

**KUSHTET E PËRGJITHSHME PËR TRANSPORTIN E PASAGJERËVE, BAGAZHEVE TË
TYRE DHE AUTOMJETEVE SHOQËRUESE
TREGUESI I LËNDËS**

- Neni 1. *Përkufizime*
- Neni 2. *Aspekte të përgjithshme*
- Neni 3. *Mbi shërbimin e transportit të ndërmarrë nga Shoqëria e Lundrimit*
- Neni 4. *Vlefshmëria e biletave*
- Neni 5. *Çmimet e udhëtimit*
- Neni 6. *Zbritjet mbi çmimet e udhëtimit*
- Neni 7. *Bileta me datë të hapur*
- Neni 8. *Bileta e vjedhur dhe/ose e humbur*
- Neni 9. *Ndryshimi i biletës me kërkesën e Pasagjerit*
- Neni 10. *Tërheqja e Pasagjerit, pengesat për imbarkim dhe rimbursimet*
- Neni 11. *Informativa, asistenca dhe të drejtat e Pasagjerit në rastin e anulimit të transportit ose të nisjes së vonuar të anijes*
- Neni 12. *E drejta e Pasagjerit për “kompensim ekonomik” në rast të vonesës në mbërritje*
- Neni 13. *Check-in, anulimi i nisjes ose ndryshimi i itinerarit, vonesa në nisje dhe ndërprerja e udhëtimit të anijes*
- Neni 14. *Imbarkimi dhe zbarkimi i automjeteve*
- Neni 15. *Operacioni i risazhit (lidhje dhe fiksim) dhe/ose derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) i mjeteve dhe përplasja e mundshme gjatë fazës së lundrimit*
- Neni 16. *Përgjegjësia e Vektorit (bartësit)*
- Neni 17. *Përrjashtimi i vektorit nga përgjegjësia*
- Neni 18. *Limitet e dëmshpërblimit*
- Neni 19. *Detyrimet në ngarkim të Pasagjerit në rast të dëmtimeve të tij personale ose humbjes apo dëmtimit të bagazheve të dorës dhe/ose bagazheve të ndryshme nga bagazhet e dorës*
- Neni 20. *Detyrimi për respektimin e normativës përkatëse nga ana e Pasagjerit*
- Neni 21. *Transportimi i të miturve të pashoqëruar*
- Neni 22. *Kushtet sanitare të Pasagjerit*
- Neni 23. *Gratë në gjendje shtatzënie*
- Neni 24. *Pasagjerët me nevoja për asistencë të veçantë*
- Neni 25. *Eksplozivat dhe materialet e ndezshme dhe/ose të rrezikshme*

Neni 26. *Armët*

Neni 27. *Bagazhi i dorës*

Neni 28. *E drejta e pengut ligjor për bagazhin*

Neni 29. *Bagazhi i pa tërhequr*

Neni 30. *Sistemimi në bord i Pasagjerit*

Neni 31. *Kafshët shtëpiake*

Neni 32. *Administrimi i ankesave në lidhje me çështjet sipas Rreg. BE n. 1177/10*

Neni 33. *Juridiksioni, Ligji i zbatueshëm dhe Gjykata kompetente*

Neni 34. *Informativa për të dhënat e Pasagjerëve, përdorimi i saj dhe respektimi i privatësisë*

* * *

1. Përkufizime

Në lidhje me qëllimin e këtyre “Kushte të Përgjithshme për Transportimin e Pasagjerëve, bagazheve të tyre dhe automjeteve shoqëruese” (tani e tutje, edhe vetëm *Kushtet e Përgjithshme*), nënkuptojmë me: “*Pasagjer*”, çdo person (i ndryshëm nga *Shoferët*) që transportohet në bazë të biletës së kalimit/udhëtimit (*Print Ticket*) të lëshuar - edhe në mënyrë elektronike - nga Adria Ferries S.p.A. ose nga agjencitë dhe/ose subjektet e autorizuar për ta bërë këtë; “*Person me aftësi të kufizuara*” ose “*Person me lëvizshmëri të zvogëluar*”, çdo person lëvizshmëria e të cilit zvogëlohet për shkak të moshës ose të çdo paaftësie fizike (shqisore ose lëvizore, e përhershme ose e përkohshme) ose paaftësi mendore, gjendja e të cilit kërkon një vëmendje adekuate dhe përshtatje të shërbimit që normalisht u ofrohet të gjithë *Pasagjerëve* për të përmbushur nevojat specifike të personit në fjalë; “*Shofer*”, çdo drejtues i *pullman* (autobusëve), automjeteve bujqësore ose të punës, *trucks*, *trailers*, gjysmë rimorkio, *road trailers*, vetura për eksport dhe, në përgjithësi, i çdo automjeti komercial ose automjeti që përdoret për transportin e mallrave; “*Shoqëri*”, Adria Ferries S.p.A., një shoqëri e ndryshme nga një operator turistik, agjent udhëtimesh ose një shitës biletash, e cila ofron - direkt me anijet në pronësi e saj ose që ka në dispozicion apo nëpërmjet një shoqërie lundrimi tjetër e ngarkuar për këtë qëllim - shërbime të transportit të *Pasagjerëve* me bagazhe dhe/ose automjetet shoqëruese; “*Vektor de fakto*”, një subjekt tjetër i ndryshëm nga Adria Ferries S.p.A., i cili kryen efektivisht transportin, krejtësisht ose pjesërisht; “*Vektor*” ose “*Vektori detar*”, *Shoqëria* dhe/ose vektori *de fakto*, duke qenë në gjendje që anija e përdorur për transportet e disiplinuar këtu të jetë pjesë e flotës Adria Ferries S.p.A. ose e asaj të një vektori tjetër efektiv; “*Anije*”, njësi detare (anije) e përdorur për lundrimin detar; “*Kontrata e transportit*”, kontrata e transportimit ndërmjet *Shoqërisë* dhe

Pasagjerit për transportin e saj me rrugë detare me ose pa bagazhe në rrugën që është objekt i kontratës; “*Biletë*”, një dokument i vlefshëm ose dëshmi tjetër dokumentare e një kontrate transporti; “*Rezervim*”, rezervimi (prenotimi) për nisjen specifike të një shërbimi të *Pasagjerëve*; “*Lënda e kontratës*”, shërbimi i transportit ashtu siç disiplinohet nga nenet 396 e vij. kod. lund. “*Kompensim ekonomik*”, dëmshpërblimi që *Pasagjeri* mund të kërkojë nga *Shoqëria* në rast se provohet vonesa e mbërritjes në destinacionin përfundimtar, kur ky orar është përcaktuar nga vetë *Shoqëria* në kohën e marrjes së shërbimit të transportit.

2. Aspekte të përgjithshme

Adria Ferries S.p.A. merr përsipër që të transportojë *Pasagjerin*, bagazhet e dorës dhe çdo mjet shoqërues eventual sipas kushteve të specifikuara në vijim më me hollësi. Përgjegjësia e Adria Ferries S.p.A. për dëmet ndaj *Pasagjerëve* dhe për dëmet dhe/ose humbjen e bagazheve dhe të automjeteve, i nënshtrohet Ligjit italian, Konventave ndërkombëtare përkatëse (kur janë të ratifikuara dhe të zbatueshme në Itali) dhe këtyre *Kushteve të Përgjithshme*. Shërbimi i transportit detar i referohet rrugës së paraqitur në titullin e udhëtimit (biletës), duke përfshirë sistemimin në bord të *Pasagjerit* dhe të automjetit eventual shoqërues. Nuk përbëjnë pjesë të kontratës shërbimet eventuale aksesore të dhëna nga *Shoqëria*. Pra *Shoqëria* merr përsipër transportin e *Pasagjerëve*, bagazheve të tyre dhe automjeteve jo tregtare shoqëruese, në përputhje me këto *Kushte të Përgjithshme*, të cilat nga ana tjetër nuk rregullojnë transportin e *pullman*, (autobusëve), automjeteve bujqësore ose të punës, *trucks*, *trailers*, gjysmë-rimorkiove, *containers*, *road trailers*, automjete për eksport dhe, më në përgjithësi, të çdo automjeti tregtar ose të përdorur për transportin e mallrave të porositur nga *Shipper* te Adria Ferries S.p.A., si dhe të *Shoferëve* përkatës (për të cilët duhet të kihet parasysh *Kushtet e Përgjithshme për Transportimin e Automjeteve Tregtare dhe Shoferët*) dhe transportet e mallrave në *Pallets* (për të cilët duhet të kihet parasysh *Kushtet e Përgjithshme për Transportin e Mallrave në Pallets*). Këto *Kushte të Përgjithshme*, të përgatitura gjithashtu edhe në gjuhën angleze dhe shqipe, janë të përpiluara duke respektuar absolutisht dispozitat Ligjore përkatëse dhe, veçanërisht, të Rreg. së BE-së n. 1177/10 (që ka si objekt të drejtat e pasagjerëve që udhëtojnë me rrugë detare dhe rrugë ujore të brendshme) të Rreg. së KE-së n. 392/09 (në lidhje me përgjegjësinë e vektorëve që transportojnë Pasagjerët me rrugë detare në rast aksidenti), që ka përvetësuar një pjesë të Konventës së Athinës të vitit 1974 (që ka si objekt transportin me rrugë detare të Pasagjerëve dhe bagazheve të tyre dhe protokollin 2002 të Konventës), të Kodit të Lundrimit, të Kodit Civil dhe Kodit të Konsumit italian. Për një qartësi më të madhe, pranohet se Rreg. e KE-së e lartpërmendur n. 392/09 përcakton disiplinën

komunitare përkatëse për përgjegjësinë dhe mbulimin sigures për transportin e *Pasagjerëve* me rrugë detare, siç përcaktohet në dispozitat përkatëse: a) të Konventës së Athinës së vitit 1974; b) të rezervës së orientimeve *IMO* për zbatimin e Konventës së Athinës të adoptuara nga Komiteti juridik i *IMO*-s më 19.10.06. Me qëllim që t'i lejojë *Pasagjerit* në pritje të imbarkimit të ketë në dispozicion informacione të përshtatshme dhe të kuptueshme për të drejtat e tij, përveç kësaj saktësohet se, gjithashtu në përputhje me nenin 7 të Rreg. KE n. 392/09 dhe të neneve 22 dhe 23 të Rreg. së BE-së n. 1177/10, që, përveç këtyre *Kushteve të Përgjithshme* dhe modifikimeve të tyre eventuale dhe/ose azhurnimeve, rregulloret e sapo përmendura, Konventa e Athinës e vitit 1974, si dhe rezerva e orientimeve *IMO* për zbatimin e Konventës së Athinës të adoptuara nga Komiteti juridik i *IMO*-s më 19.10.06, mund të konsultohen pranë zyrave dhe agjencive rekomanduese të *Shoqërisë*, në *terminalet* portuale të *Shoqërisë* së Llundrimit, pranë komandave në bord, si dhe në faqen *web* të lartpërmendur të vetë Adria Ferries (gjithashtu mund të jetë e mundur të shkarkohen nga vetë faqja e internetit, në një përmbledhje me sintezat dhe ekstraktet përkatëse, në formatin *PDF*). Duke pasur parasysh sa më sipër dhe me qëllimin për pasur një tutelë më të përshtatshme të *Pasagjerëve*, me blerjen e biletës (pra, me përfundimin e kontratës së transportit), këto *Kushte të Përgjithshme* dhe ndryshimet e tyre eventuale dhe azhurnimet (të disponueshme për përdoruesit në zyrat dhe agjencitë rekomanduese të *Shoqërisë*, pranë *terminaleve* portuale të *Shoqërisë* së Llundrimit, pranë komandave të bordit dhe në faqen e *internetit* të Adria Ferries S.p.A. - www.adriaferries.com), edhe nëse nuk nënshkruhen, prapë do të konsiderohen të njohura dhe të pranuar në përputhje me Ligjin në fuqi nga palët kontraktuese dhe si rrjedhim duhet të respektohen plotësisht.

3. Mbi shërbimin e transportit të marrë përsipër nga Shoqëria e Llundrimit

Në zbatim të dispozitave të Konventës së lartpërmendur të Athinës së vitit 1974, transporti detar i ndërmarrë nga *Shoqëria* do të ripërfshijë fazat e mëposhtme: a) për sa i përket *Pasagjerit* dhe/ose bagazhit të tij të dorës, faza në të cilën ato janë në bord të anijes pas imbarkimit dhe përpara zbarkimit, duke mos përfshirë periudhën në të cilën vetë *Pasagjeri* është në një stacion detar ose në një *terminal* detar, ose në një dok apo në një infrastrukturë tjetër portuale ose po kryen operacionet për imbarkimin dhe zbarkimin e automjetit nëpërmjet platformës së njësisë detare, si dhe ato të transitit, manovrimit dhe sistemimit të automjetit në *garazhin* e anijes (operacione të gjitha të kryera nga *Pasagjeri*, nën kujdesin, përgjegjësinë e tij dhe në autonominë e tij të plotë); b) për sa i përket bagazheve të dorës, gjithashtu faza në të cilën *Pasagjeri* gjendet në një stacion detar ose në një *terminal* detar, në një dok apo në një infrastrukturë tjetër portuale, nëse bagazhi

është marrë në dorëzim nga *Vektori* ose nga vartësit ose punonjësit e tij dhe ende nuk i është kthyer *Pasagjerit*; c) për sa i përket automjetit shoqërues (për t'u kuptuar si bagazh tjetër i ndryshëm nga bagazhi i dorës), periudha e kohës e përfshirë ndërmjet momentit në të cilin automjeti është marrë në dorëzim nga *Vektori* ose nga vartësit apo punonjësit e tij (pra në fund të operacioneve të kryera nga ana e *Pasagjerit*, të gjitha për imbarkimin e automjetit nëpërmjet platformës së njësisë detare, manovrës, transitit dhe sistemimit të tij në *garazhin* e anijes) dhe momenti i ridorëzimit të tij te vetë *Pasagjeri* (pas përfundimit të ankorimit të anijes në portin e destinacionit dhe përpara ekzekutimit nga e këtij të fundit të operacioneve të manovrimit, transitit dhe zbarkimit të automjetit nëpërmjet platformës së anijes).

4. Vlefshmëria e biletës

Në përputhje me nenin 399 kod. lund., bileta e udhëtimit është personale, nuk transferohet te dikush tjetër dhe është e vlefshme vetëm për transportin e specifikuar në të. *Pasagjeri* 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.

5. Çmimet e udhëtimit

Çmimi i udhëtimit i treguar në biletë është ai i tarifës së *Shoqërisë*, që është në fuqi në datën e prerjes së biletës. Tarifa nuk është fikse dhe i nënshtrohet ndryshimeve në ulje ose në rritje. Zbritjet (skonto) dhe uljet e veçanta të çmimit nuk kanë asnjë efekt prapaveprues në biletat që janë lëshuar. Preventivat nuk garantojnë vendet në anije. Nëse *Pasagjeri* blen titullin e tij të udhëtimit (biletën) nëpërmjet kanalit *web*, në internet ("*blerje on line*"), kontrata e transportit do të konsiderohet e përfunduar vetëm nëse vetë *Pasagjeri* ka pranuar këto *Kushte të Përgjithshme* në bazë të procedurës specifike informatike të parashikuar aty dhe sistemi i prenotimit të ketë komunikuar numrin e referencës së rezervimit (prenotimit) dhe numrin e biletës (mosmarrja e biletës *internet ticket* nuk do të ndikojë në lëshimin e *ticket* tashmë të konfirmuar në ekran). Çmimet e biletave i referohen vetëm transportit detar, pa marrë parasysh ndonjë zhdëmtim të mundshëm që i takon *Shoqërisë* si pasojë e tërheqjes së *Pasagjerit*, për shpenzimet e bëra nga ky i fundit për rezervimin dhe/ose për ndryshimin e biletës, që mund të jenë kërkuar nga agjencitë e udhëtimit ose agjencitë rekomanduese të vetë *Shoqërisë* dhe çdo gjë tjetër që i detyrohet *Shoqërisë* (shumat që të gjitha do të llogariten herë pas here nga vetë *Shoqëria* dhe do t'i komunikohen menjëherë *Pasagjerit*). Vaktet e ushqimit nuk përfshihen në çmimin e udhëtimit, përveç rastit kur ato të jenë blerë së bashku me vetë biletën. Pagesa e vakteve për ushqim do të bëhet direkt në bord. Taksat e portit dhe, më në përgjithësi, çdo taksë tjetër që lidhet me imbarkimin dhe

zbarkimin e *Pasagjerit* dhe të automjeteve shoqëruese, të cilat nuk përfshihen në tarifën e kalimit (udhëtimit), gjithsesi do të përcaktohen shprehimisht në të njëjtën biletë me një zë (pikë) të veçantë. Në rast të prenotimit dhe lëshimit të një bilete udhëtimi në favor të *Pasagjerit* i cili ka nevojë të marrë faturën, vetë *Pasagjeri* është i detyruar të kërkojë, në kohën e prenotimit, lëshimin e këtij dokumenti fiskal, duke paraqitur të gjitha të dhënat e parashikuara *ex lege* (“*Kodi i Destinacionit*” dhe/ose përfshirë *PEC*). Në rast të prenotimit dhe lëshimit të biletës së udhëtimit në favor të *Pasagjerit* i cili ka nevojë të marrë faturën në emrin e një Enti publik, vetë *Pasagjeri* është i detyruar të kërkojë, në kohën e prenotimit, lëshimin e këtij dokumenti kontabël, duke treguar detajet e personit në emrin e të cilit duhet të lëshohet fatura, siç janë: (i) emërtimi ose emri i ndërmarrjes; (ii) kodi fiskal/tatimor/numri NIPT; (iii) kodi i Destinacionit (marrësit); (iv) kodi IPA; (v) kodi i identifikimit të tenderit (CIG); (vi) kodi unik i projektit (CUP); (vii) paraqitja e adresës së postës elektronike dhe/ose e *PEC*; (viii) çdo gjë tjetër që kërkohet *ex lege* (sipas ligjit).

6. Zbritjet mbi çmimet e udhëtimit

Zbritjet mbi çmimet e udhëtimit duhet të kërkojnë nga personat që kanë të drejtë ta kërkojnë, përpara prerjes së biletës dhe pasi të paraqesin një dokument të vlefshëm që e vërteton këtë të drejtë. Uljet e çmimit të ujdësura nga *Shoqëria*, do të publikohen në broshurat informative që shpërndahen periodikisht dhe në faqen e *internetit* të vetë *Shoqërisë*.

7. Bileta me datë të hapur

Biletat me datë të hapur do të jenë të vlefshme për një periudhë prej gjashtë muajsh nga data e prerjes. Rezervimi i vendit në bord për datën dëshiruar, sidomos gjatë periudhës së sezonit turistik, duhet të kërkojë në kohë të mjaftueshme përpara nisjes. Në çdo rast, kryerja e shërbimit nga ana e *Shoqërisë* në datën e zgjedhur nga *Pasagjeri* do të varet nga disponueshmëria e vendeve në bord. *Pasagjeri* është i detyruar të paguajë, në momentin e imbarkimit, diferencat e mundshme të tarifës.

8. Bileta e vjedhur dhe/ose e humbur

Humbja ose vjedhja e titullit të udhëtimit (biletës) duhet t’i komunikohet menjëherë *Shoqërisë*, që do të marrë masa për bllokimin e saj. Në rast vjedhjeje, *Pasagjeri*, ditën e nisjes, do të marrë tek stacioni i imbarkimit e vetëm duke paraqitur denoncimin të Autoritetet përkatëse, një dublikatë të titullit të udhëtimit (biletës) pa ndonjë pagesë shtesë të tarifës. Në rast humbjeje përpara nisjes, *Pasagjeri* në ditën e parashikuar të imbarkimit, duke paguar vetëm të drejtat e rilëshimit të biletës, do të jetë në gjendje të marrë një dublikatë të biletës origjinale duke përdorur të njëjtat sisteme të caktuara në kohën e mëparshme. Në rast të humbjes së biletës gjatë udhëtimit, *Pasagjeri* duhet të njoftojë menjëherë Komandantin dhe/ose komisarin në bord, duke paguar vetëm të drejtat për

rilëshimin e biletës. Në qoftë se nuk lajmëron, do të jetë i detyruar të paguajë dyfishin e çmimit të udhëtimit deri në portin e destinacionit, pa cenuar të drejtën e Shoqërisë së Lundrimit për të marrë kompensimin për dëme të mundshme më të mëdha.

9. Ndryshimi i biletës me kërkesën e Pasagjerit

Në rast të ndryshimit të biletës me kërkesë të *Pasagjerit*, Shoqëria e Lundrimit mund të kërkojë pagesën e një tarife fikse prej 25,00 €, përveç rregullimit, për taksat, *bunker surcharge* dhe për diferencën tarifore (nëse ka pasur ndonjë ndryshim në krahasim me origjinalen), ose - si alternativë - mund të bëjë kërkesë për pagimin e shumës me forfe (me qesim) të treguar më përpara në faqen *web* të lartpërmendur të Adria Ferries S.p.A. Biletat e *Pasagjerëve* me automjetet shoqëruese, të lëshuara me një tarifë promovimi ose në kushte të veçanta dhe/ose speciale, nuk mund të modifikohen. Çdo ndryshim në biletën e kërkuar nga *Pasagjeri* nuk do t'i japë të drejtë këtij të fundit të marrë rimbursime.

10. Tërheqja e Pasagjerit, pengesat për imbarkim dhe rimbursimet

Pasi të finalizohet kontrata e transportit sipas rezultatit të procedurës në bazë të nenit 5 që paraprind, *Shoqëria e Lundrimit* nuk mund të tërhiqet prej saj. *Pasagjerit* i njihet perkundrazi - në përputhje me nenin 1373 k.c. - e drejta e tërheqjes, që i formalizohet vetë *Shoqërisë* detyrimisht me shkrim, në përputhje me modalitetet e mëposhtme: (i) tërheqja e komunikuar nga koha e prenotimit dhe deri në njëzet ditë përpara nisjes: aplikimi i një zhdëmtimi që duhet të paguhet nga *Pasagjeri*, i barabartë me 20% të çmimit të biletës; (ii) tërheqja e komunikuar nga nëntëmbëdhjetë deri në pesë ditë përpara nisjes: aplikimi i një zhdëmtimi që duhet të paguhet nga *Pasagjeri*, i barabartë me 30% të çmimit të biletës; (iii) tërheqja e komunikuar nga pesë ditë deri në një ditë përpara nisjes: aplikimi i një zhdëmtimi në ngarkim të *Pasagjerit*, i barabartë me 50% të çmimit të biletës; (iv) tërheqja e komunikuar përtej këtyre afateve, aplikimi i një zhdëmtimi që duhet të paguhet nga *Pasagjeri*, i barabartë me 100% të çmimit të biletës. Kjo disiplinë do të aplikohet edhe për biletat me datë të hapur vetëm nëse janë bërë të tilla si rezultat i konvertimit nga një biletë *standard*; në këtë rastin e fundit, madhësia e shumës së zhdëmtimit që *Pasagjeri* do të duhet t'i paguajë *Shoqërisë* do të përcaktohet duke pasur si referencë datën e nisjes së anijes ashtu siç tregohet në biletën *standard* dhe momentin e ndërhyrjes së konvertimit të titullit të udhëtimit (biletës) të lartpërmendur. Në bazë të nenit 401 kod. lund., *Pasagjeri* i cili, pa e komunikuar paraprakisht dhe ritualisht tërheqjen, nuk paraqitet për në imbarkim ose nuk hip në bordin e anijes së caktuar në kartën e imbarkimit pasi të ketë bërë *check-in*, nuk do të ketë të drejtë për rimbursimin, madje as edhe të pjesshëm, të çmimit të paguar, duke pasur nevojë të kryejë pagesën

e çmimit të udhëtimit, nëse nuk është paguar plotësisht më përpara. Në bazë të nenit 400 kodit lund., biletat *ab origine* (nga origjina) me datën e hapur, përkundrazi, mund të rimbursohen brenda afateve të vlefshmërisë së tyre, duke i njohur Shoqërisë së Lundrimit një dëmshpërblim të barabartë me 10%. Në çdo rast, të gjitha dëmshpërblimet e përmendura në këtë nen do të llogariten mbi totalin e tarifës së pasagjerëve, mjetet e rezervuara dhe kostot e taksat shtesë përkatëse. Llogaritja e afateve të tërheqjes duhet të fillojë nga dita pas datës së anulimit dhe duke përfshirë datën e nisjes. Megjithatë nënkuptohet që, nëse tërheqja do të ndodhë pasi që *Pasagjeri* të ketë ngarkuar automjetin, ky i fundit, duke pranuar atë që u tha më sipër, do të jetë i detyruar që të marrë masa për zbatimin e menjëhershëm me shpenzimet e tij dhe nën përgjegjësinë e tij, përveç rastit të rimbursimit të kostove dhe kompensimit për dëmet që këto rrethana mund t'i shkaktojnë *Shoqërisë*. Në rast se automjeti nuk është zbardhur menjëherë për çfarëdolloj arsyeje, ai 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 *Pasagjerit* ose, si alternative mund të lihet në bord: në këtë rastin e fundit, *Pasagjeri* duhet të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet në të cilat ky automjet do të mbetet në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbardhimit efektiv. Për më tepër, në bazë të nenit 402 kod. lund., nëse nisja e anijes është penguar për arsye që nuk i atribuohen *Vektorit*, kontrata zgjidhet dhe *Vektori* do të duhet të kthejë vetëm çmimin e biletës, nëse i është paguar tashmë. Në këtë rastin e dhënë, *Shoqëria* e Lundrimit nuk i detyrohet asnjë rimbursim nëse imbardimi i mohuar ka ndodhur si pasojë e: (i) paraqitjes nga ana e *Pasagjerit* të dokumentacionit të papërshtatshëm për zbatim në portin e destinacionit; (ii) mungesës së parashikimit të subjektit që paraqitet afër anijes ndërmjet emrave të treguar në biletë; (iii) për arsye sigurie, edhe nëse *Pasagjeri* paraqitet brenda orareve të treguar më lart. *Shoqëria* gjithashtu nuk do të rimbursojë biletat e lëshuara me tarifa dhe kushte speciale.

11. Informativa, asistencë dhe të drejtat e *Pasagjerit* në rastin e anulimit të transportit ose të nisjes së vonuar të anijes

Në rast të anulimit ose nisjes së vonuar të anijes, *Pasagjerit* do t'i garantohen gjithësi informacionet, asistencë 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 (që janë paraqitur në vijim: “1. Nenet 17, 18 [...] nuk zbatohen për *Pasagjerët* me bileta të hapura derisa të mos jetë specifikuar orari i nisjes, përveç se për *Pasagjerët* që posedojnë një titull udhëtimi (biletë) ose një abonim. 2. Neni 17 [...] nuk zbatohet nëse *Pasagjeri* është informuar për anulimin ose vonesën para blerjes së biletës ose nëse anulimi ose vonesa janë shkaktuar nga vetë *Pasagjeri*.”

3. Neni 17, paragrafi 2, nuk zbatohet nëse Vektori vërteton se anulimi ose vonesa është shkaktuar nga kushtet meteorologjike (motit) që vënë në rrezik funksionimin e sigurt të anijes”).

12. E drejta e Pasagjerit për kompensim ekonomik në rast të vonesës në mbërritje

Pasagjeri, në rast të vonesës së anijes në destinacionin përfundimtar, atëherë kur orari i mbërritjes të jetë i shënuar më përpara nga Vektori në biletën e udhëtimit dhe të ekzistojë një përgjegjësi e këtij të fundit, në përputhje me nenin 16 në vijim, mund të kërkojë nga vetë Vektori aplikimin, si titull zhdëmtues, të të ashtuquajturit *kompensim ekonomik*. Në këtë rast, në bazë të nenit 19 të Rregullores së BE-së n. 1177/10, i njihet Pasagjerit një zhdëmtim i i barabartë me 25% të çmimit të biletës për një vonesë prej dy orësh, në një shërbim të rregullt prej më shumë se katër orësh, por jo më shumë se tetë orë, ose të paktën tre orë në një shërbim të rregullt prej më shumë se tetë orë, por jo më shumë se njëzet e katër orë; nëse vonesa tejkalon dy herë kohën e treguar, zhdëmtimi për *kompensimin ekonomik* do të jetë i barabartë me 50% të çmimit të biletës. Megjithatë pranohen si të mirëqena përjashtimet në përputhje me nenin 20 të së njëjtës Rregullore (që janë paraqitur në vijim: “1. Neni 19 nuk aplikohet për Pasagjerët me bileta të hapura derisa të mos jetë specifikuar orari i nisjes, përveç se për Pasagjerët që posedojnë një titull udhëtimi (biletë) ose një abonim. 2. Neni 19 nuk zbatohet nëse Pasagjeri është informuar [...] për vonesën para blerjes së biletës ose nëse [...] vonesa janë shkaktuar nga vetë Pasagjeri [...] 4. Neni 19 nuk zbatohet nëse Vektori vërteton se [...] vonesa është shkaktuar nga kushtet meteorologjike që vënë në rrezik funksionimin e sigurt të anijes ose nga rrethana të jashtëzakonshme që pengojnë ekzekutimin e shërbimit të Pasagjerëve, të cilat nuk patën mundësi të shmangeshin edhe duke ndërmarrë të gjitha masat e arsyeshme”).

13. Check-in, anulimi i nisjes ose ndryshimi i itinerarit, vonesa në nisje dhe ndërprerja e udhëtimit të anijes

Oraret dhe itineraret e treguara në broshurat ilustruese janë orientuese dhe si rrjedhim mund të jenë subjekt ndryshimesh: përpara se të paraqiten për imbarkim, Pasagjeri duhet të kontrollojë oraret dhe itineraret e udhëtimit që ka parazgjedhur te agjencitë rekomanduese të Adria Ferries S.p.A., ose në faqen e përmendur të *internetit* të vetë *Shoqërisë*. Në bazë të neneve 402, 403 dhe 404 kod. lund., për rastet e nevojës objektive dhe/ose forcës madhore dhe/ose në çdo rast për arsye të sigurisë së lundrimit të Pasagjerëve, Shoqëria do të ketë të drejtën - duke i kthyer vetëm çmimin e udhëtimit që i është paguar - të anulojë nisjen e shpallur, të shtojë ose të heqë ndalesat në portet e ndërmjetme, ta nisë udhëtimin nga një port tjetër nga ai që është vendosur, ta caktojë anijen në një linjë tjetër, ta zëvendësojë anijen e caktuar fillimisht për këtë rrugë, të afrojë ose të

shtyjë datën e nisjes, të procedojë pa pilot, të rimorkiojë dhe të asistojë anijet e tjera në çfarëdolloj rrethane, të devijojë nga kursi i zakonshëm në çfarëdolloj drejtimi, për çdo distancë dhe për çfarëdo arsyeje që i atribuohet respektimit të atyre detyrave *ex lege* të vendosura e që varen nga Komandanti dhe, në këtë kuptim, për të prekur - si para dhe pas nisjes - çdo port ose porte që gjenden ose jo përgjatë itinerarit të anijes, madje edhe në drejtim të kundërt ose përtej kursit të saj, si duke shkuar prapa ose duke avancuar në çfarëdo rendi e për çfarëdo qëllimi, një ose disa herë, të transferojë *Pasagjerin* dhe automjetin në çfarëdo anije tjetër dhe/ose mjet transporti, që i përkasin ose jo Shoqërisë, të drejtuar për në portin e destinacionit. Në bazë të nenit 405 kod. lund., nëse udhëtimi i anijes ndërpritet për arsye të forcës madhore, çmimi i udhëtimit do të paguhet në përpjesëtim me pjesën e udhëtimit të përshkuar; sidoqoftë, *Vektori* do të ketë të drejtën e çmimit të plotë, nëse, në një kohë të arsyeshme, i siguron *Pasagjerit* me shpenzimet e tij vazhdimin e udhëtimit në një anije me karakteristika të ngjashme, duke i siguruar atij gjatë intervalit strehim dhe ushqim, nëse kjo është përfshirë në çmimin e udhëtimit. Oraret e nisjes dhe të arritjes që paraqiten nga *Shoqëria* nënkuptohen "*pilot/pilot*". Në bazë të nenit 401 kod. lund., *Pasagjeri* i pajisur me biletë nuk duhet të imbarkohet direkt, por të paraqitet në stacionin detar të imbarkimit të paktën tre orë përpara nisjes (vlen gjithashtu edhe për grupet) për të tërhequr kartën e imbarkimit. *Pasagjeri* duhet të jetë i pajisur me pasaportë ose me ndonjë dokument tjetër identifikimi, me vizat dhe certifikatat ndërkombëtare të vaksinave që mund të kërkohen. Nëse afati ka kaluar në mënyrë të panevojshme, e *Pasagjeri* nuk është paraqitur në stacionin detar të imbarkimit, *Shoqëria* do të ketë të drejtë për pagesën e çmimit të kalimit (udhëtimit); sidoqoftë, kjo shumë nuk do të paguhet nga i pari nëse vetë *Shoqëria*, ka autorizuar më parë *Pasagjerin* për cedimin (lëshimin) e të drejtës së transportit, e të ketë arkëtuar nga *Pasagjeri* i ri çmimin e biletës së ceduar (lënë). Në këtë rast, sidoqoftë, *Pasagjeri* cedues (që ka lënë biletën) do t'i paguajë *Shoqërisë* një komision mbi çmimin e titullit të udhëtimit (biletës) në një masë të barabartë me dhjetë përqind të shumës së saj. Nënkuptohet gjithashtu se *Shoqëria*, kur *Pasagjeri* të paraqesë dokumente jo të rregullta për udhëtim jashtë shtetit, do të ketë të drejtë që të refuzojë imbarkimin. Në këtë rast, si dhe kur imbarkimi ndalohet me vendim të Autoritetit të kontrollit, asnjë rimbursim nuk do t'i paguhet *Pasagjerit*.

14. Imbarkimi dhe zbarkimi i automjeteve

Të gjitha automjetet duhet të konsiderohen "*jo të përshtatshëm për transport mallrash*". Gjatësia e automjeteve do të llogaritet me të gjitha zgjatjet përjashta, d.m.th përfshire ganxhat e rimorkimit, timonët ose ndonjë gjë tjetër. *Kamper, rulotë, fuoristradë* ose mjetet me lartësi më të madhe se

1.80 m. nga toka duhet të sinjalizohen në momentin e rezervimit dhe duhet të rezultojnë në biletë. *Pasagjeri*, gjithmonë në fazën e rezervimit, duhet të deklarojë dimensionet e sakta, tipologjinë, targën e automjetit të tij dhe nëse ai ushqehet (furnizohet) me GPL ose gaz natyror; në rast se ajo që është deklaruar nuk është e rregullt, do të kërkohet pagesa e diferencave përkatëse tarifore të parashikuara dhe “fees” për modifikimin e *ticket*. Në rast të mosrespektimit të detyrimeve të lartpërmendura dhe për rrjedhojë mospërbushjet e *Pasagjerit*, *Shoqëria* gjithashtu mund të vendosë madje të anulojë rezervimin, pa cenuar të drejtën për dëmshpërblim, nga dëmet e pësuar, përveç refuzimit për imbarkimin e automjetit dhe/ose për ta futur atë në listën e pritjes së ditës dhe/ose të urdhërojë zbarkimin e tij të menjëhershëm, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të vetë *Pasagjerit*. Transiti në platformën në hyrje dhe në dalje, imbarkimi, sistemimi në bord në vendin e caktuar, zbarkimi, si dhe transferimi i mundshëm i automjetit nga vendi i parkimit në anije dhe/ose transferimi i tij i mundshëm nga anija në vendin e parkimit, duke mos qenë pjesë e veprimtarisë së *Vektorit*, gjithmonë do të bëhen nën kujdesin, rrezikun dhe përgjegjësinë ekskluzive të *Pasagjerit*, edhe nëse ai do të duhej të merrte këshilla për manovrimin nga ana e personelit në bord. Imbarkimi dhe zbarkimi automjeteve objekt i transportit do të bëhet sipas rendit dhe kriterëve që përcaktohen herë pas here për arsye sigurie nga komanda e anijes dhe/ose nga ndihmësit e saj dhe punonjësit. Automjetet e ushqyer me gaz GPL dhe/ose metan do të parkohen në një seksion *ad hoc* në *garazhin* e trageit. Pasi përfundohen operacionet e kalimit mbi platformën e anijes, të imbarkimit, transitit dhe të manovrimit në *garazhin* e anijes, si dhe sistemimet në bord - operacione që kryhen të gjitha drejtpërdrejt nga *Pasagjeri* – çdo automjet, gjithmonë për arsye sigurie të lundrimit, duhet të parkohet nga vetë *Pasagjeri* me motor dhe me dritat e fikura, me frenin e dorës të ngritur dhe me marshin e ingranuar dhe të gjitha dyert duhet të jenë të mbyllura me pajisjet përkatëse të sigurisë. Çelësat, të cilët nuk do t'i dorëzohen kurrë ekuipazhit, duhet të mbahen nga *Pasagjeri*. Në rast emergjence, *Pasagjeri* duhet të mbetet në dispozicion të *Shoqërisë* dhe të ndjekë udhëzimet e tij. Pas ankorimit të anijes në portin e destinacionit, *Shoqëria* ka përfunduar shërbimin e saj dhe *Pasagjeri* menjëherë do të marrë në dorëzim automjetin (megjithatë, pa penguar dhe vonuar fluksin normal të automjeteve të tjera gjatë fazës së zbarkimit) për ekzekutimin e operacioneve të transitit, manovrimit në *garazhin* e anijes, kalimin mbi platformën dhe zbarkimin. Në rast se *Pasagjeri* nuk e tërheq menjëherë automjetin ose nuk procedon menjëherë me operacionet e përshkruara të zbarkimit, për shkak të mungesës së disponibilitetit të tij në bord ose për mosfunksionim apo defekt të vetë automjetit ose për ndonjë arsye tjetër, *Shoqëria* - për të mos shkelur të drejtat e *Pasagjerëve* të tjerë - mund të

procedojë me zbakimin e automjetit në fjalë duke e vendosur atë në dok ose në një depo të pajisur për këtë qëllim, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të vetë *Pasagjerit* ose mund ta lërë atë në bord. Në këtë rastin e fundit, *Pasagjeri* do të duhet të marrë përsipër të gjitha qiratë në lidhje me udhëtimet në të cilat automjeti ka mbetur në *garazhin* e anijes deri në momentin e zbakimit efektiv. Gjatë operacioneve të hipjes së automjeteve në bord dhe të zbritjes së tyre nga anija nëpërmjet platformës së hyrjes, të imbarkimit, zbakimit, transitit dhe manovrimit në *garazhin* e anijes, si dhe sistemimin në hapësirat e përdorura për këtë qëllim (të gjitha operacione që kryhen nga *Pasagjeri* në autonomi absolute), vetë *Pasagjeri* do të jetë përgjegjësi i vetëm për dëmet eventuale: a) për automjetin e tij, për mallrat dhe për çdo gjë tjetër që përmban ai, b) për personin e tij dhe për personat e pranishëm në atë automjet, c) për palët e treta, për mjettet e tyre, për mallrat e tyre dhe/ose bagazhet, d) për ekuipazhin, anijen dhe pertinenat e saj, arredimet dhe pajisjet. Automjeti i caktuar, i përfshirë me rimorkion dhe/ose rulotën e mundshme, me çdo gjë që ka brenda, pranohet nga *Shoqëria* si një njësi e vetme ngarkimi, pa deklaram vlere.

15. Operacioni i risazhit (lidhje dhe fiksimit) dhe/ose derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) i mjeteve 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, si dhe - më në përgjithësi - të sigurisë së lundrimit dhe të *Pasagjerëve*, operacionet e risazhit (lidhjes dhe fiksimit) të Automjeteve të ngarkuara të *Pasagjerëve* në anije do të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit ose nga punonjësit e ndërmarrjes së imbarkimit. Operacione të tilla, të parashikuara *ex lege*, veç të tjerash do të kryhen vetëm kur (a) kushtet e motit janë jo të favorshme - pasi në këtë kuptim nuk ka asnjë përgjegjësi në ngarkim të vetë ekuipazhit në prani të detit dhe/ose erës së qetë - dhe (b) për të parandaluar që vetë automjetet të pësojnë lëvizje lëkundëse si rezultat i rrokullisjes dhe/ose lëkundjeve bash e kiç të anijes gjatë lundrimit - dhe jo për të kundërshtuar lëvizjen e tyre gjatësore përpara ose prapa, që është e penguar me futjen e frenit të parkimit dhe të marshit në përfundim të imbarkimit të automjeteve mbi anije (këto operacionet e fundit janë ekskluzivisht nën përgjegjësinë e *Pasagjerit*). Për të njëjtat arsye, edhe operacionet e derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) duhet të kryhen nga anëtarët e ekuipazhit ose nga punonjësit e ndërmarrjes së zbakimit dhe kurrë nga *Pasagjerët*. Duke pasur parasysh sa më sipër dhe funksionin specifik të operacioneve të risazhit (lidhje dhe fiksimit) dhe/ose derisazhit (zgjidhje dhe zhvendosje) (si e përcaktuar *ex lege*), pronarët e automjeteve, nëse këta të fundit do 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 që si rezultat ata vetë duhet të dëmshpërblejnë çdo subjekt të dëmtuar.

16. Përgjegjësia e Vektorit

Në bazë të neneve 408 kod. lund. dhe 20 Rreg. BE n. 1177/10, *Shoqëria* do të jetë përgjegjëse për dëmet që i shkaktohen pasagjerit për shkak të vonesës ose mos kryerjes së transportit, nëse nuk dëshmon se ngjarja ka rezultuar nga një shkak i paparashikueshëm, forca madhore, kushte moti-deti të pafavorshme, greva dhe defekte teknike, që përbëjnë forcën madhore ose nga shkaqe të tjera që nuk i atribuohen asaj. Përveç kësaj, në bazë të nenit 3 të Konventës së Athinës të vitit 1974 (të pranuar nga Sistemi juridik italian duke pasur parasysh Rreg. KE. 392/09), *Shoqëria* do të jetë përgjegjëse për dëmet që vijnë si rezultat i vdekjes ose nga dëmtimet personale të pësuar nga një *Pasagjer* për shkak të një aksidenti detar: (1) kur, për *Pasagjerin* e lartpërmendur, të tilla dëme nuk janë më të mëdha se 250,000 njësi llogarie për çdo ngjarje të veçantë, përveç rastit kur *Vektori* nuk vërtetohet se aksidenti: a) ka ndodhur për shkak të një akti lufte, armiqësie, një lufte civile, një kryengritje ose një fenomeni natyral me karakter të jashtëzakonshëm, të pashmangshëm dhe të pakundërshtueshëm; b) është shkaktuar krejtësisht nga një akt ose një mosveprim me dashje i një pale të tretë; (2) kur, për *Pasagjerin* e lartpërmendur, këto dëme janë më të mëdha se 250,000 njësi llogarie për çdo ngjarje të veçantë, përveç rastit kur vetë *Vektori* nuk është në gjendje të provojë se ngjarja e dëmshme nuk i atribuohet fajit ose neglizhencës së tij. *Vektori* do të jetë përgjegjës për dëmet që vijnë për shkak të vdekjes ose nga dëmtimet personale të pësuar nga një *Pasagjer* për arsye të ndryshme nga një aksident detar, nëse ngjarja e dëmshme i atribuohet fajit ose neglizhencës së tij. Në një rast të tillë të referuar, barra e provës së fajit ose e neglizhencës do t'i takojë personit që bën ankesën për dëmshpërblim. *Vektori* do të jetë përgjegjës për dëmet që vijnë si rezultat i humbjes ose i dëmtimit të bagazheve të dorës (ose të pa dorëzuar), nëse ngjarja e dëmshme i atribuohet fajit ose neglizhencës së tij. Faji ose neglizhenca e *Vektorit* do të prezumohet sa herë që *Pasagjeri* të jetë në gjendje të demonstrojë se dëmet janë shkaktuar nga një aksident detar; nëse nuk sigurohet një provë e tillë ose dëmet nuk varen nga një aksident detar, faji ose neglizhenca e *Vektorit* duhet të dëshmohen nga *Pasagjeri*. *Vektori* do të jetë përgjegjës për dëmet që vijnë si rezultat i humbjes ose nga dëmtimi i bagazheve, përveç bagazheve të dorës (ose të dorëzuar), përveç se kur vërtetohet se ngjarja e dëmshme nuk i atribuohet fajit ose neglizhencës së tij. Për sa i përket këtij neni: a) me “aksident detar” do të nënkuptojmë anijembytjen, përmbysjen, përplasjen ose ngecjen në cekinë të anijes, një shpërthim ose një zjarr në bord ose një defekt të

anijes; b) shprehja “faj ose neglizhencë e Vektorit” përfshin fajin ose neglizhencën (pakujdesinë) e vartësve të tij në ushtrimin e funksioneve të tyre; c) “defekt i anijes” do të thotë çdo keqfunksionim, defekt ose mosrespektim i rregullave të aplikueshme të sigurisë në lidhje me çdo pjesë të anijes ose të pajisjeve të saj të përdorura për ikje, evakuim, imbarkim dhe zbarkim të *Pasagjerëve*, ose për propulsionin apo qeverisjen e anijes, sigurinë e lundrimit, akostimit (lidhje në kalatë), ankorimit, mbërritjes ose nisjes nga vendi i akostimit ose ankorimit, ose kufizimi i dëmeve pas një përmytjeje, apo për lëshimin e mjeteve të shpëtimit në det. Përgjegjësia e Vektorit në bazë të këtij neni i referohet vetëm dëmeve që rrjedhin nga aksidentet që janë verifikuar gjatë transportit. Atij që bën ankesën për dëmshpërblim i takon barra e provës për të vërtetuar se ngjarja e dëmshme ka ndodhur gjatë transportit, si dhe madhësinë e dëmit.

17. Përrjashtimi nga përgjegjësia e vektorit

Duke pasur parasysh dispozitat e nenit 19 në vijim, *Vektori* nuk do të jetë përgjegjës në rast humbjeje ose dëmtimi të sendeve të vlefshme (pra, e dhënë si shembull por jo në mënyrë shteruese, para të thata, letra me vlerë, *traveller's cheques*, ar, argjend, stoli, sende të çmuara, vepra arti ose objekte të tjera me vlerë), përveç rastit kur këto objekte janë depozituar te *Vektori* dhe ky i fundit ka rënë dakord që t'i ruajë ato në një vend të sigurt; në këtë rast, *Vektori* do të jetë përgjegjës deri sa të arrijë në limitin e parashikuar nga neni 8, paragrafi 3 i Konventës së Athinës së vitit 1974 (siç pranohet nga Rreg. KE n. 392/09), nga e cila do të zbritet taksa (*franchigia*) e ujdalur prej 149 njësisish llogarie, duke pasur parasysh paragrafin 4 të nenit 8 të Konventës së përmendur. Në bazë të nenit 412, par. III, kod. lund., *Vektori* gjithashtu nuk do të jetë përgjegjës për humbjen dhe/ose avarinë e bagazhit ose të objekteve të cilat nuk janë dorëzuar ose që janë të vendosura brenda automjetit të imbarkuar, duke udhëtuar mallra të tilla (që nuk janë dorëzuar) duke qenë gjithmonë rreziku në ngarkim e nën përgjegjësinë e *Pasagjerit*, njësoj, meqë i është e ndaluar shprehimisht vetë *Pasagjerit* që t'i lërë brenda automjetit pa mbikëqyrje. Duke i nënkuptuar si të mirëqena përrjashtimet e përgjegjësisë së *Vektorit* sipas rasteve të parashikuara nga neni 16 i sipërpërmendur, çdo përgjegjësi e tij gjithashtu do të përrjashtohet, nëse vetë *Vektori* - në përputhje me nenin 6 të Konventës së Athinës të vitit 1974 - të demonstrojë se vdekja ose dëmtimet personale të pësuarra nga *Pasagjeri* ose humbja apo dëmtimi i bagazheve të tij i atribuohet fajit ose neglizhencës së vetë *Pasagjerit*. Në çdo rast, duke pasur akoma parasysh nenet 408 kod. lund. dhe 3 të Konventës së Athinës të vitit 1974, Shoqëria nuk do të përgjigjet për dëmet dhe/ose avaritë që mund t'i atribuohen akteve të vandalizmit, sjelljeve të fajshme dhe/ose të qëllimshme të palëve të treta.

18. Limitet e dëmshpërblimit

Përgjegjësia e *Vektorit* në rast të vdekjes ose dëmtimeve personale të një *Pasagjeri* do të kufizohet sipas asaj që parashikohet nga neni 7, paragrafi 1 i Konventës së Athinës të vitit 1974. Përgjegjësia e *Vektorit*, në rast humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të dorës, do të kufizohet sipas asaj që parashikohet nga neni 8, paragrafi 1 i Konventës së Athinës të vitit 1974, nga ku do të zbritet taksa (*franchigia*) e ujdurur prej 149 njësish llogarie, duke pasur parasysh paragrafin 4 të nenit 8 të Konventës së përmendur. Përgjegjësia e *Vektorit*, në rast humbjeje ose dëmtimi të automjeteve, do të kufizohet sipas asaj që parashikohet nga neni 8, paragrafi 2 i Konventës së Athinës të vitit 1974, nga ku do të zbritet taksa (*franchigia*) e ujdurur prej 330 njësish llogarie, duke pasur parasysh paragrafin 4 të nenit 8 të Konventës së përmendur. Përgjegjësia e *Vektorit*, në rast humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të ndryshme nga ata që janë përmendur, do të kufizohet sipas asaj që parashikohet nga neni 8, paragrafi 3 i Konventës së Athinës të vitit 1974, nga ku do të zbritet taksa (*franchigia*) e ujdurur prej 149 njësish llogarie, duke pasur parasysh paragrafin 4 të nenit 8 të Konventës së përmendur.

19. Detyrimet në ngarkim të Pasagjerit në rast të dëmtimeve të tij personale ose humbjes apo dëmtimit të bagazheve të dorës dhe/ose bagazheve të ndryshme nga bagazhet e dorës

Në bazë të nenit 15 të Konventës së Athinës të vitit 1974 (siç pranohet nga Rregullorja KE. 392/09), në mënyrë që të lejojë *Vektorin* që t'i sigurojë *Pasagjerit* të gjithë asistencën më të përshtatshme dhe kështu të zvogëlojë - kur është e mundur - dëmtimin e vërtetuar: *i*) humbjen dhe/ose dëmtimin e bagazhit të dorës (ose i pa dorëzuar), dëmtimet personale të pësuar nga një *Pasagjer* për shkak të një aksidenti detar ose për arsye të tjera nga një aksident detar, si dhe nga vonesa ose mos ekzekutimi i transportit, duhet të konstatohen me shkrim nga *Pasagjeri* te komanda e anijes ose te agjentët rekomandues dhe/ose te nëpunësit e *Vektorit* në momentin e zbakimit nga anija; *ii*) humbja dhe/ose dëmtimi i bagazhit të ndryshëm nga bagazhi i dorës (ose i dorëzuar), të efekteve të tjera personale të përfshira në të ose të automjetit shoqëruar duhet të konstatohen me shkrim nga *Pasagjeri* te komanda e anijes ose te agjentët rekomandues dhe/ose te nëpunësit e *Vektorit* në momentin e ridorëzimit ose në datën në të cilën duhet të kishte ndodhur ridorëzimi, dhe në çdo rast përpara se të bëhej zbakimi i tyre nga ana e vetë *Pasagjerit*. Në rastet e sipërpërmendura *sub (i)* dhe *(ii)*, *Pasagjeri* në mënyrë që të lejojë *Vektorin* që të mos krijojë paragjykim te *Pasagjerët* e tjerë, gjithashtu duhet të plotësojë dhe nënshkruajë detyrimisht në momentin e zbakimit nga anija “*damage report*” të vënë në dispozicion nga vetë *Vektori*. Ky dokument gjithashtu do të nënshkruhet nga komanda e anijes vetëm për marrje, por kjo nuk do të

thotë se është diçka e barasvlershme me pranimin e ndonjë përgjegjësie dhe/ose faji nga Shoqëria e Lundrimit. Nëse *Pasagjeri* nuk respekton me përpikëri dispozitat e këtij neni, do të prezumohet, përveçse nëse ka prova që e kundërshtojnë, përbushjen e saktë të detyrimeve që rëndojnë mbi *Vektorin*.

20. Detyrimi për respektimin e normativës përkatëse nga ana e *Pasagjerit*

Pasagjeri detyrohet të respektojë dispozitat e Ligjit mbi çështjen (italian dhe të huaj), këto *Kushte të Përgjithshme*, si dhe rregulloret e mundshme të *Shoqërisë* në lidhje me transportet e disiplinuar këtu. *Pasagjeri* gjithashtu merr përsipër të respektojë dispozitat e *Shoqërisë* që ndalojnë pirjen e duhanit në lokalet e brendshme të anijes. *Pasagjeri* gjithashtu do të jetë përgjegjës për të gjitha kundërvajtjet, gjobat dhe shpenzimet për llogarinë e tij, ndaj të cilave mund të jetë e detyruar *Shoqëria* nga Autoritetet e portit, doganave, sanitare dhe/ose nga çdo Autoritet tjetër i çdo Vendi, duke mbetur e pa cenuar e drejta e Adria Ferries S.p.A. për të denoncuar vetë *Pasagjerin* i cili është bërë përgjegjës për sjelljet e lartpërmendura nëse ato integrojnë hipotezën e veprës penale sipas normativës së aplikueshme. *Pasagjeri* do të përgjigjet për të gjitha dëmet e shkaktuara drejtpërdrejt ose nëpërmjet personit apo kafshëve që janë nën kujdestarinë e tij, për orenditë e anijes, pertinencat dhe aksesorët, pajisjet e saj, si dhe për çdo *Pasagjer* tjetër, për pasuritë e këtij të fundit, për personelin vartës ose ndihmësit e *Shoqërisë*. *Pasagjeri*, nëse rrezikon sigurinë e udhëtimit në bord, shqetëson *Pasagjerët* e tjerë, ekuipazhin ose sillet në çfarëdo mënyre për t'iu shkaktuar atyre shqetësime, krijon pengesë për ekuipazhin në kryerjen e detyrave të tij, nuk respekton dispozitat e 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 të zbarkimit ose të refuzimit për të vazhduar transportin. Adria Ferries S.p.A. rezervon të drejtën që të mos imbarkojë në anijet e veta këdo që ka adoptuar në rastet/udhëtimet e mëparshme, sjellje në kundërshtim me dispozitat e këtyre *Kushteve të Përgjithshme*. Në rast emergjence, çdo *Pasagjer* 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. Çdo *Pasagjer* 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 Vending e zbarkimit dhe të vlefshme. Shoqëria nuk do të rimbursojë ata *Pasagjerë* që nuk janë të autorizuar nga policia kufitare për imbarkimin ose zbarkimin, kur ata gjenden me dokumente jo të vlefshme për udhëtim jashtë

shtetit; shoqëria rezervon të drejtën për sanksione dhe/ose gjopa të mundshme kundrejt *Pasagjerit* në rast se do të ketë pasoja për shkak të rrethanave të mësipërme.

21. Transportimi i të miturve të pashoqëruar

Të miturit do të duhet të mbikëqyren nga prindërit dhe/ose personat përkatës të ngarkuar me këtë detyrë, pra që janë përgjegjës, dhe nuk mund të qarkullojnë nëpër anije të pashoqëruar. *Pasagjerët* nën moshën 14 vjeç nuk mund të udhëtojnë vetëm. Në asnjë rast Shoqëria nuk do të jetë përgjegjëse për dëmet që u janë shkaktuar të miturve në kundërshtim me sa u përmend më sipër. Nëse i mituri udhëton i shoqëruar vetëm me një prind, për udhëtimin jashtë shtetit do të kërkohet autorizimi me shkrim nga prindi tjetër dhe/ose kujdestari ligjor i besueshëm. Me përjashtim të asaj që u tha më sipër, *Pasagjeri* i mitur, me moshë që përfshihet ndërmjet 14 dhe 18 vjeç, mund të udhëtojë vetëm me kusht që të ketë një autorizim me shkrim nga personi që ushtron autoritetin prindëror, i cili do ta çlirojë *Shoqërinë* nga çdo përgjegjësi.

22. 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 kontrole 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.

23. Gratë në gjendje shtatzënie

Pasagjeret që e dinë se janë në gjendje shtatzënie do të jenë të detyruara të njoftojnë komandën e anijes përpara imbarkimit. Duke qenë se anijet nuk janë të pajisura me mjetet e duhura për asistencë ndaj grave shtatzëna e për të përballuar lindjet, nuk do të pranohet imbarkimi i

Pasagjereve që, në datën e udhëtimit, kanë përfunduar javën e 24-t të shtatzënisë. *Pasagjeret* në gjendje shtatzënie, që nuk kanë përfunduar javën e 24-t të shtatzënisë mund të imbarkohen vetëm pasi të kenë komunikuar me shkrim gjendjen e tyre në bord dhe duke paraqitur certifikatën mjekësore të lëshuar jo më tepër se 72 orë përpara nisjes, që autorizon shprehimisht udhëtimin, dhe me referimin që specifikon kohëzgjatjen e tij, që do të dorëzohet detyrimisht te nëpunësi i anijes. Imbarkimi nënkupton nga ana e *Pasagjereve* pranimin e rreziqeve që kanë lidhje me mungesën e asistencës në bord (të tipit të specializuar), dhe të strukturave të përshtatshme për të përballuar urgjencat e mundshme që lidhen me kushtet e shtatzënisë, si edhe të veçorive të transportit me rrugë detare që sjellin si rrjedhim vështirësi për të pasur ndihmë nga jashtë anijes, duke hequr çdo përgjegjësi ndaj Adria Ferries S.p.A. dhe për të gjithë personelin e saj.

24. Pasagjerët me nevoja për asistencë të veçantë

Shoqëria do t'u sigurojë personave me aftësi të kufizuara ose personave me lëvizshmëri të zvogëluar asistencën e nevojshme gjatë imbarkimit, zbarkimit dhe në bordin e anijes. Transporti i *Pasagjerit* me lëvizshmëri të zvogëluar, i personave me aftësi të kufizuara, i të sëmurëve ose personave të tjerë që kanë nevojë për asistencë të veçantë (për shembull, një *Pasagjer* që ka nevojë për një aparat oksigjeni dhe bombolën e tij) duhet të komunikohet, duke dërguar dokumentacionin përkatës, të paktën 48 orë para nisjes së parashikuar, me postë elektronike te *Shoqëria*, në përputhje me dispozitat e nenit 11 Rreg. BE n. 1177/10. Për situata të veçanta, kërkesa duhet të dërgohet të paktën pesë ditë pune përpara nisjes. Në rastet e përmendura këtu, *Pasagjerit* do t'i kërkohet të paraqitet përpara afatit, në kohën e duhur përpara imbarkimit, *Shoqëria* do të bëjë gjithçka që është e mundur për të lehtësuar imbarkimin dhe zbarkimin, duke vënë në dispozicion, kur është e mundur, kabina për personat me aftësi të kufizuara. Kur nuk janë të disponueshme, do të ofrohet një sistemim sa më i përshtatshëm dhe i rehatshëm dhe një asistencë sa më e kujdesshme që të jetë e mundur për *Pasagjerin* me aftësi të kufizuara.

25. Eksplozivat dhe materialet e ndezshme dhe/ose të rrezikshme

Për arsye sigurie, është rreptësisht e ndaluar për *Pasagjerin* që të transportojë në bagazh ose në gjërat që ka në pronësi, të sistemuara në bordin e automjeteve, mbetje industriale dhe/ose substanca dhe/ose pajisje shpërthyes dhe/ose të ndezshme dhe/ose gërryese dhe/ose në njëfarë mënyre të rrezikshme për sigurinë e anijes, të ngarkesës ose për sigurinë e *Pasagjereve* të tjerë ose të ekuipazhit. Ndalohet rreptësisht ndezja, në të gjithë anijen, e furnelave me gaz, ose elektrike, hekurave (ujti) për hekurosje dhe të gjitha pajisjeve që mund të funksionojnë me flakë të lirë. Në rast të shkeljes së konstatuar të këtyre ndalimeve, Komandanti do të jetë i autorizuar që të

sekuestrojë ose shkatërrojë këto mbetje industriale dhe/ose substanca dhe/ose materiale dhe/ose pajisje ose të marrë çdo masë tjetër që konsiderohet më e përshtatshme, dhe Pasagjeri nuk mund të pretendojë ndonjë zhdëmtim. *Pasagjeri* gjithashtu do të jetë përgjegjës për pasojat që rrjedhin nga shkelja e këtyre ndalimeve, duke rezultuar i dënueshëm - në rast shkelje - me një sanksion të barabartë me 50% të çmimit të biletës, që duhet të paguajë përpara zbarkimit, pa cenuar të drejtën e *Shoqërisë* për dëmshpërblim për shkak të dëmeve të pësuarra dhe/ose nga palët e treta.

26. Armët

Gjithmonë për arsye sigurie, *Pasagjerët* në momentin e imbarkimit do të jenë të detyruar t'i dorëzojnë në ruajtje Komandantit të gjitha armët e ftohta dhe/ose armët e zjarrit në posedim të tyre, së bashku me dokumentet, autorizimet e Prefekturës dhe çdo dokument tjetër që parashikohet nga normativa në fuqi në lidhje me transportin e armëve. Në rast se nuk respektohet ligji, shkelësve do t'i konfiskohen armët dhe do të denoncohen tek Autoritetet Gjyqësore përkatëse.

27. Bagazhi i dorës

Në bazë të nenit 410 kod. lund., në çmimin e biletës përfshihet transporti falas i një bagazhi dore për person deri në 75 kg, i cili duhet të përmbajë vetëm efektet për përdorim personal të *Pasagjerit*. Në rast mbipeshe, *Pasagjerit* do t'i kërkohet t'i paguajë *Shoqërisë* një shumë shtesë, sipas tarifave në fuqi.

28. E drejta e pengut ligjor për bagazhin

Në bazë të nenit 416 kod. lund., *Shoqëria*, për të garantuar çdo kredit të saj in ndaj *Pasagjerit*, të maturuar në kryerjen e shërbimeve të transportit, do të ketë të drejtën e pengut për të gjitha bagazhet e dorës dhe automjetet në posedim të saj, që janë objekt i detyrave që vetë *Pasagjeri* ia ka ngarkuar. E drejta e sipërpërmendur do të ketë gjithsesi efekt edhe duke paragjykuar palët e treta që kërkojnë të drejtat e tyre - gjithashtu reale - për sendet e mbajtura, 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.

29. Bagazhi i pa tërhequr

Për arsye sigurie dhe për të mos paragjykuar të drejtat e pasagjerëve të tjerë, *Vektori*, në përputhje me nenin 417 kod. lund., mund të shkarkojë dhe depozitojë në një vend të përshtatshëm bagazhin që nuk është tërhequr, duke qenë rreziku, shpenzimet dhe përgjegjësia në ngarkim të *Pasagjerit*, kur është e mundur duke e njoftuar.

30. Sistemimi në bord i Pasagjerit

Pasagjeri do të zërë vendin e treguar në biletë. *Shoqëria*, për sigurinë e lundrimit dhe të *Pasagjerëve* të tjerë, do të ketë kompetencë ta caktojë *Pasagjerin* në një vend tjetër. Në rast se vendi i caktuar rezulton i kategorisë më të lartë, nuk do t'i kërkohet diferenca e tarifës, kurse në rast se vendi i ri rezulton i kategorisë më të ulët, atëherë *Pasagjerit* do t'i rimburohet diferenca e çmimit që është paguar më shumë, me përjashtim të rastit kur *Pasagjeri* vendos ta zgjidhë kontratën. Kabinat duhet të lirohen me doemos nga *Pasagjeri* të paktën dy orë para mbërritjes në port, për të lejuar që operacionet e zbarkimit të zhvillohen në mënyrë të sigurt.

31. Kafshët shtëpiake

Transporti i kafshëve shtëpiake (qen, mace, *etj.*) është pa pagesë dhe do të lejohet me kusht që ata të kenë një certifikatë sanitare të vlefshme ndërkombëtare. Qentë duhet të jenë të pajisur me maskë dhe të shoqërohen duke i mbajtur me frerë (qafore me rrip). Macet dhe kafshët e tjera shtëpiake duhet të transportohen në kafaze. Në mënyrë që të respektohen rregullat higjieno-sanitare, kafshët shtëpiake duhet të udhëtojnë në kabinat e dedikuara për to (numri maksimal i lejuar është dy kafshë për kabinë) ose në stelë/kolibe në bord. Ushqimi do të jetë në ngarkim të pronarëve. Meqenëse është i ndaluar qëndrimi i kafshëve në zonat e përbashkëta për shëtitje, për këtë qëllim është e disponueshme një zonë përjashta, në të cilën ato duhet të shoqërohen me frerë (qafore me rrip) dhe, nëse është e nevojshme, me maskë/turizë. Si përjashtim i pjesshëm nga sa u tha më sipër, do të lejohet hyrja në lokalet e anijes e qenve guidë që shoqërojnë *Pasagjerin* e verbër dhe e qenve të Mbrojtjes Civile që janë të pajisur me certifikatë dhe që janë në shërbim. *Pasagjeri* do të jetë përgjegjës për çdo dëmtim që shkaktohet nga kafsha e tij ndaj gjërave, ndaj palëve të treta, ekuipazhit, anijes, pajisjeve dhe pertinencave. *Shoqëria* heq dorë nga çdo përgjegjësi për çdo sekuestrim të mundshëm ose suprimim (mbytje) të kafshëve nga ana e Autoriteteve sanitare të portit të imbarkimit dhe/ose zbarkimit, si dhe për dëmet e pësuar nga vetë kafshët ose për ikjen e tyre, humbjen ose ngordhjen që është verifikuar gjatë transportit ose gjatë fazës së imbarkimit dhe/ose të zbarkimit, përveç se kur vërtetohet hipoteza e veprimit me dashje dhe/ose fajit që i atribuohet vetë *Shoqërisë*. *Pasagjeri* në çdo rast duhet të silltet në mënyrë korrekte dhe të kujdesshme për të shmangur dhe/ose parandaluar të tilla probleme.

32. Ankesat

Për sa i përket administrimit të ankesave në lidhje me rastet e parashikuara nga Rreg. BE n. 1177/10, *Pasagjeri*, në bazë të nenit 24, duhet të paraqesë një kundërshtim zyrtar me shkrim të Shoqëria, për të mos humbur të drejtën, brenda dy muajve nga data në të cilën është ofruar

shërbimi ose do të duhej të ishte ofruar. Ankesat mund të paraqiten pa dallim qoftë në gjuhën italiane ose angleze.

Formulari i ankesës mund të shkarkohet nga faqja e internetit www.adriaferries.it në seksionin e ankesave. Ankesat mund të paraqiten edhe pa përdorur këtë formular, duke nënkuptuar faktin se do të shqyrtohen vetëm ankesat që përmbajnë së paku: a) të dhënat e identifikimit të përdoruesit (emrin, mbiemrin, adresën) dhe të përfaqësuesit, nëse ka, duke bashkëngjitur në këtë rast një delegim dhe një dokument identiteti të përdoruesit; b) referencat e identifikimit të udhëtimit të bërë (data, ora e nisjes, origjina dhe destinacioni) dhe të kontratës të transportit (kodi i rezervimit ose numri i biletës); c) përshkrimin e mospërputhjes së shërbimit të zbuluar në krahasim me një ose më shumë kërkesa të përcaktuara nga legjislacioni evropian ose kombëtar, nga kushtet e përgjithshme të transportit ose, kur parashikohet nga adoptimi i tij, nga kartat e shërbimit.

Ankesa duhet të transmetohet brenda dy muajsh nga data brenda së cilës është dhënë ose do të ishte dashur të jepej shërbimi. Brenda një muaji nga marrja, Shoqëria do të reagojë, duke i komunikuar përdoruesit nëse ankesa është pranuar, refuzuar ose është ende në shqyrtim, duke siguruar në këtë rastin e fundit, megjithatë, konfirmimin përfundimtar brenda dy muajve nga data e marrjes së vetë ankesës. Në rast mungese të përgjigjes ndaj ankesës brenda afatit, sipas asaj që përcaktohet në pikat e mësipërme, përdoruesi mundet: a) të përdorë procedurat jashtë gjykatës për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve; b) të paraqesë një ankesë të shkallës së dytë tek Autoriteti i rregullimit të transporteve nëpërmjet formularit të disponueshëm në faqen e *internetit* (www.autorita-trasporti.it/site/);

Pasagjeri do të ketë të drejtë të marrë një kompensim automatik në përpjesëtim me çmimin e biletës që i referohet shërbimit të transportit në një masë jo më të vogël se 10% në rastin e një përgjigjeje ndërmjet ditës së gjashtëdhjetenjë dhe nëntëdhjetë, nga marrja e ankesës, ose 20% në rast të përgjigjes që nuk është dhënë brenda ditës së nëntëdhjetë nga marrja e ankesës. Ky dëmshpërblim nuk do të paguhet në rastet kur: a) shuma e tij është më e vogël se 6,00 €; b) ankesa nuk dërgohet nga përdoruesi me modalitetet, elementet minimale dhe afatet e parashikuara nga pikat e mëparshme; c) përdoruesit tashmë i është paguar një dëmshpërblim në përputhje me këtë pikë në lidhje me një ankesë që ka si objekt të njëjtin udhëtim.

Në çdo *terminal* porti të Adria Ferries S.p.A. dhe në bordin e secilës anije të kësaj Shoqërie, është krijuar një pikë e veçantë për ankesa, tek e cila mund të shkojë çdo *Pasagjer* për paraqitjen e pakënaqësisë së tij dhe për të ilustruar atë çfarë ka ndodhur.

33. Juridiksioni, Ligji i aplikueshëm dhe Gjykata kompetente

Në përputhje me nenin 34 n. 3 të Kodit të Konsumit (sipas të cilit nuk mund të konsiderohen shqetësuese dhe për këtë arsye abuzive) *“klauzolat që riprodhojnë dispozitat ligjore ose që janë riprodhuese të dispozitave ose zbatuese të parimeve të përfshira në konventat ndërkombëtare”*) dhe të dispozitave të kombinuara të nenit 17 germa b) të Konventës së Athinës të vitit 1974 (siç pranohet nga Rregullorja KE. n. 392/09), të neneve 5 n. 1 germa a) dhe b), 15 n. 3 e 23 n. 1 të Rreg. BE 44/01 (në lidhje me kompetencën e juridiksionit, njohjen dhe zbatimin e vendimeve në çështjet civile dhe tregtare), gjithashtu të neneve 3, 4 e 5 të Konventës së Romës të vitit 1980 (Konventa e Romës mbi ligjin e aplikueshëm për detyrimet kontraktuale) (siç përmendet edhe nga neni 57 L. 218/95 - *Reforma e sistemit italian e të drejtës ndërkombëtare private*), kontratat e transportit të disiplinuar këtu dhe këto *Kushte të Përgjithshme* do t'i nënshtrohen ligjit dhe juridiksionit italian. Përveç kësaj duke u bazuar në nenin 33 n. 2 germa u) të Kodit të Konsumit, për çdo mosmarrëveshje në lidhje me vlefshmërinë, interpretimin, ekzekutimin, zgjidhjen dhe shuarjen e kontratave të transportit të disiplinuar këtu dhe të këtyre *Kushte të Përgjithshme*, ashtu edhe sikurse për çdo aspekt dhe profil tjetër të lidhur me to, kompetenca ekskluzive i takon Gjykatës së Ankonës duke përjashtuar çdo Gjykatë tjetër.

34. Informativa për të dhënat e Pasagjerëve, përdorimi i saj dhe respektimi i privatësisë

Në përputhje me nenin 7 të Rreg. KE n. 392/09 dhe të neneve 22 dhe 23 të Rreg. BE n. 1177/10, *Shoqëria* do t'i sigurojë *Pasagjerit* informacione adekuate për të gjithë udhëtimin në formate të përdorshme dhe në të njëjtat gjuhë në të cilat ata zakonisht i vihen në dispozicion secilit *Pasagjer*, duke i kushtuar vëmendje të veçantë nevojave të personave me aftësi të kufizuara ose me lëvizje të zvogëluar. *Pasagjeri*, nga ana e tij, do të jetë i detyruar, qysh në fazën e prenotimit, të japë këto të dhëna: emrin, mbiemrin, gjininë, moshën, etj. Çdo *Pasagjer* në fazën e imbarkimit duhet të informojnë *Shoqërinë* për informacionet e mundshme në lidhje me nevojat e tij për kura të veçanta dhe/ose asistencë në situata emergjente. *Pasagjeri* ka për detyrë të komunikojë ndryshimet e mundshme të të dhënave personale në qoftë se ato janë të ndryshme nga momenti i rezervimit dhe në momentin e imbarkimit. Të dhënat personale do të mblidhen në përputhje me dekretin D.L 251/99 në përmbushje të direktivës KEE 98/41 të datës 18.06.98, dhe të normativave në lidhje me aplikimin e kodit *ISPS* mbi dispozitat e anti-terrorizmit.

Informativa complete gjendet në internet në këtë lidhje: <https://www.adriaferries.com/it/privacy-policy.html>.