit nuk do të nënshkruhen nga *Ngarkuesi* sipas modaliteteve të sipërpërmendura, kontratat e veçanta kurdoherë duhet të konsiderohen plotësisht të vlefshme dhe efikase ndërmjet palëve në rast se janë përfunduar *per facta concludentia*, duke gjetur zbatim të plotë këto *Kushte të Përgjithshme* ashtu siç janë përmendur aty me përpikëri. Si rezultat i asaj që është përmendur më sipër, të gjitha detyrimet sipas këtyre *Kushteve të Përgjithshme* dhe të kontratave të veçanta të transportit do të kuptohen se do t'i referohen si *Shipper*-it ashtu edhe *Ngarkuesit*, të cilët duhet t'i përmbushin me kujdes ato dhe që kështu do të paraqiten pa dallim këtu e tutje me termin "*Shipper/Ngarkues*".

### **3. Marrja përsipër e detyrës së transportimit dhe ekzekutimi i operacioneve të imbarkimit dhe zbarkimit**

Transporti ndërmerret nga *Shoqëria* në kushte *F.I.O. (free in/free out)*. *Shipper/Ngarkuesi*, gjatë fazës së prenotimit, duhet të komunikojë dimensionet e sakta dhe tipologjinë dhe peshën e përgjithshme, targën e *Automjetit* të tij, e përveç kësaj duke treguar gjithashtu nëse vetë *Automjeti* transporton materiale ose mallra të ndezshme, eksplozive, gërryese, të rrezikshme ose sidoqoftë që janë subjekte ndaj disiplinës *IMDG Code*. Në rast se të dhënat e mësipërme nuk kanë qenë deklaruar ose janë paraqitur në mënyrë të rreme nga *Shipper/Ngarkuesi*, *Shoqëria* gjithashtu mund të vendosë që ta zgjidhë kontratën e transportit, pa paragjykuar të drejtën e saj për kompensimin nga dëmet e pësuar, përveç se të refuzojë ngarkimin e *Automjetit* dhe/ose të urdhërojë zbarkimin e tij të menjëhershëm, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të vetë *Shipper/Ngarkuesit*. *Shoqëria*, aty ku - me gjithë mosrespektimin nga ana e *Shipper/Ngarkuesit* për të përmbushur detyrimin e përmendur të informacionit - të vendosë që të mos e zgjidhë kontratën dhe të refuzojë imbarkimin e *Automjetit*, ajo do të kenë të drejtë të kërkojë pagesën e diferencave tarifore përkatëse të parashikuara dhe të "*fees*" për mungesën e konformitetit të asaj që është deklaruar në kontratë, duke lënë në fuqi të drejtën e kompensimit për dëmet. Kalimi mbi

platformë (rrëpirë, shkallare) në hyrje dhe në dalje nga anija, imbarkimi dhe zbarkimi, sistemimi në bord në zonën e caktuar, transiti dhe manovra e *Automjeteve* në *garazhin* e njësisë detare, do të bëhet nën kujdesin, përgjegjësinë e rrezikut dhe nën përgjegjësinë ekskluzive të *Shipper/Ngarkuesit* (kalimi mbi rrëpirën në hyrje, imbarkimi, transiti dhe manovra në *garazhin* e anijes, si dhe sistemimi në bord) dhe të *Marrësit* (ose të *Shipper/Ngarkuesit* në qoftë se vetë *Marrësi* nuk ka nënshkruar kontratën e transportit) (transitin dhe manovrimin në *garazhin* e anijes, kalimin mbi platformën/rrëpirën në dalje, si dhe zbarkimin), edhe nëse do të duhej të merrnin këshilla nga ana e personelit në bord. Imbarkimi i *Automjeteve* objekt i transportit do të bëhet sipas rendit dhe kriterëve që përcaktohen herë pas here nga komanda e anijes dhe/ose nga ndihmësit e saj dhe punonjësit. Ai do të jetë në varësi të kërkesave të anijes, për çdo nevojë tjetër, sidoqoftë që është e lidhur me mundësinë e lundrimit të njësisë detare (anijes) dhe me sigurinë e lundrimit; e gjithë kjo, në varësi të gjykimit të padiskutueshëm të komandës së anijes, edhe në rast se ndërmjet *Shipper/Ngarkuesit* dhe *Shoqërisë* është bërë një marrëveshje që ka të bëjë me rezervimin e hapësirës. Përgjegjësi i ngarkimit gjithashtu do të refuzojë imbarkimin e *Automjeteve* në mbingarkesë përkundrejt kapacitetit zyrtar të tyre. Pasi të përfundojnë operacionet e kalimit mbi platformën në hyrje, të imbarkimit, transitit dhe të manovrimit në *garazhin* e anijes, si dhe sistemimet në bord - operacione që kryhen të gjitha drejtpërdrejt nga *Shoferët* dhe/ose ndihmësit e *Shipper/Ngarkuesit* ose, në mungesë të tyre, nga ndërmarrja portuale e vetë *Shipper/Ngarkuesit* të caktuar – çdo *Automjet* duhet të parkohet nga shoferi me motor dhe me dritat e fikura, me frenin e dorës të ngritur dhe me marshin e ingranuar, të gjitha dyert duhet të jenë të mbyllura me pajisjet përkatëse të sigurisë. Çelësat, të cilët kurrë nuk do të jenë në dispozicion të ekuipazhit (përveç se në raste emergjence dhe/ose rreziku), duhet të mbahen nga *Shoferi* (nëse edhe ai gjendet në bord) ose (kur nuk është i pranishëm) të vendosur nga punonjësi i caktuar i ndërmarrjes portuale, i ngarkuar për imbarkimin, në qese të veçanta që gjenden në anije, të caktuara nga *Komandanti* dhe të dyllosura në mënyrën e duhur. Në këtë rastin e fundit, vetëm *Marrësi*, gjithashtu edhe nëpërmjet ndihmësve të tij dhe/ose punonjësit të ndërmarrjes portuale të vetë *Marrësit* të ngarkuar marrjen në dorëzim të *Automjetit* të destinuar, mund të procedojë në momentin e zbarkimit për të marrë çelësin e vetë *Automjetit* nga qeset e caktuara. Nënkuptohej gjithashtu që *Shoferët* - nëse janë në bord - duhet të jenë gjithnjë në dispozicion të *Shoqërisë* dhe të ndjekin udhëzimet e saj në rast se ka hipoteza emergjencash ose rreziku. Pas ancorimit të anijes në portin e mbërritjes, *Shoqëria* do të ketë përfunduar shërbimin e saj dhe *Marrësi* (ose *Shipper/Ngarkuesi*, kur vetë *Marrësi* nuk ka miratuar kontratën e transportit), gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferëve* të saj të imbarkuar dhe/ose

të ndihmësve të tij dhe/ose me punonjës in e ndërmarrjes portuale përgjegjëse, do të ketë detyrimin që menjëherë të marrë në dorëzim *Automjetin* për ekzekutimin e operacioneve të transitit, të manovrave në *garazhin* e anijes, të kalimit në platformën e daljes dhe të zbarkimit (përveç tjerash pa penguar dhe/ose vonuar rrjedhën normale të zbarkimit të *Automjeteve* të tjera, të pasagjerëve dhe të makinave shoqëruese, si dhe të mallrave). Në rastin kur *Marrësi*, nëpërmjet ndërmjetësisë së *Shoferëve* të tij dhe/ose ndihmësve të tij dhe/ose punonjësve të ndërmarrjes portuale të ngarkuar me detyrë nga ai vetë, nuk e tërheq menjëherë *Automjetin* ose nuk do të procedojë menjëherë të kryejë operacionet e përshkuara të zbarkimit sepse nuk gjendet përbri anijes për shkak të keqfunksionimit apo defektit të *Automjetit* ose për ndonjë arsye tjetër, Adria Ferries S.p.A. do t'i kërkojë udhëzime *Shipper/Ngarkuesit*, meqë në çdo rast ky *Automjet* të jetë në gjendje të shkarkohet dhe të pozicionohet nga *Shoqëria (i)* mbi dokun ose në një depo të pajisur për këtë punë, duke qenë rreziku shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të *Shipper/Ngarkuesit* dhe të *Marrësit* (kur ky i fundit i është përmbajtur kontratës së transportit në përputhje me nenin 15, si në vijim), pasi ato kanë përgjegjësi të përbashkët; si alternativë; *(ii)* lihet në bord: në këtë rastin fundit, *Shipper/Ngarkuesi* dhe *Marrësi* (ku ky i fundit e ka miratuar kontratën e transportit, gjithmonë duke pasur parasysh dispozitat e mëposhtme) duhet, meqë kanë përgjegjësi të përbashkët, të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet/rrugët në të cilat *Automjeti* do të mbetet në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbarkimit efektiv. Gjatë fazës së kalimit të *Automjeteve* mbi platformën në dalje dhe/ose në hyrje të anijes, të imbarkimit të tyre dhe/ose zbarkimit, të transitit dhe të manovrimit në *garazhin* e njësisë detare, si dhe të sistemimit në hapësirat e përdorura për këtë qëllim (operacione që kryhen të gjitha nga *Shipper/Ngarkuesi* dhe/ose nga *Marrësi* në autonomi absolute, gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferëve* të tyre dhe/ose ndihmësve të tyre dhe/ose punonjësve të ndërmarrjes portuale), vetë *Shipper/Ngarkuesi* dhe/ose *Marrësi* do të jenë të vetmit përgjegjës për çdo dëm eventual: *a)* për *Automjetin* e tyre, për mallrat dhe për çdo gjë që gjendet aty, *b)* për vetë ata si persona dhe për personat që janë të pranishëm në *Automjet*, *c)* ndaj palëve të treta, ndaj *Automjeteve* të tyre, mallrave dhe/ose bagazheve të tyre, *d)* ekuipazhit, anijes dhe pertinencave të saj, orendive dhe pajisjeve.

#### **4. Operacioni i risazhit (lidhje dhe fiksimit) dhe/ose derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) e *Automjeteve* dhe përplasja e mundshme gjatë fazës së lundrimit**

Në përputhje me dispozitat e Konventës SOLAS '74 dhe të *Cargo Securing Manual* (Manualit të Sigurimit të Ngarkesës) siç përmenden aty, operacionet e risazhit (lidhjes dhe fiksimit) të *Automjeteve* të ngarkuara në anije do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit. Sidoqoftë, këto

operacione do të kryhen vetëm (a) në rastet dhe situatat e treguara në *Cargo Securing Manual* (b) për të shmangur që vetë *Automjetet* të mos pësojnë lëvizje oshiluese si rezultat i rrokullisjes dhe/ose lëkundjeve bash e kiç gjatë lundrimit - dhe jo tashmë për të kundërshtuar lëvizjen e tyre gjatësore përpara ose prapa, që përkundrazi pengohet vetëm me futjen e frenit të parkimit dhe të marshit në fund të imbarkimit të *Automjeteve* mbi anije (këto operacionet e fundit janë ekskluzivisht nën përgjegjësinë e *Shipper/Ngarkuesit* nëpërmjet *Shoferit* të tij dhe/ose ndihmësve të tij dhe/ose punonjësve të ndërmarrjes portuale të ngarkuar me përgjegjësi nga ai vetë). Operacionet e derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) gjithashtu duhet të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit dhe kurrë nga *Marrësi* dhe/ose nga *Shoferët*. Duke pasur parasysh atë çfarë kemi përmendur më sipër, pronarët e *Automjeteve*, nëse këto automjete do të duhej të përparonin ose të prapseshin sipas gjatësisë gjatë lundrimit duke u ndeshur me *Automjetet* e tjera ose duke u përplasur me pjesët e njësisë detare, do të jenë përgjegjësit e vetëm për dëmet që do të vërtetohen, madje edhe në mungesë të risazhit (lidhjes dhe fiksimit) të tyre ose si rezultat i derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) të tyre, kështu ata vetë duke dëmshpërblyer *Shoqërinë* për dëmet e shkaktuara ose duke e mbajtur atë të zhdëmtuar nga pagesa e çdo shume për shkakun e denoncimit të dëmit nga palët e treta të dëmtuara. Po kështu, *Shipper/Ngarkuesi* heq dorë tani për çdo pretendim në drejtim të *Shoqërisë* për hipotezën në të cilën *Automjeti* i tij do të pësonte dëmtime për arsyet e mësipërme.

### **5. Objekti i transportit dhe njësisë së ngarkimit**

Objekt i transportit do të jenë *Automjetet* e imbarkuara, të zhvendosur dhe të sistemuar në *garazhin* e anijes nga *Shipper/Ngarkuesi*, gjithashtu nëpërmjet *Shoferit* të tij dhe/ose ndihmësve të tij ose punonjësit të ndërmarrjes portuale të ngarkuar për këto detyra, dhe jo mallrat eventuale që përmbahen aty (të cilat vetë *Shipper/Ngarkuesi*, do të përmendë gjatë fazës së prenotimit vetëm për qëllimin e plotësimit të manifestit të ngarkimit të anijes). Këto *Automjete* do të pozicionohen në *garazhin* e anijes nga *Shipper/Ngarkuesi*, të dyllosur dhe plumbosur siç duhet, pasi që *Shoqërisë* nuk i është dhënë e drejta që të vazhdojë me hapjen e tyre dhe verifikimin e tipologjisë, të sasisë dhe të kushteve të mallrave të deklaruar nga *Shipper/Ngarkuesi*. Sidoqoftë, pa cenuar dispozitat e nenit 7 dhe 9 në vazhdim, *Shoqëria* do ta konsiderojë *Automjetin*, me çdo gjë që përmbahet eventualisht brenda tij, si një njësi të vetme ngarkese, duke pranuar mungesën e çdo deklarate të vlerës nga ana e *Shipper/Ngarkuesit*. Prandaj nënkuptohet që malli dhe objektet eventualisht të pranishme brenda *Automjetit* do të udhëtojnë gjithmonë e sido që të jetë nën

përgjegjësinë ekskluzive të *Shipper/Ngarkuesit*, pasi *Shoqëria* nuk mundet (dhe nuk duhet) të jetë përgjegjëse për humbjen ose avarinë e tyre.

## 6. Prezantimi në imbarkim

*Shipper/Ngarkuesit* do t'i kërkohet: a) të paraqitet në imbarkimin e *Automjeteve* të paktën katër orë para kohës së caktuar për nisjen e anijes. Përndryshe, pavarësisht nga arsyeja që ka përcaktuar vonesën (edhe nëse ka ndodhur për shkak të forcës madhore), nuk do t'i garantohet *Shipper/Ngarkuesit* kryerja e operacioneve të imbarkimit të *Automjetit* dhe *Shoqëria* gjithashtu mund të kërkojë njësoj pagesën e plotë të qirasë së vendosur për transportin; b) të ekspozojë, gjatë fazës së imbarkimit të *Automjetit* nga vetë kujdestari, kopjen e kontratës së transportit të lëshuar nga zyrat e *Shoqërisë* dhe/ose agjencitë rekomanduese (porositëse) të *Shoqërisë*, të plotësuar në të gjitha pjesët e saj dhe të nënshkruar siç duhet, si dhe të gjitha dokumentet e nevojshme (përfshirë edhe letërnjoftimin) të nevojshëm për vetë transportin, i cili është akoma në fazën e vlerësimit, përfshirë ato që vërtetojnë se detyrimet doganore dhe/ose burokratike/administrative në lidhje me imbarkimin dhe me eksportimin janë përmbushur tashmë dhe ato që vërtetojnë se janë paguar qiraja dhe kostot shtesë të transportit (përveç rastit kur është rënë dakord për një pagesë me shtyrje afati). Në rastin e parregullsive, edhe nëse vetëm të një pjese të dokumentacionit të përmendur ose të vonesës dhe/ose mungesës së ekspozimit (paraqitjes) për çfarëdolloj titulli ose arsyeje, edhe nëse nuk i atribuohet *Shipper/Ngarkuesit*, *Shoqëria* mund t'i refuzojë *Shipper/Ngarkuesit*, kryerjen e operacioneve të imbarkimit; c) të kujdeset, duke marrë përsipër rrezikun edhe nën përgjegjësinë e vet, gjithashtu ndaj palëve të treta, edhe nëse vetë *Shipper/Ngarkuesi*, mund të ketë marrë këshilla manovrimi nga ana e personelit të bordit, për sistemimin, transitin, manovrimin dhe parkimin e *Automjetit* në bord, lidhjen e fiksimit e ngarkesës eventuale brenda *Automjeteve*, si dhe mbylljen, dyllosjen dhe plumbosjen, në përputhje me dispozitat e artikujve 3 dhe 5 të sipërpërmendur; d) t'i dorëzojë *Shoqërisë* *Automjetet* efikase në të gjitha pjesët dhe veçanërisht në sistemet e frenimit, rrotullimit dhe amortizatorëve, në përputhje me dispozitat e nenit 3 të sipërpërmendur; e) të deklarojë, nën përgjegjësinë e vet, te zyrat e dhe/ose agjencitë rekomanduese (porositëse) të *Shoqërisë* të paktën tre ditë pune përpara imbarkimit, nëse vetë *Automjeti* transporton materiale ose mallra të ndezshme, eksplozive, gërryese, të rrezikshme ose në çdo rast që i nënshtrohen disiplinës së *IMDG Code*, në të njëjtin afat duke dhënë të gjithë dokumentacionin dhe informacionin e duhur dhe të nevojshëm. Në këtë rast, *Automjeti* do të pranohet dhe do të hipet në bord vetëm nëse certifikimi i aftësisimit të anijes e lejon atë dhe *Autoriteti* kompetent të ketë lëshuar një leje specifike *nulla-osta*, në përfundim të procedurës së autorizimit që



parashikohet *ex lege* (sipas ligjit). Në rastin e transportit të mallrave të rrezikshme në cisterna ose në pako në automjete, *Shipper/Ngarkuesi* do të ketë detyrimin të respektojë të gjitha dispozitat e ligjeve në fuqi në lidhje me çështjen, në veçanti duke iu referuar në mënyrë specifike deklaratës, imbarkimit, ambalazhimit dhe etiketimit. Konfirmimi i kërkesës së prenotimit ose pranimit i transportit nga ana e *Shoqërisë*, edhe rast se asaj i është paguar qiraja përkatëse ose një pjesë e saj, nuk do të sjellë imbarkimin efektiv të *Automjetit* sa herë që rrethanat konkrete e parandalojnë realizimin. Në këtë rast, *Shoqëria*, edhe nëse është e detyruar të kthejë qiranë eventuale të arkëtuar, nuk do të përgjigjet megjithatë për dëmet për shkak të mungesës së imbarkimit të *Automjetit*, kur personi që ka të drejtë kompensimi për dëmin nuk dëshmon se kjo gjë është shkaktuar si rrjedhim i një fakti që i atribuohet vetë *Shoqërisë*.

### **7. Kushtet e transportit**

Adria Ferries S.p.A., duke pasur parasysh se transportet që ndërmerr kanë të bëjnë vetëm me *Automjetet* dhe jo pikërisht mallrat që mund të gjenden në to (për të cilat *Shipper/Ngarkuesi* i përmend vetëm për qëllimin e plotësimit të manifestit të ngarkimit të anijes) dhe se nuk i jepet mundësia të shohë dhe për këtë arsye të njohë tipologjinë, sasinë dhe gjendjen e gjërave të përmendura në deklaratën e *Shipper/Ngarkuesit* (atëherë kur *Automjetet* janë imbarkuar dhe dyllosur dhe plumbuar sipas rregullave nga ky i fundit), nuk do të jetë përgjegjës për gungimet dhe/ose dëmtimet e mallrave dhe/ose objekteve të pranishëm në *Automjetet* e ngarkuara në bord.

### **8. Transportet e mallrave të ngrira**

Çdo *Automjet* frigorifer i nënshtrohet normave të sigurisë, që ndalojnë përdorimin e gjeneratorëve të tyre të energjisë pasi të jenë në bord. *Shipper/Ngarkuesi*, nën përgjegjësinë e tij ekskluzive, gjithashtu edhe ndaj palëve të treta, mund të përdorë lidhjet me sistemin kryesor elektrik të anijes, nëse ekzistojnë dhe/ose nëse janë në dispozicion në bord, nëse përdoren nga mjetet e tjera dhe nëse janë në përputhje me karakteristikat e automjetit. *Shoqëria* nuk garanton ekzistencën e lidhjeve me sistemin kryesor elektrik të anijes. Pasi të jetë bërë lidhja me këtë sistem elektrik, aty ku ekziston, do të mbetet në përgjegjësinë ekskluzive të *Shipper/Ngarkuesit*, gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferit* të tij, verifikimi i funksionimit të saktë të motorit/gjeneratorit të *Automjetit*, i cili në çdo rast duhet të jetë i pajisur me qarkun special të rrymës alternative *Antidef* të aprovuar nga Autoritetet kompetente. Duke marrë parasysh sa u tha më sipër dhe modalitetet e përdorimit të sistemit elektrik të anijes, nuk mund vihen përpara përgjegjësisë *Shoqëria* dhe ekuipazhi, në rast se ndodh që të mungojnë lidhjet me sistemin kryesor elektrik të anijes dhe, nëse ekzistojnë, në rastin e ndërprerjes së përkohshme ose të mungesës së furnizimit me energji elektrike, kur ka

luhatje të papritura të tensionit ose çdo tip tjetër defekti i sistemit të gjenerimit dhe furnizimit me energji elektrike të njësisë detare, edhe nëse i atribuohet ekuipazhit. Për arsye sigurie dhe për sigurinë e pasagjerëve dhe automjeteve të ngarkuar në bord, furnizimi me energji do të ndërpritet nëse motori i *Automjetit* frigorifer do të shfaqë keqfunksionime ose anomali.

### **9. Përgjegjësia**

Duke pasur parasysh dispozitat e nenit 7 që paraprin, *Shoqëria* nuk do të ketë në asnjë rast përgjegjësi - dhe për këtë arsye nuk do të përgjigjet - për vonesat në nisje ose në mbërritje, ose për humbjen dhe/ose avarinë e *Automjeteve* ose për çdolloj dëmi tjetër që është verifikuar gjatë transportit, kur ai që ka të drejtën e kompensimit të dëmit, nuk dëshmon se diçka e tillë ka rezultuar nga një fakt që i atribuohet vetë *Shoqërisë*.

### **10. Pengesat përpara nisjes**

Nëse nisja e anijes është penguar ose anulohet, kontrata zgjidhet. Nëse nisja e anijes vonohet së tepërmi, kontrata mund të zgjidhet. Në të gjitha rastet e mësipërme, *Shoqëria* nuk do të jetë përgjegjëse për dëmet për shkak të mungesës së nisjes dhe/ose për anulimin e udhëtimit dhe/ose vonesës së tepruar, atëherë kur personi që ka të drejtën e kompensimit për dëmin nuk vërteton se kjo gjë rrjedh nga një fakt që i atribuohet vetë *Shoqërisë*. Nëse zgjidhja e kontratës ndodh pas imbarkimit, duke pranuar atë që u tha më sipër, *Shipper/Ngarkuesi* do të jetë i detyruar të përballojë shpenzimet e zbarkimit të menjëhershëm. Në rast se *Automjeti* nuk do të zbarkohet menjëherë me punën e *Shipper/Ngarkuesit* për çfarëdolloj arsyeje, vetë *Automjeti (i)* mund të zbarkohet nga *Shoqëria* dhe të pozicionohet mbi dokun ose në një depo të pajisur për këtë qëllim, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të *Shipper/Ngarkuesit* ose, si alternative *(ii)* mund të lihet në bord: në këtë rastin e fundit, *Shipper/Ngarkuesi* do të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet/rrugët në të cilat *Automjeti* do të mbetet në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbarkimit efektiv.

### **11. Pengesat e përkohshme**

Nëse nisja e anijes ose vazhdimi i udhëtimit është penguar përkohësisht, kontrata do të mbetet në fuqi dhe *Shipper/Ngarkuesi* nuk do të ketë të drejtë për ulje të qirasë, duke përjashtuar shprehimisht çdo detyrim që *Shoqëria* të kompensojë dëmet, përveç se në rastin kur personi që ka të drejtë kompensimi për dëmin nuk dëshmon se kjo ka ardhur nga një fakt që i atribuohet vetë *Shoqërisë*. *Shipper/Ngarkuesi* dhe/ose *Marrësi* (nëse i është përmbajtur kontratës së transportit në përputhje me dispozitat e mëposhtme) munden, për të gjithë kohëzgjatjen e pengesës, të shkarkojnë *Automjetin* me shpenzimet e tyre dhe nën përgjegjësinë e tyre me detyrimin për ta



ringarkuar atë, pa paragjykuar kompensimin për çdo dëmtim eventual të shkaktuar nga ana e *Shipper/Ngarkuesit* dhe/ose të Marrësit, si rezultat i këtij veprimi që ata kanë zgjedhur.

### **12. Devijimet e kursit ose ankorimi në porte të ndryshme**

Komandanti është i autorizuar, në rast nevoje dhe/ose për sigurinë e lundrimit dhe/ose më përgjithësisht për çdo nevojë të anijes dhe të udhëtimit, të ndryshojë kursin e tij, të zbarkojë në porte të ndryshme nga ato që janë parashikuar në kontratë dhe të urdhërojë *Shipper/Ngarkuesin* dhe/ose *Marrësin* të zbarkojë - me shpenzimet e tyre dhe nën përgjegjësinë e tyre - *Automjetet* në çdo port tjetër përveç atij të destinacionit përfundimtar, duke qenë kështu në gjendje ta deklarojë udhëtimin e përfunduar. Në këtë rast, *Shoqëria* do të rimbursojë, sipas kërkesës specifike, atë pjesë të qirasë së transportit në lidhje me pjesën e rrugës së pakryer, duke përjashtuar kështu nga pagesa e çfarëdo forme tjetër të dëmshpërblimit ose kompensimit për ndonjë dëm ose ndonjë gjë tjetër, për të cilën *Shipper/Ngarkuesi*, *Marrësi* dhe personat që përfitojnë, që tani dhe për aq sa të jetë e nevojshme, heqin dorë shprehimisht, përveç në rast se nuk vërtetohet që këto ngjarje kanë ndodhur si rezultat i fajit të vetë *Shoqërisë*.

### **13. Ndërprerja e udhëtimit**

Nëse, pas nisjes, udhëtimi ndërpritet ose vonohet së tepërmi për çfarëdolloj arsyeje, qiraja do të paguhet në përpjesëtim me rrugën e bërë dhe Komandanti mund të urdhërojë *Shipper/Ngarkuesin* dhe/ose *Marrësin* të zbarkojnë - me shpenzimet e tyre dhe nën përgjegjësinë e tyre - *Automjetet*, duke qenë kështu në gjendje ta deklarojë udhëtimin e përfunduar. Në këtë rast, *Shoqëria* do të rimbursojë, sipas kërkesës specifike, atë pjesë të qirasë së transportit në lidhje me rrugën e pakryer, duke përjashtuar kështu pagesën e çfarëdo forme tjetër dëmshpërblimi ose të kompensimit për ndonjë dëm ose ndonjë gjë tjetër, për të cilën *Shipper/Ngarkuesi*, *Marrësi* dhe personat që përfitojnë, që tani dhe aq sa të jetë e nevojshme, heqin dorë shprehimisht, përveç në rast se nuk vërtetohet që këto ngjarje kanë ndodhur si rezultat i fajit të vetë *Shoqërisë*.

### **14. Pengesa në mbërritje**

Nëse ankorimi është ndaluar ose vonuar shumë, Komandanti, nëse nuk ka marrë porosi nga *Shipper/Ngarkuesi* ose kur urdhrat e marrë nuk janë të ekzekutueshëm, do të duhet të marrë masa në mënyrën më të mirë për interesin e anijes dhe ngarkesës, mundësisht duke u ancoruar në një port tjetër ose duke u kthyer në portin e nisjes, duke lënë në fuqi në çdo rast të drejtën e *Shoqërisë* për t'u rimbursuar për shpenzimet dhe për të dëmshpërblyer *Shipper/Ngarkuesin* për dëmet që vijnë si pasojë e indikacioneve të dhëna nga ky i fundit - ku është e ekzekutueshme - ose sepse megjithatë ka operuar - në mungesë të tyre - për interesin e tij.

### **15. Imbarkimi mbi kuvertat e zbuluara dhe ngarkimi jo i plotë**

Përveç rastit kur shprehimisht bëhet kërkesa e kundërt nga *Shipper/Ngarkuesi*, *Shoqëria* do të ketë të drejtë të imbarkojë, sipas vendimit të saj dhe nëse është e nevojshme, çdo tip *Automjeti* në kuvertën e hapur. Në këtë rast, *Shipper/Ngarkuesi* pranon shprehimisht dhe specifikon këtë modalitet ngarkimi, duke përjashtuar *Shoqërinë* nga cilado dhe çdolloj përgjegjësie për çdo dëmtim të *Automjeteve*. Nëse *Shipper/Ngarkuesi*, duhet të dorëzojë një numër *Automjetesh* më të ulët sesa ai për të cilin është rënë dakord, do të duhet të paguajë qiranë e plotë. Komandanti megjithatë mund të imbarkojë *Automjete* të tjera duke plotësuar hapësirat që nuk janë zënë nga *Shipper/Ngarkuesi*.

### **16. Zëvendësueshmëria e anijes**

*Shoqëria* do të ketë të drejtë të zëvendësojë anijen e caktuar me një anije tjetër të së njëjtës kategori (klasë), të përshtatshme për kryerjen e transportit të porositur.

### **17. Heqja dorë e Shipper/Ngarkuesit**

*Shipper/Ngarkuesi*, nëse e ka marrë konfirmimin nga *Vektori* (bartësi), të kërkesës së tij për prenotimin e vendeve në anije, mund të tërhiqet nga kontrata: a) deri në 10 (dhjetë) orë para nisjes së parashikuar të anijes, pa asnjë detyrim; b) pas këtij skadim afati të caktuar dhe deri në nisjen e anijes, duke i paguar *Vektorit* të tërë qiranë në lidhje me hapësirat (vendet) e rezervuara. Pasi të mbyllet sporteli i platformës së garazhit, *Shipper/Ngarkuesi* nuk mund të tërhiqet më nga kontrata. Për aq sa është thënë më sipër, nëse tërheqja ushtrohet pasi është bërë imbarkimi i *Automjetit*, *Shipper/Ngarkuesi* duhet të vazhdojë me shpenzimet e veta dhe nën përgjegjësinë e tij që të zbarkojë menjëherë vetë *Automjetin*. Në rast se zbarkimi në fjalë nuk është kryer menjëherë për çfarëdolloj arsyeje, *Automjeti* (i) mund të shkarkohet nga *Shoqëria* dhe të pozicionohet mbi dokun ose në një depo të pajisur për këtë qëllim, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të *Shipper/Ngarkuesit* ose, si alternative (ii) mund të lihet në bord: në këtë rastin e fundit, *Shipper/Ngarkuesi* do të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet/rrugët në të cilat *Automjeti* do të mbetet në garazhin e anijes deri në momentin e zbarkimit efektiv.

### **18. Të drejtat dhe detyrimet e Shoferit**

*Shoferi* i cili do të shoqërojë gjatë transportit *Automjetin* e imbarkuar do të ketë të drejtë për një biletë kalimi falas duke përfshirë një vakt ngrënie dhe sistemim në kabinë. Kjo biletë është personale, nuk transferohet te dikush tjetër dhe është e vlefshme vetëm për transportin e specifikuar në të. *Shoferi* është i detyruar ta ruajë me kujdes biletën për të justifikuar të drejtën e tij për të udhëtuar si dhe ta paraqesë atë te çdo nëpunës i anijes ose funksionar i *Vektorit* (bartësit) që

ia kërkon atë. *Shoferi* pa biletë duhet të lajmërojë menjëherë Komandantin dhe/ose komisarin e bordit. Përndryshe, do të jetë i detyruar - me *Shipper/Ngarkuesin* - të paguajë çmimin e kalimit në portin e destinacionit. *Shoferi* do të zërë vendin e përcaktuar në biletë e në mungesë të tij, vendin që do t'i caktohet nga Komandanti ose nga komisari i bordit. *Shoqëria*, për sigurinë e lundrimit dhe të personave të tjerë në bord, do të ketë të drejtën ta caktojë *Shoferin* në një vend tjetër. Në rast se vendi i caktuar është i një kategorie më të lartë, nuk do të kërkohet pagesa e asnjë tarife. Në rast emergjence, çdo *Shofer* duhet të vihet në dispozicion të Komandantit dhe të nëpunësve të anijes dhe duhet të ndjekë në mënyrë të disiplinuar urdhrat dhe këshillat që mund të marrë. Kabinat duhet të lirohen me detyrë të paktën dy orë para mbërritjes në port, për të lejuar që operacionet e zbarkimit të zhvillohen në mënyrë të sigurt. *Shoferi* do të ketë detyrë të respektojë dispozitat Ligjore përkatëse (italiane dhe të huaja), këto *Kushte të Përgjithshme*, si dhe rregulloret eventuale të *Shoqërisë* në lidhje me transportet e disiplinuar këtu: do të përgjigjet pra - njëherazi me *Shipper/Ngarkuesin* - për të gjitha dëmet e shkaktuara ndaj arredimeve të anijes, pertinencave dhe aksesorëve, të pajisjeve të saj, si dhe për pasagjerët, të mirat materiale të këtyre të fundit, personelit vartës ose ndihmësve të *Shoqërisë*, dhe për të gjitha kundërvajtjet, gjobat dhe shpenzimet për të cilat, për shkak të faktit që i atribuohet atij, do të ishte përgjegjëse *Shoqëria* ndaj Autoriteteve portuale, doganore, sanitare dhe/ose nga çdo Autoritet tjetër të cilitdo vend qoftë, mbetet e pa cenuar e drejta e Adria Ferries S.p.A. për të denoncuar vetë *Shoferin* i cili është bërë përgjegjës për sjelljet e lartpërmendura nëse ato integrojnë hipotezën e veprës penale sipas normativës së aplikueshme. *Shoferi*, nëse rrezikon sigurinë e udhëtimit në bord, shqetëson *Shoferët* e tjerë, pasagjerët dhe ekuipazhin ose sillet në çfarëdo mënyre për t'iu sjellë atyre shqetësime, krijon pengesë për ekuipazhin në kryerjen e detyrave të tij, nuk respekton dispozitat i Komandantit të anijes dhe të punonjësve të tij në lidhje me sjelljet korrekte ose të respektimit të procedurave, mund t'i nënshtrohet masave të nevojshme për të parandaluar ose kufizuar këto sjellje, duke përfshirë masat eventuale shtrënguese brenda kufijve të parashikimeve Ligjore, si dhe uljes, të zbarkimit ose të refuzimit për të vazhduar transportin. Çdo *Shofer* e ka për detyrë, me shpenzimet e veta dhe nën përgjegjësinë e vet, të verifikojë përpara imbarkimit, dokumentet e veta tek Autoritetet e Policisë përkatëse, me qëllim që të sigurohet që ato të rezultojnë të përshtatshme për hyrjen në Vendin e zbarkimit dhe të vlefshme. *Shoqëria* nuk do t'i rimbursojë asgjë *Shipper/Ngarkuesit* nëse *Shoferi* i tij nuk është i autorizuar nga Policia kufitare për imbarkimin ose për zbarkimin sepse është gjetur me dokumente jo të përshtatshëm për daljen jashtë shtetit; *Shoqëria* rezervon të drejtën të bëjë rekurs kundër *Shoferit* - dhe *Shipper/Ngarkuesit* - për

sanksionet e mundshme dhe/ose gjobat që mund të marrë si pasojë e rrethanave të lartpërmendura. Adria Ferries S.p.A. rezervon gjithashtu të drejtën të mos imbarkojë në anijet e veta *Shoferët* që kanë adoptuar në raste/udhëtime të mëparshme sjellje në kundërshtim me dispozitat e këtyre *Kushteve të Përgjithshme* ose që gjenden - sipas gjykimit të pakundërshtueshëm të vetë *Shoqërisë* - në kushte fizike ose mendore të tilla që të mos lejojnë përbalimin e udhëtimit ose që të përcaktojnë rrezik për *Shoferët* e tjerë dhe pasagjerët si pasojë e abuzimit të narkotikëve, halucinogjeneve, alkoolit, sëmundjes, paaftësive dhe kështu me radhë, duke komunikuar menjëherë arsyet tek *Shipper/Ngarkuesi*. Në të gjitha rastet e lartpërmendura, *Shoferi* dhe, për të, *Shipper/Ngarkuesi* nuk do të ketë të drejtë për asnjë kompensim dhe/ose dëmshpërblim dhe nga ana tjetër do të jenë përgjegjës për dëmet që i shkaktohen anijes, për të gjitha pajimet dhe pajisjet e ekuipazhit, ndaj palëve të treta, si dhe për sendet e palëve të treta. Pranimi i *Shoferit* në bord nga ana e *Shoqërisë* nuk do të konsiderohet si heqje dorë nga ana e vetë *Shoqërisë* e të së drejtës për të kontestuar më vonë kushtet e saj, edhe nëse njihen nga *Vektori* në momentin e imbarkimit dhe/ose nisjes së anijes. Në rast se gjendja e sipërpërmendur e *Shoferit* konstatohet gjatë lundrimit, Komandanti i anijes do të ketë të drejtë të marrë të gjitha masat më të përshtatshme të parashikuara nga Ligji për sigurinë e *Shoferëve* të tjerë, të pasagjerëve dhe të lundrimit. *Shoferi* gjithashtu merr përsipër të respektojë dispozitat e *Shoqërisë* që ndalojnë pirjen e duhanit në lokalet e brendshme të anijes. Në rast të anulimit ose nisjes së vonuar të anijes, *Shoferit* do t'i garantohen gjithsesi informacionet, asistenca dhe të drejtat e përmendura në nenet 16, 17 dhe 18 të Rregullores së BE-së N. 1177/10, pa cenuar përjashtimet në përputhje me nenin 20 të së njëjtës Rregullore.

### **19. Pranimi i kontratës nga ana e *Marrësit***

Pasi anija të ankorohet në portin e destinacionit, mbledhja e çelësave të *Automjeteve* të pranishëm në *garazhin* e njësisë detare ose nisja e operacioneve për vënien e tyre në lëvizje apo tërheqja e tyre nga ana e *Marrësit* - gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferëve* të tij dhe/ose ndihmësit ose punonjësit të ndërmarrjes portuale të ngarkuar nga ai për shkarkimin - me qëllim që të kryejnë operacionet e shkarkimit të vetë *Automjeteve*, do të jetë e barasvlershme me pranimin nga ana e vetë *Marrësit* të kontratës së transportit, të cilit mund t'i kundërshtohen për këtë arsye të gjitha paktet e parashikuara këtu. Sidoqoftë, ky pranim nuk do ta çlirojë *Shipper/Ngarkuesin* nga detyrimet që rrjedhin nga kontrata e transportit e përfunduar me *Vektorin*, dhe as nga këto *Kushte të Përgjithshme*.

## **20. Avaria e zakonshme**

Avaria e zakonshme është e disiplinuar nga rregullorja *York Antwerp Rules* e vitit 1974. Kur ka një hipotezë avarie të zakonshme, *Marrësi*, para se të marrë në dorëzim *Automjetin*, duhet të nënshkruajë *Lloyd's Avarage Bond*, gjithashtu edhe nëpërmjet *Shoferëve* të vet dhe/ose ndihmësve ose të punonjësve të ndërmarrjes portuale të caktuar nga i ai vetë, e ngarkuar për zbarkimin e automjetit nga anija, dhe rrjedhimisht duhet të paguajë depozitën për të cilën është rënë dakord nga Shoqëria, si një garanci e shërbimit. Depozita në përputhje me nenin 22 të rregullores së lartpërmendur *York Antwerp Rules* do të derdhet në llogarinë në emër të vetë *Shoqërisë*.

## **21. Rezervat, parashkrimi dhe dekadencia**

Ngjarjet eventuale paragjyquese dhe/ose dëmet e shkaktuara nga vonesa në kryerjen e shërbimit të transportit dhe/ose dëmtimet ndaj *Automjeteve* që janë verifikuar gjatë speditonit duhet të konstatohen (i) me shkrim dhe (ii) në kontradiktor me Komandantin e anijes nga *Shipper/Ngarkuesi* dhe/ose nga *Marrësi*, gjithashtu nëpërmjet *Shoferëve* ose ndihmësve të tyre ose të punonjësve të ndërmarrjes portuale të ngarkuar prej tyre, (iii) menjëherë në përfundim të shërbimit të *Shoqërisë* dhe për këtë arsye para se të fillojnë nga ana e tyre operacionet e zbarkimit në përputhje me nenin 3 të sipërpërmendur. Në mungesë të respektimit madje edhe vetëm të njërit prej kushteve *sub (i), (ii) e (iii)* (shiko paragrafin e mëparshëm), do të prezumohet transporti i ekzekutuar në mënyrë korrekte, pasi *Automjetet* i janë ridorëzuar *Shoqërisë* në përputhje me indikacionet e përfshira në kontratë dhe shërbimi është kryer në përputhje me afatet e pranuar të dorëzimit. Të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit të *Automjeteve* kalojnë në parashkrim pas gjashtë muajsh nga ridorëzimi i tyre, në përputhje me dispozitat ligjore përkatëse. Në rast të humbjes totale ose të mungesës së ridorëzimit ose vonimit të dorëzimit, afati i mësipërm do të fillojë nga data e mbërritjes së anijes në portin e destinacionit ose nga data në të cilën anija duhet të kishte mbërritur. Për aq sa është thënë më sipër, në asnjë rast nuk mund të propozohen veprime dëmshpërblyese në dëm të *Shoqërisë*, për ndonjë titull ose arsye, nëse ka kaluar një vit nga data e mbërritjes së anijes në portin e destinacionit ose nga data në të cilën anija duhet të kishte mbërritur atje.

## **22. E drejta e mbajtjes së Automjeteve**

*Shoqëria*, për të garantuar të gjitha të drejtat e saj të kreditit ndaj *Shipper/Ngarkuesit* të maturuara në ekzekutimin edhe të transporteve të tjera, mund të ushtrojë të drejtën e mbajtjes mbi të gjitha *Automjetet* që janë në posedim të saj, objekt i detyrave të dhëna nga vetë *Shipper/Ngarkuesi*, duke pasur parasysh se, edhe nëse këto *Automjete* kanë qenë objekt i një shërbimi tjetër nga ai për të

cilin ka lindur kredia, çdo aktivitet i veçantë i porositur nga *Shipper/Ngarkuesi* përbën ekzekutimin e një kontrate të vetme të transportit. E drejta e përmendur e mbajtjes do të ketë efekt edhe duke paragjykuar palët e treta që kërkojnë të drejtat e tyre - gjithashtu reale - për sendin (përfshirë *Marrësin* dhe pronarin), nëse personi që ka kryer shërbimet dhe/ose ka bërë shpenzimet ka vepruar në mirëbesim. *Shoqëria* mund ta konsiderojë sendin si subjekt që i nënshtrohet privilegjit derisa të ketë plotësuar kreditin (borxhin) e saj dhe gjithashtu mund ta shesë atë sipas rregullave të përcaktuara për shitjen e pengut.

### **23. Juridiksioni, Ligji i zbatueshëm dhe Gjykata kompetente**

Kontratat e transportit të disiplinuar këtu dhe këto *Kushte të Përgjithshme* do t'i nënshtrohen ligjit dhe juridiksionit italian. Për çdo mosmarrëveshje në lidhje me vlefshmërinë, interpretimin, ekzekutimin, zgjidhjen dhe likuidimin e kontratës së transportit të disiplinuar këtu nga këto *Kushte të përgjithshme*, sikurse për çdo aspekt dhe profil tjetër të lidhur me të, *Shipper/Ngarkuesi* pranon kompetencën ekskluzive të Gjykatës së Ankonës duke përjashtuar çdo Gjykatë tjetër.

### **24. Privatësia**

Të dhënat personale të përdoruesve do të trajtohen në përputhje me dispozitat e Dekretit Legjislativ 196/03 dhe Rregullores BE 679/16. Për atë që ka të bëjë me modalitetet dhe qëllimet e trajtimit të të dhënave personale, për tagrat e përdoruesve dhe çfarëdo aspekti tjetër në lidhje me *Privatësinë*, me informativën dhe miratimin për trajtimin e të dhënave personale, referenca e dhënë shprehimisht ndodhet në faqen e internetit në lidhjen vijuese: <https://www.adriaferries.com/it/privacy-policy.html>

### **25. Kushtet sanitare të pasagjerit**

Komandanti ka të drejtë t'ia refuzojë udhëtimin kujtdo që, sipas gjykimit të padiskutueshëm të *Shoqërisë*, gjendet në kushte fizike dhe psikike ose shëndetësore, të tilla që nuk mund t'i lejojnë përballimin e udhëtimit, ose të tilla që të ndikojnë potencialisht shëndetin ose sigurinë e njerëzve të tjerë, për shkak të abuzimit të lëndëve narkotike, halucinogjenëve, alkoolit, sëmundjeve ose të ndonjë paaftësie të rëndë. Në të gjitha rastet e mësipërme, pasagjeri nuk ka të drejtë për asnjë kompensim dhe/ose dëmshpërblim dhe ai vetë do të jetë përgjegjës për dëmet që i shkakton anijes, të gjitha pajimeve dhe pajisjeve të ekuipazhit, palëve të treta e madje edhe sendeve të palëve të treta. Kompania dhe Komandanti i anijes do të kenë të drejtë të kryejnë kontrolle shëndetësore dhe vlerësime sipas metodave që konsiderohen më të përshtatshme herë pas here. Pranimi i pasagjerit në bord nga ana e *Shoqërisë* nuk do të konsiderohet si heqje dorë nga ana e vetë *Shoqërisë* e të së drejtës për të kontestuar më vonë rrethanat e pasagjerit, qoftë edhe sikur këto të njihen ose jo nga





Vektori në momentin e imbarkimit dhe/ose të nisjes së anijes. Në rast se gjendja e sipërpërmendur e pasagjerit konstatohet gjatë lundrimit, Komandanti i anijes do të ketë të drejtë të marrë të gjitha masat më të përshtatshme të parashikuara nga Ligji për sigurinë e pasagjerëve të tjerë dhe të lundrimit.