

KUSHTE TË PËRGJITHSHME PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE ME PALLETS

1. Rreth këtyre Kushte të Përgjithshme për Transportin e Mallrave mbi Pallets

Këto Kushte të Përgjithshme për Transportin e Mallrave mbi Pallets (tani e tutje, do të quhen edhe vetëm *Kushtet e Përgjithshme*), të hartuara gjithashtu në gjuhën angleze dhe shqipe, disiplinojnë të gjithë transportet e pedanave (mbajtëse druri) dhe të mallrave përkatëse të stivuara në to dhe të ambalazuara (tani e tutje, do të quhen edhe vetëm *Pallets* ose *Pallet*, paleta), të porositura nga *Shipper* te Adria Ferries S.p.A. (më tej, do të quhet edhe vetëm *Shoqëria*) dhe të kryera nga vetë *Shoqëria* me anijet që janë në pronësinë e saj ose në dispozicion të saj ose me anën e ndërmarrjeve të tjera të lundrimit të ngarkuara për këtë qëllim. *Kushtet e Përgjithshme* të përmendura nuk rregullojnë përkundrazi transportin e *pullman* (autobusëve) automjeteve bujqësore ose të punës, *trucks*, *trailers*, gjysmë rimorkio, *containers*, *road trailers*, veturat për eksport dhe, më në përgjithësi, të çdo mjeti tregtar ose të përshtatur për transportin e mallrave të porositur nga *Shipper* për Shoqërinë, si dhe shoferët përkatës (për të cilët duhet të kihet parasysh *Kushtet e Përgjithshme për Transportin e Mjeteve Tregtare dhe Shoferëve*) dhe të transporteve të pasagjerëve, dhe të bagazheve të tyre dhe mjeteve jo-komerciale shoqëruese të porositur për Adria Ferries S.p.A. (për të cilët duhet të kihet parasysh *Kushtet e Përgjithshme për Transportin e Pasagjerëve, Bagazheve të tyre dhe Mjeteve shoqëruese*). 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), edhe nëse nuk janë nënshkruar nga *Shipper*, 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 ato të *Ngarkuesit*) - duke pasur parasysh se në sektorin në fjalë kjo formë miratimi është e lejuar nga ligjet normative që kontraktuesit e sotëm dinë ose duhet të dinë, e që respektohet rregullisht nga palët në kontratat e 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 transportit

Shipper 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 portuale 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 negocimit që është i disiplinuar këtu, a) në qoftë se *Shipper* nuk do t'i nënshkruante 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 *Pallets* (paletave) në anije; b) në qoftë se këto *Kushte të Përgjithshme* dhe kontratat e veçanta të transportit nuk do të nënshkruhen as 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*, (sjellje konkluduese ose fakte demonstruese) 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 përcaktohen pa dallim këtu e tutje me termin "*Shipper/Ngarkues*".

3. Marrja përsipër e detyrës së transportit 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 e *Pallets* (paletave) dhe peshën e tyre me mallin e stivuar në to dhe të ambalazhuar, duke treguar gjithashtu nëse gjendemi në praninë e materialeve ose të mallrave të ndezshme, eksplozive, gërryese, të rrezikshme ose sidoqoftë që janë subjekte ndaj disiplinës *IMDG Code*. Në rast se të dhënat e mësipërme nuk janë deklaruar ose janë paraqitur në mënyrë të rreme nga *Shipper/Ngarkuesi*, *Shoqëria* gjithashtu mund të vendosë që ta zgjidhë kontratën e transportit, pa cenuar të drejtën e saj për dëmshpërbim për shkak të dëmeve të pësuar, përveç se të refuzojë ngarkimin e *Pallets* dhe/ose të urdhërojë zbarkimin e tyre 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 imbarkojë gjithsesi *Pallets*, ajo do të ketë 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 i *Pallets* mbi platformë (rrëpirë, shkallare) në hyrje dhe në dalje nga anija, imbarkimi i tyre dhe zbarkimi, sistemimi i tyre në bord në zonën e caktuar, kalimi i tyre dhe zhvendosja e tyre në *garazhin* e njësisë detare, do të bëhet nën kujdesin, përgjegjësinë e rrezikut dhe nën përgjegjësinë ekskluzive të *Shipper/Ngarkuesit* (kalimi mbi platformën në hyrje, imbarkimi, tranziti 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 *Pallets* objekt i transportit do të bëhet sipas rendit dhe kritereve 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 *Pallets* në mbingarkesë kundrejt 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 sistemimin 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, që 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 kasetat 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 e ndërmarrjes portuale të vetë *Marrësit*, të ngarkuar për marrjen në dorëzim të *Automjetit* të destinuar, mund të procedojë në momentin e zbarkimit për të marrë çelësin e *Automjetit* nga kasetat 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 supozohet se ka emergjencë ose rrezik. Pas ankorimit 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 saj dhe/ose me punonjës të ndërmarrjes portuale përgjegjëse, do të ketë detyrimin që menjëherë të marrë në dorëzim *Pallets* (paletat) 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 *Pallets* të tjerë, 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 i tërheq menjëherë *Pallets* (paletat) ose nuk do të procedojë menjëherë të kryejë operacionet e përshkruara të zbarkimit sepse nuk gjendet përbri anijes ose për ndonjë arsye tjetër, Adria Ferries S.p.A. do t'i kërkojë udhëzime *Shipper/Ngarkuesit*, meqë kurdoherë këto *Pallets* mund të shkarkohen dhe të pozicionohen nga *Shoqëria (i)* mbi dokun ose në një depo të pajisur për këtë qëllim, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të *Shipper/Ngarkuesit* dhe të *Marrësit* (kur ky i fundit e ka pranuar kontratën e transportit në përputhje me nenin 15 si në vijim), pasi ato janë së bashku solidarë; si alternativë; (ii) lihet në bord: në këtë rastin fundit, *Shipper/Ngarkuesi* dhe *Marrësi* (kur ky i fundit ta ketë miratuar kontratën e transportit, gjithmonë duke pasur parasysh dispozitat e mëposhtme) duhet, meqë ata janë solidarë, të marrin përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet/rrugët në të cilat *Pallets* do të mbeten në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbarkimit efektiv. Gjatë fazës së kalimit të *Pallets* 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 *Pallets* e tyre, për mallrat e stivuar aty dhe të ambalazuara dhe për mjetet e përdorura për zbarkimin e tyre, b) për vetë ata si persona dhe për personat që po kryejnë operacionet e zbarkimit, c) ndaj palëve të treta, automjeteve të tyre, mallrave të tyre 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) të

Pallets (paletave) 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 *Pallets* të ngarkuar në anije do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit. Për më tepër, operacione të tilla do të kryhen vetëm (a) kur ka kushte të pafavorshme të motit - pasi nuk ka asnjë detyrim në këtë kuptim në ngarkim të vetë ekuipazhit në prani të detit të qetë dhe/ose erës - dhe (b) për të shmangur mundësinë që *Pallets* të pësojnë lëvizje oshiluese si pasojë e rrokullisje dhe/ose lëkundjeve bash e kiç të anijes gjatë lundrimit - dhe jo tashmë për të kundërshtuar lëvizjen e tyre gjatësore përpara ose prapa. 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 sa u tha më sipër, *Shipper/Ngarkuesi*, *Marrësi* dhe pronarët e *Pallets*, nëse këto pedana duhej të lëviznin përpara ose prapa, në gjatësi përgjatë lundrimit, duke u përplasur me pedanat e tjera ose automjetet ose duke u përplasur me pjesët e njësisë detare, ata do të jenë përgjegjësit ekskluziv të dëmeve që do të verifikohen, edhe në mungesë dhe mospranim të risazhit (lidhje dhe fiksimit) të tyre ose pas rezultatit të derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje), kështu ata vetë duke dëmshpërblyer *Shoqërinë* për dëmet e shkaktuara ose duke e mbajtur atë të pacenuar nga pagesa e çdo shume për efekt të ankesës nga palët e treta të dëmtuara. Po kështu, *Shipper/Ngarkuesi* dhe *Marrësi* heqin dorë “ora per allora” (sipas normativës në fuqi edhe përpara marrjes së masës) për çdo pretendim kundër *Shoqërisë* sipas hipotezës në të cilën *Pallet* i tyre do të pësonte dëmtime për arsyet e mësipërme.

5. Objekti i transportit dhe njësisë së ngarkimit

Objekti i transportit do të jenë *Pallets* e imbarkuar, të zhvendosur dhe të sistemuar në *garazhin* e anijes nga *Shipper/Ngarkuesi*, gjithashtu nëpërmjet shoferit të vet dhe/ose ndihmësve të vet ose punonjësit të ndërmarrjes portuale të ngarkuar për këto detyra, dhe jo mallrat eventualisht që përmbahen në të (nga të cilat vetë *Shipper/Ngarkuesi* do t'i përmendë gjatë fazës së prenotimit vetëm me qëllimin e plotësimit të manifestit të ngarkesës së anijes). Këto *Pallets* (si gjë e vetme e bashkë me mallrat e stivuar) do të pozicionohen në *garazhin* e anijes nga *Shipper/Ngarkuesi* të ambalazhuar dhe të dyllosur siç duhet, pasi që *Shoqërisë* nuk i është dhënë e drejta që të procedojë me hapjen e tyre dhe verifikimin e tipologjisë, të sasisë dhe të kushteve të mallrave të deklaruara nga *Shipper/Ngarkuesi*. Sidoqoftë, pa cenuar dispozitat e nenit 7 në vijim, *Shoqëria* do ta konsiderojë *Pallet*, me çdo gjë që në të është stivuar dhe ambalazhuar, si një njësi të vetme

ngarkese, duke pranuar mungesën e çdo deklarate të vlerës nga ana e *Shipper/Ngarkuesit*. Prandaj nënkuptohet që malli i ambalazhuar në të do të udhëtojë gjithmonë e në çdo rast, duke qenë rreziku dhe përgjegjësia ekskluzive e *Shipper/Ngarkuesit*, pasi Shoqëria nuk mundet (dhe nuk duhet) të jetë përgjegjëse për humbjen ose avarinë e tyre, aty ku ambalazhi nuk paraqet dëmtime ose defekte në momentin e ridorëzimit të pedanës të *Marrësi* për shkarkimin.

6. Prezantimi në imbarkim

Shipper/Ngarkuesit do t'i kërkohet: *a)* të paraqitet për imbarkimin e *Pallets* 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 vetë *Shipper/Ngarkuesit* mundësia e kryerjes së operacioneve të imbarkimit të *Pallets* dhe *Shoqëria* gjithashtu mund të kërkojë njësoj pagesën e plotë të qirasë së ujditur për transportin; *b)* të ekspozojë, gjatë fazës së imbarkimit të *Pallets* 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 nevojshme 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, që janë përmbushur tashmë dhe ato që vërtetojnë se është paguar qiraja dhe kostot shtesë të transportit (përveç rastit kur është rënë dakord për një pagesë me shtyrje afati). Në rastin e parregullive, edhe vetëm të një pjese të dokumentacionit të përmendur ose të vonesës dhe/ose mungesës së ekspozimit (paraqitjes) për çfarëdolloj titulli ose arsyeje, megjithëse nuk i atribuohet *Shipper/Ngarkuesit*, *Shoqëria* mund t'i refuzojë *Shipper/Ngarkuesit*, kryerjen e operacioneve të imbarkimit; *c)* duke marrë përsipër rrezikun nën përgjegjësinë e vet, gjithashtu ndaj palëve të treta, edhe kur vetë *Shipper/Ngarkuesit*, ka marrë këshilla manovrimi nga ana e personelit të bordit, që të kujdeset për sistemimin, transitin, manovrimin dhe parkimin e *Pallets* në bord, stivimin e ambalazhimin e ngarkesës në pedanë, në përputhje me dispozitat e artikujve 3 dhe 5 të sipërpërmendur; *d)* të deklarojë, nën përgjegjësinë e vet, te zyrat dhe/ose agjencitë rekomanduese (porositëse) të *Shoqërisë* të paktën tre ditë pune përpara imbarkimit, nëse pedana 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, *Pallets* do të pranohen dhe do të hipen 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, *Shipper/Ngarkuesi* do të jetë i detyruar 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 pranimi 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 *Pallets* sa herë që rrethanat konkrete e parandalojnë realizimin. Në këtë rast, *Shoqëria*, megjithëse është e detyruar të kthejë qiranë eventuale të arkëtuar, nuk do të përgjigjet gjithsesi për dëmet për shkak të mungesës së imbarkimit të *Pallets*, 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. Përgjegjësia

Duke pasur parasysh dispozitat e nenit 7 që paraprin, *Shoqëria* gjithsesi nuk do të ketë përgjegjësi - dhe për këtë arsye nuk do të përgjigjet - për vonesat në nisje ose në mbërritje, ose për humbjen dhe/ose avarinë e *Pallets* 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*.

8. Pengesat përpara nisjes

Në qoftë se nisja e anijes është e pamundur 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 ka rrjedhur si pasojë e një fakti 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 shkarkimit të menjëhershëm. Në rast se *Pallets* nuk do të zbarkohen menjëherë me punën e *Shipper/Ngarkuesit* për çfarëdolloj arsyeje, vetë *Pallets* (i) mund të shkarkohen nga *Shoqëria* dhe të pozicionohen 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 lihen në bord: në këtë rastin e fundit, *Shipper/Ngarkuesi* do të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet/rrugët në të cilat *Pallets* do të mbeten në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbarkimit efektiv.

9. Pengesa 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 ka pranuar kushtet e kontratës së transportit në përputhje me dispozitat e mëposhtme), për të gjithë kohëzgjatjen e pengesës, mund të shkarkojnë *Pallets* me shpenzimet e tyre dhe nën përgjegjësinë e tyre me detyrimin për t'i ringarkuar ato, pa cenuar të drejtën për dëmshpërblim për shkak të çdo dëmi eventual të shkaktuar nga ana e *Shipper/Ngarkuesit* dhe/ose të *Marrësit*, si rezultat i këtij veprimi që ata kanë zgjedhur.

10. Devijimet e kursit ose ankorimi në porte të ndryshme

Komandanti është i autorizuar, në rast nevojë dhe/ose për sigurinë e lundrimit dhe/ose më në përgjithësi për çdo nevojë të anijes dhe të udhëtimit, të ndryshojë kursin e tij, për të zbarkuar në porte të ndryshme nga ato që janë parashikuar në kontratë dhe të urdhërojë *Shipper/Ngarkuesin* dhe/ose *Marrësin* të zbarkojnë - me shpenzimet e tyre dhe nën përgjegjësinë e tyre - *Pallets* në çdo port përveç atij të destinacionit përfundimtar, duke qenë kështu në gjendje të 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 pa kryer, duke qenë e përjashtuar kështu nga pagesa e çfarëdo forme tjetër dëmshpërblimi ose kompensimi 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*.

11. 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 - *Pallets*, duke qenë kështu në gjendje të deklarojnë 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 pa kryer, 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 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*.

12. 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 të 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 - kur është e mundur - ose sepse megjithatë ka operuar - në mungesë të tyre - për interesin e tij.

13. Zëvendësueshmëria e anijes

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

14. 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 *Pallets*, *Shipper/Ngarkuesi* duhet të vazhdojë me shpenzimet e veta dhe nën përgjegjësinë e tij që të zbarkojnë menjëherë pedanat. Në rast se zbarkimi në fjalë nuk është kryer menjëherë për çfarëdolloj arsyeje, *Pallets* (i) mund të shkarkohen nga *Shoqëria* dhe të pozicionohen 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 lihen në bord: në këtë rastin e fundit, *Shipper/Ngarkuesi* do të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet/rrugët në të cilat *Pallets* do të mbeten në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbarkimit efektiv.

15. Pranimi i kontratës nga ana e *Marrësit*

Pasi anija të ankorohet në portin e destinacionit, nisja e operacioneve për tërheqjen e *Pallets* mbi të cilat janë pozicionuar mallrat nga ana e *Marrësit* - gjithashtu edhe nëpërmjet *shoferëve* të vet dhe/ose ndihmësve ose punonjësve të ndërmarrjes portuale të ngarkuar nga ai për shkarkimin - me qëllim që të fillojnë operacionet e shkarkimit të vetë *Pallets*, 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*.

16. 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 *Pallets*, 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 për zbarkimin e automjetit nga anija, dhe rrjedhimisht duhet të paguajë depozitën e ujdësuar nga Shoqëria, si garanci shërbimi. Depozita në përputhje me nenin 22 të rregullores së lartpërmendur *York Antwerp Rules* do të derdhet në llogarinë në emër të vetë *Shoqërisë*.

17. Rezervat, parashkrimi dhe dekadencia

Ngjarjet eventuale paragjyquese dhe/ose dëmet e shkaktuara nga vonesa në kryerjen e shërbimit të transportit dhe/ose dëmtimet e *Pallets* 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 *Pallets* 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 *Pallets* 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.

18. E drejta e mbajtjes për *Pallets* dhe të mallrave përkatëse të stivuara në to dhe të ambalazhuara

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 gjithë *Pallets* dhe mallrat që janë të stivuara në to dhe të ambalazhuara e që janë në posedim të saj, objekt i detyrave të dhëna nga vetë *Shipper/Ngarkuesi*, duke pasur parasysh se, edhe nëse këto *Pallets* dhe këto mallra të stivuara në to dhe të ambalazhuara kanë qenë objekt i një shërbimi tjetër nga ai për të cilin ka lindur krediti (borxhi), 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 mbajë sendin që është subjekt i privilegjit derisa të ketë plotësuar kreditin (borxhin) e saj dhe gjithashtu mund ta shesë atë në bazë të normave të përcaktuara për shitjen e pengut.

19. 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.

20. 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 internet në lidhjen vijuese:

<https://www.adriaferries.com/it/privacy-policy.html>

Ankona, më _____

Shipper/Ngarkuesi (edhe vetëm në modalitetet në përputhje me nenin 2 që paraprin)

Në bazë dhe në përputhje me nenet 1341 e 1342 k.c., *Shipper/Ngarkuesi* deklaron se i pranon dhe aprovon në mënyrë specifike me shkrim klauzolat e mëposhtme kontraktuale: Neni 1 Mbi këto *Kushte të Përgjithshme për Transportin e Mallrave mbi Pallets*; Neni 2. Modaliteti i nënshkrimit të këtyre *Kushteve të Përgjithshme* dhe të kontratave të veçanta të transportit; Neni 3. Marrja përsipër e detyrës së transportit dhe ekzekutimi i operacioneve të imbarkimit dhe zbarkimit; Neni 4. Operacioni i risazhit (lidhje dhe fiksime) dhe/ose derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) e *Pallets* dhe përplasja e mundshme gjatë fazës së lundrimit; Neni 5. Objekti i transportit dhe njësisë së ngarkimit; Neni 6. Prezantimi në imbarkim; Neni 7. Përgjegjësia; Neni 8. Pengesat përpara nisjes; Neni 9. Pengesa e përkohshme; Neni 10. Devijimet e kursit ose ankorimi në porte të ndryshme; Neni 11. Ndërprerja e udhëtimit; Neni 12. Pengesa në mbërritje; Neni 13. Zëvendësueshmëria e anijes; Neni 14. Heqja dorë e *Shipper/Ngarkuesit*; Neni 15. Pranimi i kontratës nga ana e Marrësit; Neni 17. Rezervat, parashkrimi dhe dekadencia; Neni 18. E drejta e mbajtjes për *Pallets* dhe të mallrave përkatëse të stivuara në to dhe të ambalazuara; Neni 19. Juridiksioni, Ligji i zbatueshëm dhe Gjykata kompetente.

Ankona, më _____

Shipper/Ngarkuesi (edhe vetëm në modalitetet në përputhje me nenin 2 që paraprin)
