CONDIZIONI GENERALI PER IL TRASPORTO DEGLI AUTOVEICOLI COMMERCIALI

La Adria Ferries S.p.a., con sede in Ancona, in Lungomare Vanvitelli n. 18, denominata nel prosieguo la "Società", assume il trasporto dei furgoni, trattori, truck, trailers, road trailers ed auto in esportazione (d'ora innanzi, anche solo veicoli o veicolo) alle condizioni appresso indicate e, per quanto qui non previsto, ci si riporta alle disposizioni di legge in materia. Il testo delle presenti Condizioni Generali è altresì a disposizione dell'utenza presso gli uffici ed agenzie della Società, presso i comandi di bordo e nel sito internet della Società (www.adriaferries.com). Nel testo delle presenti Condizioni Generali, il termine "veicoli" ricomprende anche i semirimorchi.

1. Imbarco e sbarco

L'imbarco dei veicoli oggetto del contratto di trasporto avviene secondo l'ordine ed i criteri di volta in volta stabiliti dal comando della nave. Esso è subordinato alle esigenze della nave e ad ogni altra necessità comunque connessa alla navigabilità della nave medesima ed alla sicurezza della navigazione, tutto ciò ad insindacabile giudizio del comando della nave, anche nel caso in cui tra lo Shipper/Caricatore e la Società sia intervenuta pattuizione riguardante la riserva di spazio. L'ufficiale al carico rifiuterà l'imbarco di veicoli in sovraccarico rispetto alla portata ufficiale dei medesimi.

Ad avvenuto imbarco, tutte le portiere dei veicoli dovranno essere chiuse con le sicure inserite e le chiavi dovranno essere tenute dall'autista. Resta peraltro inteso che eventuali merce e/o oggetti presenti all'interno del veicolo viaggeranno ad esclusivi rischio e responsabilità dello Shipper/Caricatore. In caso di emergenza, i conducenti dovranno essere a disposizione della Società e seguiranno le sue istruzioni.

All'arrivo della nave nel porto di destinazione, i conducenti e/o il ricevitore prenderanno in consegna il veicolo (puntualmente e senza ostacolare/ritardare il normale flusso degli altri veicoli in fase di sbarco). Nell'eventualità in cui l'autista/ricevitore non ritirasse il veicolo tempestivamente e velocemente, il veicolo stesso potrà essere scaricato e lasciato sulla banchina, a rischio, spese e responsabilità dello Shipper/Caricatore e/o del ricevitore. La Società ed i suoi agenti avranno la facoltà, ma non l'obbligo, di parcheggiare il veicolo in un'area di sosta (sorvegliata o meno) a rischio e spese dello Shipper/Caricatore. La consegna del veicolo al conducente/ricevitore avverrà solo dopo la dimostrazione da parte del medesimo del pagamento delle spese e degli accessori tutti a tale data maturati.

2. Unità di carico

Fatti comunque salvi i limiti di cui all'art. 6 che segue, il veicolo dovrà essere considerato un'unica unità di carico.

3. Presentazione all'imbarco

Lo Shipper/Caricatore è tenuto:

- a presentare i veicoli all'imbarco almeno quattro ore prima dell'ora fissata per la partenza della nave. In difetto, qualunque sia il motivo che ha determinato il ritardo, non sarà garantito l'imbarco del veicolo;
- ad esibire, all'atto della presentazione all'imbarco dei veicoli, il documento di trasporto rilasciato dagli uffici ed agenzie portuali della Società completo in ogni sua parte e tutti gli altri documenti prescritti per il trasporto stesso, ivi compresi quelli che attestano che gli obblighi di imbarco e di dogana sono stati già assolti e che comprovano l'avvenuto pagamento dei costi di trasporto. In caso di ritardo e di assenza, anche parziale, della cennata documentazione dovuti a qualsiasi motivo, anche non riconducibili allo Shipper/Caricatore, la Società è autorizzata a rifiutare l'imbarco;
- a curare, a proprio rischio e sotto la propria responsabilità, anche verso i terzi, pure ove lo Shipper/Caricatore medesimo abbia ricevuto consigli di manovra da parte del personale di bordo, la sistemazione ed il parcheggio del veicolo a bordo, la rizzatura dell'eventuale carico all'interno dei veicoli, nonché la chiusura e la piombatura e/o sigillatura;
- a consegnare i veicoli efficienti in ogni parte e particolarmente negli apparati di frenatura, rotolamento e sospensione;
- a dichiarare, sotto la propria responsabilità e con adeguato anticipo informativo e documentale di almeno 48 ore, se il veicolo trasporta materiali o merci infiammabili, esplosivi, corrosivi o comunque soggetti a disciplina IMDG Code, che saranno accettati in base alla certificazione di abilitazione della nave e previo l'iter autorizzativo a buon fine previsto dalle normative vigenti. Nel caso di trasporto di merci pericolose su autobotti od in colli su veicoli, lo Shipper/Caricatore ha l'obbligo di attenersi alla disposizioni tutte delle leggi vigenti in materia circa dichiarazione, imbarco, imballaggio ed etichettaggio delle merci in questione.

La conferma della prenotazione o l'accettazione del trasporto da parte della Società, anche nel caso in cui allo stesso sia stato corrisposto il relativo nolo o parte di esso, non comporta che la nave sia pronta all'imbarco o che il veicolo verrà effettivamente imbarcato. L'imbarco effettivo non avverrà infatti nel caso in cui si verifichino circostanze tali da impedire la partenza della nave e l'imbarco. Nell'eventualità in cui l'imbarco dovesse essere annullato, la Società sarà tenuta soltanto al rimborso dell'importo incassato con esclusione di ogni altro onere aggiuntivo, come ad esempio il ristoro di eventuali danni, la corresponsione di indennità od altro.

La Società potrà richiedere il completo pagamento del trasporto, qualora lo Shipper/Caricatore non sia in grado di effettuare il carico nel tempo convenuto, anche nel caso in cui ciò sia dovuto a cause di forza maggiore.

4. Condizioni di trasporto

La Società assume unicamente il trasporto dei veicoli, e non delle merci e/o degli oggetti in essi contenuti, a condizione banchina-banchina (Free in/Free out). Pertanto, l'imbarco e lo sbarco dei veicoli accompagnati avvengono a cura e sotto responsabilità dei caricatori e dei ricevitori, anche ove il Caricatore medesimo od i suoi autisti abbiano ricevuto consigli di manovra da parte del personale di bordo, restando esclusa in ogni caso ogni responsabilità della Società anche nei confronti dei terzi.

Lo Shipper/Caricatore ed il ricevitore sono responsabili per ogni danno causato dal conducente alla nave o a terzi, durante l'esecuzione delle operazioni di imbarco e di sbarco.

La Società non risponderà per eventuali ammanchi e/o danni alle merci e/o agli oggetti presenti nei veicoli caricati a bordo.

5. Trasporti refrigerati

Ogni veicolo frigorifero è soggetto a norme di sicurezza, che proibiscono l'utilizzo dei propri generatori di energia elettrica una volta a bordo. La connessione al sistema elettrico principale della nave potrà essere fornita al veicolo, che dovrà essere dotato dello speciale circuito di corrente alternata Antidef approvato dalle Autorità competenti, su richiesta fatta al momento della prenotazione da parte dello Shipper/Caricatore. Tale servizio è subordinato alla disponibilità delle prese di corrente ed alla loro compatibilità con le caratteristiche del veicolo. Rimane comunque nell'esclusiva responsabilità dell'autista la verifica del corretto funzionamento del motore/generatore del veicolo. La connessione viene autorizzata sotto la responsabilità dello Shipper/Caricatore anche nei confronti di parti terze, non potendosi ritenere responsabili la Società e la nave, in ipotesi di temporanea interruzione o mancanza di fornitura elettrica, sbalzi improvvisi di tensione o qualsiasi altro guasto del sistema di generazione e fornitura di elettricità della nave, anche qualora fosse riconducibile al personale di bordo. La fornitura d'energia sarà interrotta se il motore del veicolo frigorifero dovesse emettere scintille.

6. Responsabilità

La Società è esonerata da qualsiasi responsabilità per ritardi o cancellazione corse ovvero per i danni che possono essere arrecati ai veicoli nel corso del trasporto, laddove l'avente diritto al risarcimento del danno non provi che ciò è derivato da fatto imputabile alla Società medesima.

In tal caso, il risarcimento dovuto dalla Società sarà disciplinato dall'art. 423 c.n., tenuto conto che il veicolo dovrà essere considerato, in conformità all'art. 2 del presente contratto, un'unica unità di carico.

Verranno prese in considerazione dichiarazioni di valore solo a fronte di congruo preavviso - non inferiore a due giorni lavorativi dal momento della ricezione della dichiarazione stessa - e di riconoscimento di addizionali di nolo a fronte d'adeguata copertura assicurativa.

La Società è autorizzata, in caso di necessità, a far sbarcare i passeggeri ed i veicoli in qualsiasi porto che non sia quello della destinazione finale. In tal caso, la Società rimborserà, dietro specifica richiesta, quella parte di nolo relativa alla tratta non eseguita, esentandosi così dalla corresponsione di ogni altra forma d'indennizzo o di ristoro.

Lo Shipper/Caricatore e/o il conducente del mezzo imbarcato salva diversa espressa loro dichiarazione scritta, confermano che il veicolo non trasporta merce infiammabile, esplosiva o corrosiva o comunque pericolosa o stivata in modo inadeguato.

La Società non risponderà della perdita e/o dell'avaria dei veicoli nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco, posto che l'imbarco e lo sbarco dei veicoli accompagnati e non avvengono a cura e sotto la responsabilità dello Shipper/Caricatore e/o dei ricevitori. La Società non risponderà, inoltre, delle eventuali perdite e/o ammanchi di merce e/o oggetti presenti all'interno dei veicoli caricati a bordo.

A garanzia del nolo dovutogli e del corretto adempimento di qualsiasi altra obbligazione derivante dal presente contratto, il Vettore avrà privilegio sulle cose trasportate, anche se oggetto di trasporti diversi da quello per cui è sorto il credito, finché le stesse rimangono presso di lui, costituendo le singole prestazioni di trasporto esecuzione di un unico contratto. Il privilegio ha effetto anche in pregiudizio dei terzi che hanno diritti sulla cosa, qualora il Vettore che ha fatto le prestazioni o sostenuto le spese sia stato in buona fede. Il Vettore potrà ritenere la cosa soggetta al privilegio e subordinarne la riconsegna finché non è soddisfatto del suo credito e potrà anche venderla secondo le norme stabilite per la vendita del pegno.

7. Mancata partenza o ritardo all'arrivo

La Società non risponde dei danni per mancata partenza o per deviazioni o per ritardi o per impedimenti all'arrivo per cause alla stessa non imputabili.

8. Interruzione del viaggio

Il comando di bordo, per causa di forza maggiore o per qualsiasi occorrenza della nave e del viaggio, potrà sbarcare i veicoli e gli eventuali accompagnatori in porto diverso da quello di destino, ove il viaggio si considererà concluso.

9. Imbarco su ponti scoperti

Salvo espressa contraria richiesta del Caricatore, la Società ha facoltà di far caricare all'occorrenza ogni tipo di veicolo sul ponte scoperto a propria esclusiva opzione ed a proprio insindacabile giudizio. In tal caso, lo Shipper/Caricatore accetta in maniera espressa e specifica tale modalità di carico, esonerando la Società da ogni e qualsiasi responsabilità per eventuali danni ai veicoli.

10. Avaria comune

L'avaria comune è disciplinata dallo York Antwerp Rules del 1974. Prima di prendere in consegna il veicolo, il ricevitore dovrà sottoscrivere il "Lloyd's Avarage Bond" e dovrà corrispondere il deposito pattuito dalla Società, come garanzia della prestazione. Il deposito di cui all'art. 22 del suddetto York Antwerp Rules sarà versato sul conto intestato alla Società.

11. Riserve, prescrizione e decadenza

Eventuali danni verificatisi durante il trasporto dei veicoli dovranno essere fatti constatare immediatamente, in contraddittorio col comandante della nave, dallo Shipper/Caricatore e/o conducente presenti.

Qualora lo Shipper/Caricatore, il ricevitore od il conducente non fossero presenti, la denuncia dei danni dovrà essere fatta per iscritto all'atto della riconsegna. In mancanza delle suddette tempestive contestazioni, i veicoli e le merci si presumono riconsegnati dalla Società in conformità alle indicazioni contenute nel documento di trasporto. I diritti derivanti dal contratto di trasporto dei veicoli si prescrivono col decorso di sei mesi dalla loro riconsegna, ai sensi delle disposizioni di legge in materia. In casi di perdita totale o di mancata riconsegna, il termine di cui sopra decorre dalla data di arrivo della nave nel porto di destino, ovvero dalla data in cui la nave vi sarebbe dovuta arrivare. Fermo quanto precede, in nessun caso qualsivoglia azione risarcitoria in danno della Società, potrà essere proposte qualora sia trascorso un anno dalla data di arrivo della nave nel porto di destino, ovvero dalla data in cui la nave vi sarebbe dovuta arrivare.

12. Giurisdizione, Legge applicabile e Foro competente

Il contratto di trasporto disciplinato dalle presenti Condizioni Generali è sottoposto alla giurisdizione italiana ed è regolato dalla legge italiana. Per ogni controversia relativa alla validità, interpretazione, esecuzione, risoluzione ed estinzione del contratto di trasporto disciplinato dalle presenti Condizioni Generali, così pure per ogni altro aspetto e profilo ad esso collegati, lo Shipper/Caricatore accetta l'esclusiva competenza del Tribunale di Ancona.

13. Integrazione e modifiche delle presenti Condizioni Generali

Integrazioni o modifiche al presente regolamento saranno rese note dalla Società mediante avviso esposto nei locali in premessa e nel sito internet della Società ed entreranno in vigore con decorrenza indicata in tale avviso.

Versione in lingua inglese e albanese consultabile presso gli uffici portuali e il sito internet della società. Edizione 20.12.2017

GENERAL TERMS FOR TRANSPORTING COMMERCIAL VEHICLES

Adria Ferries SpA, with registered office in Lungomare Vanvitelli n. 18, Ancona, hereinafter also referred to as the "Company", accepts the transportation of vans, tractors, trucks, trailers, road trailers and cars (hereinafter also referred to as the "vehicles" or "vehicle") which are being exported, at the terms as established herein and . In the event no express conditions are given herein, the General Policy Terms are applied as currently used by the Company, which, by issuing the transport documents, the loader declares knowing, accepting and intends observing. The full version of said Terms is available for consultation in the Company's offices and agencies, in the control room on board the ship and in the Company's website. The term "vehicle" also includes semitrailers in the General Terms.

1. Loading and unloading

The vehicles covered by the transport contract will be loaded according to the order and criteria that are established by the ship's captain on each occasion and subject to the specific needs of the ship and any other sailing requirements, to guarantee the safety of the ship in the unquestionable opinion of the ship's captain, even if the Shipper/Loader and the Company have made prior agreements to reserve space. The officer in charge of loading will refuse to load any vehicles that are in excess of the official load capacity.

Once the vehicles have been loaded, the doors must be firmly closed and locked, and the driver must keep the keys. Any items that may be inside the vehicle travel at the exclusive risk and responsibility of the Shipper/Loader.

In the event of an emergency, the drivers must be immediately available for the Company and follow all the instructions that are given.

When the ship arrives in its destination port, the driver and/or receiver will take delivery of the vehicles (promptly and without impeding or delaying the normal flow of the other vehicles that are being unloaded). In the event the driver or receiver does not promptly collect the vehicle, it will be unloaded and left on the quay at the risk, expense and responsibility of the Shipper/Loader and/or receiver. The Company and its agents will have the faculty, but not the obligation, to park the vehicle in a parking area (supervised or otherwise) at the risk and expense of the loader/receiver. The vehicle will only be consigned to the driver/receiver after they have demonstrated that they have paid all the direct and accessory costs that have accrued up to that date.

2. Load unit

Barring the limitations as given in art. 6 herein, pursuant to this contract the vehicle will be considered one unique load unit.

3. Presentation for loading

Shipper's/Loader's responsibilities:

- The loader must arrive with the vehicles for loading at least four hours before the time fixed for the ship to sail. Failing this, no matter what the reason for the delay, there is no guarantee that the vehicle will be loaded.
- On arrival, the loader must show the completed transport document that has been issued by the Company's offices and port agencies, together with any other necessary transport documents, including those confirming that the loading and customs requirements have been fulfilled, and that the transport costs have been paid. If the aforesaid documentation is missing or incomplete, or if it is not presented on time, no matter what the reason and even if it is beyond the Shipper's/Loader's control, the Company is authorised to refuse to load the vehicles.
- Even if manoeuvring instructions are received from the ship's crew, the Shipper/Loader must ensure that the vehicle is safely parked on board, that the load inside the vehicle is secure, and that the vehicle is locked, leaded and/or sealed, at his own risk and liability, including towards third parties.
- The Shipper/Loader must consign the vehicle in perfect working order, especially the braking, rolling and suspension apparatus.
- The Shipper/Loader must declare, under his own responsibility with suitable prior notice of information and documentation of at least 48 hours, if the vehicle is transporting any inflammable, explosive, corrosive or dangerous materials or goods subject to the regulation of IMDG Code, which will only be accepted according to the authorisation certificate for the ship and only prior the authorization according to the current regulations. In the event dangerous goods are transported in cisterns or cases, the Shipper/Loader must scrupulously observe all the current applicable legislation regarding declarations, loading, packaging and labelling said goods.

The booking confirmation or the acceptance of the load by the Company, even if all or part of the freight fee has been paid, does not signify automatically that the ship is ready for loading or that the vehicle will be effectively loaded. The ship will not be loaded in the event of any circumstances which impede loading or departure. Should the load be cancelled, the Company will only be held to refund the sum that has been received without any additional charges, for damage, compensation or other costs.

The Company may request full payment of the transport costs if the Shipper/Loader is unable to arrange loading by the agreed deadline, even if the delay is caused by force majeure.

4. Transport terms

The Company only accepts transporting the vehicles and not any goods or items inside them, on a dock-dock basis (Free in/Free out). Therefore, the loaders and receivers are fully responsible for loading and unloading the accompanied vehicles, even if the loader himself or drivers have received manoeuvring instructions from the ship's crew, and the Company does not assume any liability towards third parties.

The Shipper/Loader and receiver are fully liable for any damage that the driver may cause to the ship or third parties when loading and unloading the vehicles.

The Company will not respond for any loss and/or damage to the goods or items inside the loaded vehicles.

5. Refrigerated transport

Each refrigerated vehicle is subject to specific safety regulations which forbid the use of the vehicle generator once it is on board. The vehicle may be connected to the main electric supply on the ship, as long as the vehicle has the special Antidef alternating current circuit approved by the relative authorities. The connection must be requested when the Shipper/Loader makes the booking for the vehicle. This service is subject to the availability of the power sockets and their compatibility with the vehicle's features. However, it is the exclusive responsibility of the driver to check the vehicle engine/generator is in perfect working order. Connection is authorised against the Shipper's/Loader's responsibility directly and towards third parties, and neither the Company nor the ship will be responsible for any temporary power failure or drops in voltage or any other fault in the ship's electric generation and supply system, even if it were caused by the ship's crew. The electricity supply will be disconnected from the vehicle if any sparks are given off by the engine in the refrigerated vehicle.

6. Responsibility

The Company is exonerated from all responsibility for any delayed or cancelled trips, or for any damage that may be caused to the vehicles during transport, unless the person having the right to damage is able to prove that said damage was directly due to the fault of the Company.

In this case, the damage due from the Company will be governed by the terms of art. 423 of the shipping code, considering that the vehicle must be considered one unique load unit as per art. 2 of this contract.

Declarations of value will only be considered with suitable prior notice – of at least two working days from when the declaration is received – and further to the payment of the additional freight charge to cover the insurance costs.

If necessary, the Company is authorised to disembark the passengers and vehicles in any port other than the final destination. In this case, further to specific request, the Company will refund the part of the freight that was not carried out and will not be subject to any other form of damage or compensation.

The Shipper/Loader and/or the driver of the loaded vehicle declare, except for their express written declaration, that the vehicle is not carrying any inflammable, explosive, corrosive or dangerous materials and that any materials are adequately stowed.

The Company will not be liable for any loss and/or damage to the vehicles during loading and unloading, as the accompanied vehicles are not loaded and unloaded under the direct supervision and responsibility of the Shipper/Loader and/or receivers.

The Company will not be liable for any lost or missing goods or items from the loaded vehicles.

The Carrier shall have a lien on all shipped cargo before or after discharge and on all freight, subfreights and/or sub-hire including deadfreight and demurrage and damages for detention, for any amount due under this contract or under the charter party, if the Company hired the vessel

7. Failed departure or late arrival

The Company will not be responsible for any damage caused by failed departure, diversion, delays or failure to arrive for reasons that are beyond the Company's control.

8. Interrupted trip

The ship's captain may disembark the vehicles and their drivers in any other port that the destination port for any reasons of force majeure or due to the needs of the ship and trip, and in this case the trip will be considered concluded.

9. Loading on open decks

Unless expressly requested otherwise by the loader the Company has the faculty to load any sort of vehicle on the open decks, at the unquestionable opinion of the Company. In this case, the Shipper/Loader must expressly and specifically accept loading the vehicle on the open deck, exonerating the Company from all responsibility for any possible damage to the vehicles.

10. General average

The general average is governed by the York Antwerp Rules of 1974. Before receiving the vehicle, the receiver must sign the Lloyds Average Bond and pay the deposit as established by the Company as guarantee for the service. The deposit as established by art. 22 of the York Antwerp Rules must be paid into the Company's account.

11. Terms, limitation and forfeiture

Any damage that occurs to the vehicles during transport must be immediately notified by the Shipper/ Loader and/or driver and confirmed by the ship's captain.

In the event the Shipper/Loader, receiver or driver are not present, the damage claim must be made in writing when the vehicle is consigned at its destination.

Should any claims not be made in the aforesaid terms, the vehicles and goods are considered as consigned by the Company in compliance with the indications given in the transport documents. All rights regarding the vehicle transport document are limited to the term of six months after consignment in accordance to regulations in matter. In the case of total loss or failed consignment, the above term becomes valid from the date the ship arrives or should have arrived in the destination port. In no case any claim or damages in the harm of the Company, can be proposed if one year is passed from the date the ship arrives or should have arrived in the destination port.

12. Jurisdiction, Applicable Law and Place of Jurisdiction

The Transport Contract is governed by these General Terms and subject to Italian jurisdiction and Italian law. Any disputes regarding the validity, interpretation, enforcement, resolution and extinction of the transport contract as governed by these General terms, and any other related matters, will be submitted exclusively to the Court of Ancona, which the Shipper/Loader expressly accepts.

13. Integrations and amendments to these General Terms

Any integrations or amendments to these General Terms will be notified by the Company by means of a notice in the premises as outlined in the introduction and in the Company's website, and they will come into force on the date as given in the notice. DD. 01/04/2012

The Italian and Albanian version can be consulted at the port offices or in the Company's website. Edition 20.12.2017

KUSHTET E PERGJITHSHME PER TRASPORTIN TE AUTOMJETEVE KOMERCIALE

Adria Ferries me qender ne Ankona,ne Lungomare Vanvitelli nr.18, i quajtur me poshte "Company"merret me trasportin e furgoneve,traktoreve,truck,trailer,road trailers dhe makina per eksport(tani e tutje edhe vetem makina) kushtet e treguara me poshte dhe per aq sa nuk eshte e mbuluar, te kthehemi me dispozitat ligjore. Teksti i ketyre Kushteve dhe Rregullave gjithashtu do te jete ne dispozicion per perdoruesit ne zyrat dhe agjencite e kompanise,ne borde te anijeve dhe ne faqen e internetit te kompanise(www…….). Ne tekstin e ketyre kushteve te pergjithshme,termi "automjete" perfshin edhe trailer.

1. HIPJE DHE ZBRITJE

Hipja e mjeteve pjese e kontrates se trasportit behet sipas rregullave dhe kritereve here pas here te caktuara nga komanda e anijes. Ajo do t'i nenshtrohet kerkesave te anijes dhe cdo nevoje tjeter ende te lidhura me lundrimin e vete anijes dhe sigumin e lundrimit, te gjitha ne diskrecionin e komandes se anijes,dhe sigurimin e lundrimit, te gjitha ne diskrecionin e komandes se anijes,edhe ne qofte se ne mes te shipper/ngarukuesit dhe Kompanis rene dakord per te rishikuar rezerven e hapesires. Oficeri ne detyre do te refuzoje hipjen e mjeteve te mbingarkuara duke respektuar kapacitetin zyrtar te tyre

Mbas hipjes te gjitha portat e mjeteve duhet te jene te mbyllura dhe ne sigurese,celesat duhet te jene te mbajtura nga shoferi. Mbetet e kuptueshme qe cdo mall dhe /ose objekt ne brendesi te mjetit do te udhetojne ne rrezik dhe pergjegjesin ekskluziv te ngarkuesit.

Ne rast urgjence, shoferet duhet te jene ne dispozicion te Kompanis dhe te ndjekin udhezimet e tij.

Me mbrritjen e anijes ne portin e destinacionit shoferat dhe /ose pranuesit do te marrin ne dorezim mjetin(ne kohe dhe pa pengesa/vonesa rrjedhien normale te mjeteve te tjera ne fazen e zbritjes).

Ne rast se shoferi/marresi nuk terheq mjetin menjehere dhe shpejt,vete mjeti mund te jete shkarkuar dhe e lene ne bankine me rrezikun ,shpenzimet dhe pergjegjesine e Shipper/Ngarkuesit dhe/ose marresit. Kompania dhe agjentet e saj kane te drjte,pro jo detyrim, per te parkuar mjetin ne nje parkim(mbikeqyrur ose jo) ne rrezikun dhe shpenziment e Shipper/ Ngarkuesit . Dorezimi i automjetit shoferit/ marresit do te behet vetem pas demostrimit nga ana e shoferit/marresit te pageses te te gjitha shpenzimeve dhe aksesoreve qe nga data e grumbullimit

2. NJESI E NGARKESES

Megjithate, ne perputhje me kufijte e art. 6 me poshte, automjeti do te konsiderohet nje njesi e vetme e ngarkeses.

3. PRESENTIMI I HIPJES

Shipper/Ngarkuesi duhet:

- Presantimi i automjeteve per nisje duhet te pakten kater ore perpara ores se fiksuar per nisjen e anijes . Nese kjo nuk arrihet per cfaredo arsye qe te con ne vonese nuk do te jete e garantuar hipja e automjetit;
- te paraqese aktin e presantimit te hipjes se automjetit,dokumentin e trasportit te leshuar nga zyrat dhe agjensit e portit te kompanis te plotesuara ne te gjitha pjeset e saj dhe te gjitha dokumentat e tjera te pershkruara per vete trasportin ,duke perfshire te gjitha dokumentat qe vertetojne se detyrimet e hipjes dhe doganore tashme jane liruar dhe provojne pagesen e shpenzimeve te trasportit. Ne rast te voneses dhe mungeses.edhe i pjesshem i dokumentacionit ne fjale per shkak te ndonje arsye,edhe se nuk kane te bejne me ngarkuesin, Shipper/Ngarkuesi eshte i autorizuar te refuzoje hipjen;
- per kurimin e rrezikut dhe ne pergjegjesine e tyre, edhe ne drejtim te te treteve,edhe kur i njejti Shipper/Ngarkuesi mallrash ka marre keshilla nga ana e personelit ne bordo,sistemimi dhe parkimi i automjetit ne bordo,ngritja e ngargeses brenda automjetit ,si dhe mbyllja e vulosja dhe/ose nenshkrimin;
- te dorezoje automjete efikase ne cdo pjese dhe vecanerisht ne aparatin e frenimit,e rrotave dhe amortizatoreve;
- Te deklaroi ne pegjegjesine e tyre dhe te informoj ne kohe te duhur dhe dokumentimin te pakten 48 ore perpara,ne qofte se mjeti transporton materiale te ndezshme ose shperthyese,gerryese ose ndryshe(te rrezikshme) sende te disiplines IMDG Code,qe do te jene te pranuara ne base te certifikates abilitimit te anjies dhe procesin e autorizimit paraprak per nje perfundim te mire i parashikuar nga rregulloret. Ne rastin e trasportit te mallrave te rrezikshme mbi autobotet ose me pako ne automjet,Shipper/Ngarkuesi ka per detyre te ndieke te gjitha dispozitat dhe ligjet ne fuqi ne lidhje me deklarimin,hipjen,paketimin,etikimin e mallrave ne fjale.

Konfirmimi i rezervimit ose i pranimit te trasportit nga ana e trasportuesit, edhe ne rastin ne te cilin i njejti eshte paguar per transportin e mallrave ose te nje pjese te tij,nuk do te thote se anija eshte gati per hipjen ose se automjeti efektivisht do te hipi. Hipja efektive nuk do te vije ne rast se do te verifikohen rrethana te tilla qe parandalojne nisien e anijes dhe hipjen. Ne rastin kur hipia duhet te jete anulluar Kompania do te jete i detyruar vetem ne rimborsimin e sasise qe ka marre me perjashtim te cdo kosto shtese si per shembull riperteritjen e demeve te mundshme,pagesen e shtesave ose te tjera.

Kompania mund te kerkoje pagesen e plote te transportit, nese Shipper/ngarkuesi nuk eshte ne gjendje per te kryej ngarkesen ne kohe e rene dakord,edhe ne rast se kjo eshte per shkak te forces madhore.

4. KUSHTET E TRANSPORTIT

Kompania merr vetem transportin e automjeteve,dhe jo te mallrave dhe/ose objekteve te perfshira ne te,me kusht kalate-kalate(Free in/Free out) Prandaj, hipja dhe zbritja e automjeteve te shoqeruara behet ne kujdesin dhe me pergjegjesine e ngarkuesve dhe marresve, edhe kur i njeiti ngarkues ose shoferet e tij kane marre keshillat e manovres nga ana e personelit te bordit,duke perjashtuar ne cdo rast cdo pergjegjesi te Kompanise edhe ndaj te treteve

Shipper/Ngarkuesi dhe marresi jane pergjegjes per cdo dem te shkaktuar nga shoferi ne anije ose paleve te treta gjate ekzekutimit te veprimeve te hipjes dhe zbritjes.

Kompania nuk do te jete pergjegjes per cdo munges dhe/ose demtim te mallrave ose objekteve qe ndodhen ne automjetet e ngarkuara ne bord.

5. TRANSPORTI I FTOHTE

Çdo automjet frigorifer eshte subjekt i rregullave te sigurise, te cilat ndalojne perdorimin e gjeneratoreve te veta te energjise elektrike mbasi ka hipur ne bord. Lidhja me sistemin kryesor elektrik te anijes mund te jete e furnizuar ne automjetin qe duhet te jete i paisur nga nje qark i vecante i korrentit alternative Antidef te miratur nga Autoritet kompetente,me kerkesen e bere ne momentin e prenotimit nga ana e Shipper/ngarkuesit. Ky sherbim eshte subjekt i disponueshmerise ne prizat e korrentit dhe pajtueshmerine e tyre me karakteristikat e automjetit. Megjithate qendron ne pergjegjesin e vetme te shoferit verifikimi i funksionimit korrekt te motorrit/gjeneratorit te automjetit. Lidhja eshte e autorizuar ne pergjegjesin e Shipper/ngarkuesit edhe ne lidhje me palet e treta, nuk jane ne gjendje te mbaje pergjegjesi Kompania dhe anija ne rast te nderprerjes se perkohshme apo mungesa e furnizimit elektrik, levizjet e pa parashikuara te tensionit o cfaredo defekti ne sistemin e gjeneratorit dhe furnizimit te elektrikut te anijes edhe ne qofte se kjo eshte per shkak te personelit te bordit. Furnizimi me energji do te nderpritet nese motori i automjetit frigorifer leshon shkendija.

6. PERGJEGJESIA

Kompania perjashtohet nga cdo pergjegjesi per vonesa apo anullime te mundeshme ose per demtime te shkaktuara mjeteve gjate transportimit,kur kerkuesi i demshperblimit nuk provon qe demi eshte shkaktuar nga fakte per te cilin eshte pergjegjes vete Kompania.

Ne kete rast,demshperblimi per te cilin detyrohet Kompanin nga neni 423 i kodit te lundrimit,duke patur parasysh se mjeti duhet konsideruar,ne perputhje me nenin 2 te kesaj kontrate,nje njesi ngarkimi.

Do te merren ne konsiderate deklarata vlefshmerie vetem ne rast njoftimi te pershtatshem paraprak-jo me pak se dy dite pune nga momenti i marrjes te ketij deklarimi-dhe njohjeje te shtesave te tarifave kundrejt mbulimit te duhur sigurues.

Kompania eshte i autorizuar ne rast nevoje,te zbarkoje pasagjeret dhe automjetet ne cdo port tjeter vec atij te destinacionit. Ne kete rast Kompania do te rimbursoje sipas cdo kerkese ate pjese te shumes se paguar qe i korrespondon pjeses se rruges deri ne portin e destinacionit, duke u perjashtuar keshtu nga cdo pagese e cdo forme tjeter demshperblimi apo kompensimi.

Shipper/Ngarkuesi dhe/ose drejtuesi I mjetit qe imbarkohet pervec deklaratave te tyre te shkrujtura, konfermoin qe mjeti nuk transporton lende ndezese shperthyese ose gerryese te rrezikshme ose te ngarkuara ne menyre te papershtatshme.

mjeti nuk transporton lende ndezese shperthyese ose gerryese te rrezikshme ose te ngarkuar ne menyre te papershtatshme.

Kompania nuk pergjigjet per humbje dhe/ose mungesa te mallrave dhe/ose objektve te ndodhura brenda mjeteve te ngarkuara ne kuverte.

Për të garantuar qiranë e duhur dhe përmbushjen e saktë të çdo detyrimi tjetër që rrjedh nga kjo kontratë, Transportuesi do të ketë privilegjin për mallrat e transportuara, edhe nëse ato transportohen ndryshe nga ajo për të cilën krijohet kredia, për aq kohë sa ato mbeten me Transportuesi, duke përbërë shërbimet individuale të transportit që kryejnë një kontratë të vetme. Ky privilegj gjithashtu prek palët e treta që kanë të drejta mbi sendin, nëse Transportuesi që ka kryer shërbimet ose ka kryer shpenzimet ka qenë në mirëbesim. Transportuesi mund ta konsiderojë çështjen të nënshtrohet privilegjit dhe vartësinë e kthimit të saj derisa të jetë i kënaqur me kredinë e tij dhe mund ta shesë atë sipas rregullave të vendosura për shitjen e pengut.

7. MOS-NISJA OSE VONESA NE MBERRITJE

Kompania nuk mban pergjegjesi per demet ne rast mos-nisje ose devijimi ose per vonesa ose per pengesa ne mberritje per shkaqe qe nuk rrjedhin prej saj.

8. NDERPREJA E UDHETIMIT

Komanda e anijes per arsye te veprimit te forcave madhore ose per cdo nevoje te anijes dhe te ushetimit mund te zbarkoje automjetet dhe shoqeruesit e mundshem ne port te ndyshem nga ai i destinacionit ku udhetimi konsiderohet i perfunduar.

9. NGARKIMI NE KUVERTE TE HAPURA

Pervec kerkeses se shprehur kundra te ngarkuesit,Kompania ka te drejte te ngarkoje sipas nevojes cdo lloj automjeti ne kuverte te hapur me zgjedhje teresisht te veten dhe sipas vlereresimit te saj te pa kundershtueshem. Ne nje rast te tille, Shipper/ngarkuesi pranon ne menyre specifike kete menyre ngarkimi, duke perjashtuar kompanin nga cdo lloj pergjegjesie per demtim te mundshem te mjeteve.

10. AVARIA E PERGJITHSHME

Avaria e pergjithshme rregullohet nga York Antwerp Rules te vitit 1974. Para se te marre ne dorezim mjetin,marresi duhet te nenshruaje "Lloyd's Avarage Bond"dhe duhet te paguaje depoziten rene dakord nga Kompania, si garanci per sherbimin. Depozita ne baze te nenit 22 te te lartpermendures "Lloyd's Avarage Bond" do te paguhet ne logari ne emer te Kompanise.

11. RISERVIMI,PARASHKRIMI DHE HUMBJA E TE DREJTES

Deme te mundshme te verifikuara gjate transportin te mjeteve duhet te njoftohen dhe konstatohen menjehere,ne ballafaqimin me komadantin e anijes nga Shipper/ngarkuesi dhe/ose drejtuesi i ketyre mjeteve.

Nese Shipper/ngarkuesi,marresi ose drejtuesi i mjetit nuk jane te pranishem,denoncimi i demeve duhet bere me shkrim ne momentin e ridorezimit. Ne mungese te pretendimeve te lartpermendura te menjehereshme,mjetet dhe mallrat konsiderohen te ridorezuara nga Shqiperia ne perputhje me treguesit e shenuar ne dokumentin e transportit ne perputhje me dispozitat ligjore . Te drejtat qe rrjedhin nga kontrata e transportit te mjeteve parashkruhen me kalimin e gjashte muajve nga dorezimi i tyre. Ne rast humbjeje te plote ose mos dorezimi,afati i mesiperm nis nga data e mberritjes se anijes ne portin e destinacionit, ose nga data e parashikuar e mberritjes se anijes. Ne varesi te sa me siper,ne asnje rast te ndonje pretendimi per demet ne dem te kompanise, do te propozohen ne qoftese ka kaluar nje vit nga data e mbrerritjes se anijes ne portin e destinacionit, domethen nga data ne te cilen anija do te arrinte.

12. JURIDIKSIONI,LEGJISLACIONI I ZBATUESHEM DHE GJYKATA KOMPETENTE

Kontrata e transportit e cila rregullohet nga keto Kushte te Pergjithshme eshte subjekt i juridiksionit italian dhe rregullohet nga ligji italian. Per cdo mosmarreveshje ne lidhje me vlefshmerine,interpretimin,zbatimin,zgjidhjen dhe likuidimin e kontrates se transportit disiplinuar nga keto Kushte te Pergjithshme,sikurse per cdo aspekt dhe profil tjeter te lidhura me te, Shipper/ngarkuesi pranon kompetencen ekskluseve te Gjykates se Ankones.

13. SHTESA DHE NDRYSHIME TE KUSHTEVE TE PERGJITHSHME TE MESIPERME

Shtesa ose ndryshime ne kete rregullore duhet te behen te ditura nga Kompania me njoftim te publikuar ne ambientet ne hy