

# **Kontrata e transportit të mallrave midis legjislacionit special dhe Kodit Civil. Aspekte krahasuese me sistemin italian**

**Leonard Kadrimi**

Dorëzuar  
Universitetit Europian të Tiranës  
Shkollës Doktorale

Në përmbushje të detyrimeve të programit të Doktoratës në  
Shkencat Juridike, me profil ``E Drejtë Private``, për marrjen e gradës  
shkencore “Doktor”

Udhëheqës shkencor: **Prof. Asoc. Dr. Arbër Gjeta**

Numri i fjalëve: 51000

Tiranë, Dhjetor2020

# **Kontrata e transportit të mallrave midis legjislacionit special dhe Kodit Civil. Aspekte krahasuese me sistemin italian**

**Leonard Kadrimi**

Dorëzuar  
Universitetit European të Tiranës  
Shkollës Doktorale

Në përmbushje të detyrimeve të programit të Doktoratës në  
Shkencat Juridike, me profil ``E Drejtë Private``, për marrjen e gradës  
shkencore “Doktor”

Udhëheqës shkencor: **Prof. Asoc. Dr. Arbër Gjeta**

Numri i fjalëve: 51 000

Tiranë, Dhjetor 2020

## Përmbajtja

Abstrakt .....	8
Hyrje.....	10
Metodologjia .....	14
<b>Kapitulli I - Burimet e së drejtës së transportit në ligjin shqiptar dhe procesi i kodifikimit.....</b>	<b>18</b>
1. Hyrje në panoramën e ligjit shqiptar të transportit dhe tendencat e fundit në kuadër të harmonizimit të legjislacionit me atë të BE-së .....	18
2. Arsyet që çuan në kodifikimin e transportit në Shqipëri .....	20
3. Përfundime dhe qëllimi .....	23
<b>Kapitulli II – Zhvillimi i legjislacionit civil mbi transportin në aspektin historik.....</b>	<b>25</b>
1. Kontrata e transportit sipas Kodi Civil të vitit 1981 .....	25
1.1. Kontrata e transportit e rregulluar me kodin e vitit 1981 .....	26
2. Kontrata e transportit në Kodin Civil të vitit 1994: kthimi në sistemin juridik gjermano-romanik të kontratës .....	29
2.1. Skicë e shkurtër e strukturës së Kodit Civil Shqiptar .....	30
2.2. Kontrata e transportit sipas Kodit Civil Shqiptar të vitit 1994 .....	32
2.2.1. Përkufizimi i transportit të njerëzve apo mallrave në Kodin Civil Shqiptar ..	33
2.2.2. Natyra ligjore e kontratës së transportit të mallrave dhe karakteristikave të saj .....	35
2.2.2.1. Kontrata e transportit të sendeve si kontratë në favor të të tretëve: debati doktrinor në Shqipëri.....	37
2.2.3. Subjektet e kontratës së transportit të sendeve (dërguesi, transportuesi, marrësi) dhe detyrimet e tyre kontraktuale.....	40
2.2.4. Përgjegjësia e transportuesit në kontratën e transportit të mallrave sipas Kodit Civil .....	45
2.2.4.1. Vlerësimi dhe përlogaritja e dëmit të pësuar gjatë transportit .....	47
3. Parashkrimi i padisë që buron nga kontrata e transportit sipas Kodit Civil.....	49
4. Konkluzione të kapitullit .....	51
<b>Kapitulli III - Kontrata e transportit të mallrave sipas legjislacionit të veçantë shqiptar në transportin detar .....</b>	<b>55</b>
1. Kriteri i specialitetit të rregullimit të transportit në Shqipëri .....	55
2. Kontrata e transportit të mallrave të rregulluara me Kodin Detar Shqiptar .....	57

2.1.	Rregullimi i ofruar nga Kodi Detar Shqiptar .....	57
2.2.	Kontrata e transportit të mallrave sipas Pjesës VI të Kodit Detar Shqiptar .....	58
2.2.1.	<b>Regjimi i përgjegjesisë së transportuesit sipas Kodit Detar Shqiptar.....</b>	<b>63</b>
2.2.1.1.	<b>Kufiri i kompensimit i përcaktuar nga Kodi Detar Shqiptar: një kufi i ngushtë i huazuar nga legjislacioni italian? .....</b>	<b>69</b>
3.	<b>Rregullat e Hamburgut dhe kontrata e transportit të mallrave për detin me karakter ndërkombëtar .....</b>	<b>70</b>
4.	<b>Përfundime e gjetje të kapitullit .....</b>	<b>71</b>
	<b>Kapitulli IV – Rregullime të aspekteve të kontratës së transportit në Kodin Ajror dhe atë hekurudhor .....</b>	<b>74</b>
	<i>Seksioni I - Kontrata e transportit në transportin ajror .....</i>	<i>74</i>
1.	<b>Adoptimi i Konventës së Montrealit si përcaktuesi kryesor i përgjegjesisë në kontratën e transportit. ....</b>	<b>74</b>
2.	<b>Rregullimi i ofruar nga Kodi Ajror Shqiptar.....</b>	<b>78</b>
	<i>Seksioni II - Kontrata e transportit hekurudhor .....</i>	<i>85</i>
1.	<b>Kontrata e transportit në transportin hekurudhor .....</b>	<b>85</b>
	<b>Seksioni III.....</b>	<b>89</b>
	<b>Përfundime mbi transportin ajror dhe hekurudhor .....</b>	<b>89</b>
1.	<b>Transporti i mallrave në legjislacionin e vecantë ajror dhe hekurudhor .....</b>	<b>89</b>
	<b>Kapitulli V – Vështrim krahasues mbi rregullimin e kontratës së transportit në legjislacionin italian .....</b>	<b>91</b>
	<i>Seksioni I .....</i>	<i>91</i>
1.	<b>Kontrata e transportit në kodin civil të vitit 1865.....</b>	<b>91</b>
2.	<b>Premisat e një reforme legjislative: Transporti në kodin e tregtisë të vitit 1882 .....</b>	<b>93</b>
3.	<b>Rregullimi i njehsuar i kontratës së transportit në kodifikimin e vitit 1942 .....</b>	<b>95</b>
	<i>Seksioni II.....</i>	<i>97</i>
1.	<b>Të drejtat e dërguesit dhe të pritësit, fusha e zbatimit të normës dhe kufijve të përmbajtjes .....</b>	<b>97</b>
2.	<b>Hipotezat e ndryshme interpretuese të mekanizmit të transferimit të të drejtave që rrjedhin nga kontrata e transportit.....</b>	<b>104</b>
2.1.	<b>Mbartja e të drejtave me qëllim të kontratës në favor të një pale të tretë .....</b>	<b>106</b>
2.2.	<b>Perspektiva e një hipoteze të re rindërtuese: kontrata e transportit të mallrave si delegim i pagesës .....</b>	<b>111</b>
2.3.	<b>Një hipotezë e ndryshme interpretuese: kontrata e transportit të mallrave si një</b>	

kontratë natyrisht e prekshme për t'u transferuar tek marrësi .....	113
<b>3. Regjimi i përgjegjësisë së transportuesit: klasifikimi i normës dhe interesave të mbrojtura.....</b>	<b>116</b>
3.1. Futja e përfitimit të kufizimit të përgjegjësisë së transportuesit tokësor të mallrave për humbjen ose dëmtimin e mallrave të transportuara .....	123
<i>Seksioni III</i> .....	<b>125</b>
<b>1. Evolucion i disiplinës së lundrimit: Përcaktimi i qëllimit dhe burimeve të lidhura</b>	<b>125</b>
1.1. Përgjegjësia e transportuesit detar të mallrave.....	127
<b>Përfundime dhe rekomandime .....</b>	<b>133</b>
<b>1. Përfundime .....</b>	<b>133</b>
<b>2. Rekomandime.....</b>	<b>141</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>143</b>

## © Deklarata e Autorësisë

Nën përgjegjësinë time deklaroj, se ky punim është shkruar prej meje, nuk është prezantuar asnjëherë para një institucioni tjetër për vlerësim dhe nuk është botuar asnjëherë tëri. Punimi nuk përmban material të shkruar nga ndonjë person tjetër, përveç rasteve të cituara dhe referuara.

## **©E drejta e autorit: Leonard Kadrimi**

Ndalohet çdo prodhim, riprodhim, shitje, rishitje, shpërndarje, kopjim, fotokopjim, përkthim, përshtatje, huapërdorje, shfrytëzim, transmetim, regjistrim, ruajtje, depozitim, përdorje dhe/ose çdo formë tjetër qarkullimi tregtar, si dhe çdo veprim cenues me çfarëdo lloj mjete apo forme pa lejen përkatëse me shkrim të autorit.

## **Abstrakt**

Kontrata e transportit është një nga kontratat më të përdorshme në qarkullimin civil, me anën e së cilës kryen kryesisht veprimeve tregtare. Këto tipe kontratash paraqesin sot një interes të veçantë në lidhje me problematikat social- ekonomike që po kalojmë. Kontrata e transportit është një kontratë tipike e rregulluar në mënyrë të shprehur nga Kodi Civil. Në kontratat e transportit me natyrë ndërkombëtare ndeshim një rregullim autonom të fenomenit me anë të klausolave tipike që përfshihen në kontrata dhe që kthehen në normë me kalimin e kohës, si dhe, ajo që është më e rëndësishme, rregullime ligjore që tejkalojnë parashiket e legjislacioneve kombëtareme natyrën e normave të kompromisit midis operatorëve që vijnë nga realitete juridike të ndryshme, duke bashkuar kështu vende të common dhe civil law. Në këtë prizëm, legjislacioni ose praktika gjyqësore e prodhuar në rrafshin ndërkombëtar ka ndikuar rrënjësisht legjislacionet kombëtare duke e pasuruar rregullimin e kontratës së transportit. Veç kësaj kombinimi i rregullimit të përgjithshëm të parashikuar nga Kodi Civil me atë të posaçëm ka zhvilluar një koncept më vete dhe deri diku autonom të kontratave të transportit.

Për shkak të veçorive që paraqet kontrata e transportit është i rëndësishëm trajtimi i hollësishëm i saj, me qëllim që të nxirret në pah natyra e veçantë juridike e kontratës së transportit, elementët, karakteristikat, kushtet e vlefshmërisë, zgjidhja, mbarimi dhe heqja dorë nga kontrata. Ky këndvështrim përshkruet i temës do të analizojë gjërësisht rregullimin që ofron Kodi Civil shqiptar duke mos harruar një analizë të nocioneve juridike, një analizë krahasuese me rendin juridik italian, i cili i përafrohet më së shumti rregullimit ligjor që gjendet në legjislacionin shqiptar, ku doktrina dhe jurisprudenca është e kufizuar.

## **Abstract**

The transport contract is one of the most used contracts in civil circulation, by which it performs mainly commercial operations. These types of contracts are of particular interest today in relation to the socio-economic problems that we encounter. The contract of carriage is a typical contract expressly regulated by the Civil Code. In international



transport contracts we encounter an autonomous regulation of the phenomenon by inclusion of typical clauses within the contracts and which shifts in law over time, as well as, most importantly, legal regulations that go beyond the provisions of national legislation, with the nature of compromise provisions between operators coming from different legal realities, thus uniting common and civil law countries. Due to this fact, the legislation or case law produced at the international level has radically influenced national legislation by enriching the regulation of the transport contract. In addition, the combination of the general regulation provided by the Civil Code with the special one has developed a separate and somewhat autonomous concept of transport contracts.

Due to the features of the transport contract, its detailed analyses is important, in order to highlight the special legal nature of the transport contract, elements, characteristics, conditions of validity, termination, effects of the contract. This descriptive point of view of the doctoral thesis will extensively analyse the regulation offered by the Albanian Civil Code without forgetting an analysis of legal notions, a comparative analysis with the Italian legal order, which is closest to the legal regulation found in Albanian legislation, where doctrine and jurisprudence is limited.

## Hyrje

Gjatë tre dekadave të fundit tregtia kombëtare dhe ndërkombëtare është rritur shumë. Kjo shtrirje e madhe në mënyrë të pa diskutuar është lehtësuar nga formimi i rajoneve, njësisive ekonomike, politike, si dhe nga heqja e kufizimeve ligjore në tregti midis vendeve të ndryshme. Nga njëra anë, risitë dhe zhvillimet në fushën e teknologjisë, informacionit dhe telekomunikacionit kanë stimuluar rritjen e tregtisë ndërkombëtare dhe nga njëkohësisht ka sjellë rritjen e numrit të operatorëve shqiptarë që ushtrojnë aktivitet transportit, si brenda dhe jashtë vendit në tregjet botërore. Dalja e fenomenit transport në një nga aktivitetet ekonomike që ushtrohen midis privatëve në kushtet e tregut të lirë, parashikimi i kontratës përkatëse në Kodin Civil dhe në legjislacionin ndërkombëtar ku Shqipëria është bërë pjesë e disa konventave ndërkombëtare ka sjellë edhe nevojën për një studim të thelluar të aspekteve juridiko civile të këtij fenomeni.

Transporti detar i mallrave të dokumentuar me lëshimin e një policë ngarkese, (me Konventën e Brukselit të 25 gusht 1924 mbi unifikimin e disa rregullave mbi fushën e policës së ngarkesës) dhe, transporti ajror qoftë për personat dhe bagazheve dhe për mallrat (me Konventën e Varshavës të 12 tetorit 1929 mbi unifikimin e disa rregullave në fushën e transportit ajror) për shumë dekada përbënin fushën e privilegjuar për unifikimin legjislativ më të theksuar në nivel botëror. Përkrah fushës së transportit të rregulluar nga këto konventa, shumë aspekte të tjera, qoftë në lidhje me me lundrimin në det si dhe atë ajror, kanë qenë objekt i konventave të së drejtës uniforme të cilat kanë patur fat të ndryshëm në ratifikim.

Ky punim ka për qëllim trajtimin teorik dhe praktik të kontratës së transportit, me anë të së cilës kryhet lëvizja e mallrave apo personave nga një vend në një vend tjetër kundrejt shpërblimit ose jo. Për shkak të veçorive që paraqet kjo kontratë është e rëndësishme trajtimi i hollësishëm i saj, me qëllim që të nxirret në pah natyra e veçantë juridike e kontratës së transportit si veprim juridik, elementët e kontratës së transportit, karakteristikat, kushtet e vlefshmërisë së saj, zgjidhja, mbarimi dhe heqja dorë nga kontrata, si dhe nxjerrja e problemeve reale që ekzistojnë në praktikën gjyqësore, prandaj punimi është i mbështetur edhe duke analizuar ato pak raste konkrete që dalin nga praktika

gjqësore. Gjithashtu kjo temë ka si qëllim të paraqesë një panoramë të përgjithshme të llojeve të kontratës së transportit të rregulluara nga legjislacioni special, në të cilat do të ndalemi në një trajtim të aspekteve të veçanta të këtyre kontratave, në raport me kuptimin e përgjithshëm të kontratës të rregulluar në Kodin Civil. Përgjatë gjithë temës do të ndiqet një teknikë e veçantë e trajtimit të saj, ku do të gërshetohet trajtimi teorik i temës me atë praktik, si dhe duke i bërë një krahasim me legjislacionin e huaj, ku një vend i veçantë i dedikohet analizës së thelluar tëkontratës së transportit në realitetin juridik italian si një nga realitet më të përafërta me rendin juridik shqiptar.

Qëllimi kryesor i këtij punimi është analiza e thelluar e kontratës së transportit të mallrave në legjislacionin shqiptar civil dhe atë të veçantë, si një nga format kontraktuale më të rëndësishme për një sektor ekonomik të një rëndësie të madhe si transporti, i cili paraqet specifika qoftë në rregullimin juridik kombëtar dhe atë ndërkombëtar. Për hir të së vërtetës, ky sektor ka patur gjithnjë një rol udhëheqës në ngritjen e formave të reja kontraktuale apo në ofrimin e rregullimeve të reja ligjore, si në aspektin e së drejtës private dhe në atë publike.

Ky punim nis me një vështrim të shkurtër historik të kontratës së transportit, duke nisur nga e drejta shqiptare e kodifikuar me Kodin Civil të 1929, për të vazhduar më tej, me rregullimin gjatë viteve të regjimit komunist, e cila përbën pikënisjen dhe bazën e studimit dhe përfshirjen e së drejtës shqiptare në sistemin e civil law dhe, si rrjedhojë, rregullimin e kontratës së transportit si një nga format tipike kontraktuale të parashikuara, por me vecoritë sektoriale dhe speciale që kjo kontratë merr në format e ndryshme të transportit edhe me ndikimet që rregullimi ligjor ka patur nga adoptimi i konventave ndërkombëtare në këtë fushë.

Si rrjedhojë e këtyre konstatimeve në këtë punim kemi ofruar një trajtim analitik jo vetëm të kontratës së transportit, por i është dedikuar një rëndësi të veçantë ngritjes së kategorive juridike dhe një analizë të thelluar procesit të kodifikimit të kodit civil dhe atyre të veçantë në Shqipëri, gjithashtu kemi dhënë një panoramë të gjerë të ndikimit të konventave ndërkombëtare në legjislacionin detar shqiptar dhe së fundmi kemi analizuar në mënyrë shteruese rregullimin dhe ngritjen e instituteve juridike me rëndësi për kontratën e

transportit në legjislacionin italian duke gjetur vija paralele të rëndësishme me realitetin shqiptar dhe njëkohësisht duke e marrë si parametër gjykimi për pjesën e interpretimit ku duhet të shkelëjurisprudenca shqiptare në trajtimin e kontratës së transportit qoftë në të drejtën civile të përgjithshme qoftë në të drejtën sektoriale të transportit në vecanti.

Kështu, në**kapitullin e parë**, jepet një analizë të thelluar në burimet e së drejtës së transportit në përgjithësi në realitetin shqiptar duke vendosur theksin te procesi i kodifikimit të legjislacionit në fushën e transportit, në kuadër të përmbushjeve të impenjimeve të marra në arenën ndërkombëtare dhe në vecanti në kuadër të marrëveshjes së stabilizim-asociimit me BE.

Në**kapitullin e dytë**shtëanalizuar në mënyrë shteruese rregullimin e kontratës së transportit në Kodin Civil, pra në legjislacionin e përgjithshëm, duke u nisur nga një analizë e thelluar historike deri në Kodin Civil të 1994. Në këtë kapitull është analizuar qartë nocionin juridik të kontratës së transportit, ngritjen e saj si kategori juridike më vete, elementët dhe një analizë e vecorive që ajo paraqet si kontratë tipike e parashikuar në kod duke nxjerrë disa përfundime me vlerë në fund të kapitullit.

Në**kapitullin e tretë**shtë analizuar rregullimin e kontratës së transportit në legjislacionin special, në Kodin detar shqiptar. Njëkohësisht është ofruar edhe ndikimin që konventat e ndryshme ndërkombëtare, sidomos rregullat e Hagë-Visby kanë patur në hartimin e këtij kodi dhe konventat ndërkombëtare ku Shqipëria bën pjesë me qëllim rregullimin e transportit ndërkombëtar, si rregullat e Hamburgut. Analiza i është dedikuar elementëve kryesore, të tilla si: regjimi i kufizimit të përgjegjësisë si një nga elementët thelbësorë që diferencen kontratën e transportit nga format e tjera kontraktuale.

Në**kapitullin e katërt**shtë dhënë një panoramë të rregullimit të kontratës së transportit të mallrave në Kodet e tjera sektoriale sic është Kodi Ajror dhe ai Hekurudhor duke përshkruar legjislacionin në fuqi në R.Sh. dhe ndikimin që ka patur nga konventat ndërkombëtare dhe kriteri i qartë i specialitetit të formës kontraktuale që del në pah, sidomos në kufizimin e përgjegjësisë së operatorit të transportit.

Në**kapitullin e pestë**shtë analizuar në mënyrë të përgjithshme legjislacionin me rëndësi në

rregullimin e kontratës së transportit në sistemin juridik italian, qoftë atë të përgjithshëm në Kodin Civil italian qoftë legjislacionin e posaçëm, sidomos evoluimin e nocioneve juridike atje dhe ndikimin e jurisprudencës në ngritjen e tyre dhe mirëinterpretimin e normave, me qëllim dhënien e një krahasimi me parashikimet e legjislacionit shqiptar dhe ofrimin e një celësi leximi sa më të qartë për interpretimin e normave në praktikën e përditshme gjyqësore.

Së fundmi, është arritur në disa konkluzione dhe rekomandime të rëndësishme në lidhje me nocionin juridik të transportit, kontratën që e rregullon, gradën e autonomisë së palëve në negociomin e kontratës së transportit, analizën e regjimit të kufizimit të përgjegjësisë dhe përfitimit që ka përdorimi i kësaj forme kontraktuale përkundrejt formave të tjera kontraktuale të përarashikuara në legjislacionin e përgjithshëm. Kështu analiza nuk mbetet vetëm në rrafshin përshkrimor dhe konstatues, por edhe propozues, nisur nga gjetjet e këtij punimi, me qëllim rizbulimin e kontratës së transportit edhe në transportin e brendshëm dhe jo vetëm përdorjen e kësaj tipologjie kontraktuale në fushën e transportit ndërkombëtar të mallrave.

Ajo që është lënë jashtë fokusit të këtij punimi është kontrata e transportit të personave në legjislacionin e posaçëm.

## **Metodologjia**

Në shkrimin e këtij punimi jemi nisur nga prezumimi që analiza e llojit kontraktual, kontratë transporti, përtej parashikimeve ligjore, është një nga format kontraktuale më pak të përdorura në realitetin shqiptar, duke u kamufluar shpesh si kontratë sipërmarrje në kohën kur është mirëfillti një fenomen transportues. Nga analiza paraprake e doktrinës dhe e jurisprudencës vëmë re që ka njëliteraturë të kufizuar në analizën e elementëve të kësaj forme kontraktuale. Si rrjedhojë, me anë të kësaj teme dëshiroja të ofroja një kontribut modest në studimin e kontratës së transportit në realitetin juridik shqiptar.

Metodologjia që është përdorur gjatë hartimit të tezës së, punimit të doktoraturës është mbështetur në pikëpamjet doktrinare që ekzistojnë në fushën e të drejtës civile për elementet dhe llojet e kontratës së transportit, si dhe problematikat që ekzistojnë në lidhje me to. Gjithashtu, për punimin e diplomës është shfrytëzuar literaturë shkencore nga botimet e revistave dhe konferencave shkencore si brenda ashtu edhe jashtë vendit, të cilat kanë trajtuar po këto problematika. Të gjitha këto përbëjnë parakushtin e nevojshëm për një punim me vlera teorike dhe praktike, i domosdoshëm për fushën akademike dhe për praktikëngjyqësore. Qëllimi ka qenë një analizë e detajuar e fenomenit transport dhe një literature cilësore për të përmbledhur mendimin juridik shqiptar në këtë fushë.

**Gjatë punimit të diplomës janë përdorur disa metoda**, të cilat i gjen të kombinuara gjatë gjithë punimit me qëllim që, të jepet një panoramë e plotë duke gërshetuar trajtimin teorik të temës me atë praktik. Pikë së pari, është trajtuar me hollësi historiku i kronologjisë së lindjes dhe evoluimit të kontratës së transportit me të gjitha vecoritë që ajo mbart. Thelbësisht qasja është në një **metodë cilësore** dhe nuk përdoren metoda sasiore në këtë kërkim. Është marrë në shqyrtim praktika e gjykatave shqiptare por është relativisht e cunguar dhe e paktë në numër me qëllim kryerjen e një studimi empirik në lidhje me rastet gjyqësore apo formularët kontraktualë që përdoren gjerësisht në Shqipëri.

**Përsa i përket pjesës historike** e cila është e përfshirë në këtë punim është përdorur metoda e krahasimit vertikal i cili orientohet në historinë e zhvillimit të kontratës së transportit në Shqipëri. Pra, me anën e kësaj metodë do të tregojmë sesi ka qenë ecuria e

evoluimit të elementëve dhe llojeve të kontratës së transportit, parë kjo edhe në këndvështrimin e situatës aktuale dhe rregullimin konkret të tyre nga legjislacioni aktual në Shqipëri. Gjithashtu, gjatë këtij punimi është përdorur metoda krahasuese. **Metodat mikrokrahasuese** që do të përdoren synojnë në krahasimin e instituteve dhe problemeve të vecanta që shfaq kontrata e transportit brenda të njëjtës familje të së drejtës në një legjislacion të ngjadshëm si legjislacioni italian. Përsa i përket pjesës së krahasuar në këtë punim do të përdoren **metoda makrokrahasuese** duke krahasuar me njëri-tjetrin sistemin juridik kombëtar me atë ndërkombëtar. **Përmes metodës së analizës** synohet të bëhet analizimi i zbrazëtirave ligjore në legjislacion dhe dispozitat ligjore që kanë kuptime të ndryshme, për të cilat paraqitet nevoja e interpretimit të tyre.

Përmes këtyre metodave shkencore synohet që në mënyrë sistematike të rriten informacionet për zgjerimin e njohurive për çështjet e rregullimit të llojeve të kontratave të transportit nga Kodi Civil Shqiptar dhe legjislacionit sektorial në këtë fushë specifike. Sigurisht, që në këtë punimjanë paraqitur shumë vendime gjyqësore për problematikat e ndryshme që shfaq kontrata e transportit duke i parë ato në këndvështrimin e burimeve parësore dhe duke nxjerrë në pah vështirësitë në cilësimin juridik të saktë të kësaj forme kontraktuale e cila shpesh ngatërrohet me forma të tjera kontraktuale.

**Përsa i përket mundësive dhe kufizimeve që janë ndeshur gjatë shkrimit të këtij punimi** ato konsistojnë në fragmentarizimin e madh që ka rregullimi i kontratës së transportit në legjislacionin special, ku forma të ndryshme transporti si fenomen rregullohen në mënyrë të ndryshme. Kështu, analiza jonë kryesore dhe krahasimi janë përqëndruar në kontratën e transportit të mallrave në transportin detar, i cili është më i përdorshëm dhe ka më shumë volum. Së dyti, qëllimisht është lënë jashtë analizës kontrata e transportit të pasagjerëve pasi përfshirja në analizë do ta fragmentarizonte shumë trajtimin monografik të temës. Gjithashtu, kufizim të këtij punimi përbën analiza e thelluar e elementëve të kontratës në dritën e praktikës gjyqësore në Shqipëri pasi prodhimi jurisprudencial që ka lidhje me kontratën e transportit është shumë i kufizuar, sidomos mekontratën e transportit ndërkombëtar të mallrave me det, pasi çështjet i referohen sipas formularëve kontraktualë direkt arbitrazhit ndërkombëtar duke mos u paraqitur në gjykatat shqiptare.

**Përsa i përket kufizimeve,** duke parë që punimi do të përfshijë edhe krahasime të kontratës së transportit dhe llojeve të saj midis sistemit shqiptar dhe atij italian, në këtë kontekst mungon një kontribut i tillë sidomos nga studiues dhe autorë të ndryshëm jashtë dhe sidomos brenda vendit, kontribut të cilin do të mundohet ta sjellë kypunim.

**Pyetjet kërkimore:** Në këtë temë ne ngremë disa pyetje kërkimore të strukturuar dhe të ezauaruara në kapitujt e saj për ti dhënë përgjigje shteruese me qëllim vërtetimin e hipotezës tonë. Në rradhë të parështë kërkuar ti jepet përgjigje pyetjes thelbësore nëse kontrata e transportit në Kodin Civil dhe në legjislacionin sektorial i nënshtrohet rregullimit ligjor të ngjashëm me njëra tjetrën dhe, njëkohësisht, komplementare duke bërë që rregullimi i formave të vecanta kontraktuale të transporteve të ketë një kriter specialiteti apo kemi të bëjmë me autonomi të plotë të kontratave të transportit të trajtuara nga legjislacioni shqiptar i sektorit nga parashikimi i kontratës së transportit në Kodin Civil në sistemin juridik shqiptar? Së dyti shtrohet pyetja nëse kontrata e transportit sipas parashikimeve në legjislacionin e përgjithshëm shqiptar duhet të ketë një përdorim më të madh, sidomos duke parë, në vështrim krahasimor me vende të tjera, përfitimet që përdorimi saj sjell nga nocionin juridik i kufizimit të përgjegjësisë së operatorit të transportit, e cila mungon në legjislacionin civil shqiptar?

Nga këto pyetje kërkimore lindin pastaj disa nënpyetje si: cilat janë burimet e së drejtës në fushën e transportit dhe a kanë ndikim nga legjislacioni dhe praktika ndërkombetare? A është modeli klasik kontraktual i kontratës së transportit brenda Kodit Civil të 1994 një rregullim përfundimtar? A është rregulluar në mënyrë shteruese dhe të duhur kontrata e transportit në legjislacionin sektorial detar ajror apo hekurudhor? Cili ka qenë ndikimi i legjislacionit ndërkombëtar në fushën e transportit detar, ajror apo hekurudhor? Sa i ngjashëm është rregullimi ligjor i kontratës së transportit në Kodin Civil shqiptar me atë italian?

### **Hipoteza:**

**H1:** Kontrata e transportit në Kodin Civil dhe në legjislacionin sektoriali nënshtrohet rregullimit ligjor të ngjashëm me njëra tjetrën dhe rregullimi i formave të vecanta kontraktuale të transporteve ajrore, detare apo tokësore konsiderohen si jo si forma



autonome kontraktuale në sistemin juridik shqiptar në kuadër të legjislacionit sektorial dhe si e tillë nuk kemi të bëjmë me autonomi të plotë të kontratave të transportit të trajtuara nga legjislacioni shqiptar i sektoritpërkundrejt kontratës së transportit në Kodin Civil.

**H2:** Kontrata e transportit sipas parashikimeve në legjislacionin e përgjithshëm shqiptar ka një përdorim të ulët në praktikë pasi mungojnë përfitimet që sjell kjo tipologji kontraktuale përkundër tipologjive më të përgjithshme si psh. Sipërmarrja, pasi mungon në legjislacionin shqiptar parashikimi i nocionit të kufizimit të përgjegjësisë së operatorit të transportit e cila gjendet në legjislacione të tjera të marra në shqyrtim.

# Kapitulli I - Burimet e së drejtës së transportit në ligjin shqiptar dhe procesi i kodifikimit

## 1. Hyrje në panoramën e ligjit shqiptar të transportit dhe tendencat e fundit në kuadër të harmonizimit të legjislacionit me atë të BE-së

Fenomeni i transportit rregullohet në ligjin shqiptar me anë të ligjeve që kanë karakter specifik mbi: transportin rrugor; transport detar; hekurudhor; ajror. Si pjesë e angazhimeve të bëra në kuadrin e procesit të integritimit evropian, ligjvënësi shqiptar ka filluar prej kohësh një proces përmirësimi dhe rregullimi të fenomenit të transportit, si një nga sektorët më të rëndësishëm të jetës në vend.

Transporti detar është një nga sektorët që së pari kishte rregullimin e tij<sup>1</sup>, të paktën në lidhje me legjislacionin primar, duke kulmuar me miratimin e Kodit Detar me ligjin 9251, datë 08.07.2004. Për të kompletuar peizazhin rregullator, duhet përmendur edhe ligji 9130, datë 08.09.2003 "Autoriteti Portual i Durrësit" dhe ligji 10109, datë 02.04.2009 "Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë"<sup>2</sup>, së bashku me marrëveshjet e ratifikuara<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>Në të kaluarën, legjislacioni shqiptar i transportit ishte mjaft i varfër dhe transporti në vetevete përbëhej vetëm nga disa marrdhënie tregtare ndërkombëtare në portin e Durrësit. Flota detare shqiptare menaxhohej nga shteti dhe realizonte rreth 33% të operacioneve të import-eksportit. Megjithatë, edhe në këtë moment flota e anijeve që lundrojnë në flamurin shqiptar përbëhet nga anije mjaft të vjetëruara me një shkallë të lartë të amortizimit, dhe lipset modernizimi i flotës në mënyrë që të përmbushë më mirë nevojat e transportit detar qoftë të gjërave por dhe të njerëzve.

<sup>2</sup>"Shërbimet detare" nënkupton "tërësinë e strukturave të aktivizuara në fushën detare" (neni 3.1), i cili ka "Ministrin si autoritet më të lartë ... në Republikën e Shqipërisë. Për ushtrimin e këtij autoriteti krijohet dhe funksionon Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe i nënshtrohet kontrollit të Ministrit "(Neni 5). Administrata Detare përfshin këto struktura: Menaxhimi i Përgjithshëm Detar; Autoriteti Shtetëror i Sigurisë në Portet; Autoritetet Portuale; Kontrolli Shtetëror i Portit; Kontrolli shtetëror i flamujve; Regjistri i mjeteve të navigimit në Republikën e Shqipërisë; Regjistri i Detarëve (Neni 6)

<sup>3</sup>Konventat e Kombeve të Bashkuara "Për të drejtën detare" UNCLOS '82, Konventa Ndërkombëtare "SOLAS" 1974, Konventa Ndërkombëtare "On load lines" of 1966, International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) 1979, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers "STCW 78", emendate in 1995, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea COLREGs 1972; Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC '76 and Protocol of 1996; International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND) e Protocols. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC '69) e CLC

Sidoqoftë, ekziston nevoja për përforsim jo vetëm në aspektin e rregullimit ligjor të sektorit, por edhe në nivel komercial-ekonomik, duke pasur parasysh se megjithëse Shqipëria është në mes të disa korridoreve detare, ndjen nevojën për rritje të trafikut detarë dhe tranzit në portet e saj.

Numri i madh i aktiviteteve në të cilat ndërlidhet bota detare kërkon rregullim që përputhet me ligjin uniform ndërkombëtar , në mënyrë që këto aktivitete e karakter ndërkombëtare të mund të ndodhin pa ndonjë problem dhe të mos përbëjnë pengesë për tregtinë ndërkombëtare. Tashmë "Strategjia sektoriale e transportit 2008-2013" e miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave nr. 1214 në Shtator 2008 vuri në dukje se përpjekjet e mëdha të Shqipërisë po zhvillohen në drejtim të: ligjshmërisë dhe miratimit të ligjit kombëtar detar; harmonizimi i angazhimeve të marra nga nënshkrimi i konventave ndërkombëtare detare; porte; sigurinë portuale dhe të lundrimit; transport detar; mbrojtjen e mjedisit<sup>4</sup>.

Procesi i harmonizimit ka vazhduar gjatë viteve të fundit me miratimin e akteve të ndryshme në fushën e transportit detar, ndër të cilat vlen të përmendet ligji nr. 168, datë 31.10.2013 "Për sigurinë në anije dhe në porte"<sup>5</sup>. Megjithatë, ende është duke u zhvilluar puna për implementimin dhe zbatimin e akteve nënligjore në zbatim të Kodit Detar, si miratimi i vendimeve të qeverisë dhe rregulloreve për sigurinë detare, regjistrin e anijeve dhe administratën detare në mënyrë që kjo mund të përmbushë detyrat e veta në lidhje me përmirësimin e kushteve teknike të anijeve që lundrojnë me flamurin shqiptar dhe rrjedhimisht uljen e numrit të arrestimeve të anijeve që lundrojnë me flamurin shqiptar në

---

protocol '76; MARPOL convention 1973-1978; Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL) '74 and Protocols; Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf; Convention on Facilitation of Maritime Travel and Transport FAL 1965; United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 con i Protocols; United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 the "Hamburg Rules" e cila ka hyrë në fuqi në vitin 1992. Këtë të fundit, me interes për qëllimet e kësaj teze, ne menjëherë theksojmë se Shqipëria e miratoi atë në 20/07/2006 dhe Konventa është në fuqi që nga 01/08/2007

<sup>4</sup>"Strategjia sektoriale e transportit 2008-2013", 2008, f. 11-12

<sup>5</sup>Ky ligj është në përputhje me dispozitat e Kodit Ndërkombëtar të Sigurisë në Anije dhe Port, si dhe me Direktivën 2005/65 / CE e cila synon të rrisë sigurinë në porte. Zbatimi i Direktivës së BE-së ka çuar në ligjin e mëparshëm 9281 të 23.09.2003 "Për sigurinë në anije dhe në porte"

portet e shteteve të tjera<sup>6</sup>, si dhe rritjen e standardeve dhe vlerësimeve nga shoqëria e klasifikimit të anijeve.

Nëse nga njëra anë procesi i integritimit dhe adaptimit të legjislacionit komunitar vazhdon në lidhje me ligjin e transportit publik<sup>7</sup>, nga ana tjetër kanë një mangësi në trajtimin e duhur të pjesës private, si në literaturën ligjore ashtu edhe në jurisprudencë përse i përket me interpretimit korrekt të rregullave dhe klauzolave të kontratës së transportit, si për natyrën e saj ligjore në përpunimin doktrinator, ashtu edhe për klauzolat e vetme dhe format e interpretimit e ligjit në gjykata. Një shenjë e këtij neglizhimi në këtë fushë shihet edhe në mungesën e njohurive dhe përpunimit doktrinator të problemit.

## **2. Arsyet që çuan në kodifikimin e transportit në Shqipëri**

Aktualisht në Shqipëri kemi tre kode që rregullojnë transportin hekurudhor, detar dhe ajror. Procesi i kodifikimit gjithmonë sjell vështirësi nisur nga fakti se ajo duhet të përputhet me një sistem organik, të plotë dhe, në parim, që tendencialisht të jetë autonom brenda sistemit ligjor<sup>8</sup>. Me rëndësi të veçantë është rasti i transportit i cili ndahet vazhdimisht midis legjislacionit të veçantë dhe rregullimit në Kodin Civil.

Në përputhje me praktikën gjerësisht të përhapur, në sistemin ligjor shqiptar transportit ajror dhe detar rregullohet në dy kode të veçanta dhe jo në një kod të vetëm të rregulluar nga parime të përbashkëta. Transporti rrugor dhe hekurudhor mbetet i rregulluar veçmas.

---

<sup>6</sup>Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 404, datë 13.05.2015 "Për miratimin e planit kombëtar të integritimit evropian 2015-2020"

<sup>7</sup>Në doktrinën shih: A. GJETA, *La disciplina della gestione aeroportuale e dei servizi aeroportuali nel diritto dei trasporti europeo e nazionale*, Libreria Bonomo Editrice, Bologna, 2015; A. GJETA, R. SHTINO, *Kompetencat e qeverisjes vendore në fushën e transportit publik urban: e drejta për mobilitet e qytetarëve dhe modelet më të përshatshme të menaxhimit të transportit publik urban. leksione nga vendet e BE ( Italia dhe Britania e Madhe)* in *Jus&Justitia*, nr. 5, 2012; E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (editors), *Current issues in maritime and transport law*, BonomoEditore, 2016, pf. 403 e ss.; A. GJETA, *Il Codice del diritto aereo albanese. Prime considerazioni in merito a una codificazione ispirata al diritto uniforme e comunitario* in *Rivista del Diritto della Navigazione*, 2015, Volume XLIII, n. 2

<sup>8</sup>Është e ditur autonomia që gëzon Kodi italian i lundrimit në lidhje me ligjin e zakonshëm. F.F.C. HAANAPPEL, *Law and politics of space and outer space: a comparative approach*, Kluwer Laë International, Hagë, 2003, f. XIII

Kjo zgjedhje duket më pranë sistemit francez dhe ndryshe nga Kodi i Navigacionit Italian, i cili mbetet, gjithsesi, unik në radhët e rendeve të ndryshme juridike të traditës kontinentale. Megjithatë, duhet theksuar se ngjashmëri të madhe me rregullimin ligjor që ofron sistemi italian ka, sic do të vërehet, përcaktimi i nocionit juridik të kontratës së transportit dhe parashikimet e tjera ligjore në lidhje me elementët e saj dhe sidomos në lidhje me kufizimin e përgjegjësisë së operatorit të transportit kundrejt të tjerëve.

Ligjvënësi nuk është përpjekur qoftë për të bërë dhe një qasje formale të dy disiplinave. Ndryshe nga vendet e tjera me një sistem kodik në këtë fushë, Shqipëria ka zgjedhur një ndarje të plotë të disiplinës së lundrimit, duke e mbajtur të ndarë lundrimin ajror nga ai detar<sup>9</sup>. Të dy realitetet, në fakt, nuk perceptohen nga ligjvënësi shqiptar si të ngjashëm dhe të lidhur me një unitet formal dhe unitet të disiplinës së lundrimit edhe nëse tendenca e një osmoze reciproke në mes të drejtës detare dhe asaj ajrore për sa i përket uniformitetit ligjor, ku për situata të ngjashme janë parashikuar zgjidhje ligjore të ngjashme<sup>10</sup>.

Ndarja formale dhe thelbësore e kodeve të lundrimit detar dhe ajror është një tregues i vështirësive në zhvillimin e një koncepti të unitetit sistematik për ligjin shqiptar të lundrimit dhe rrjedhimisht të autonomisë të lundrimit. Ne nuk mund të gjejmë në të dy kodet e navigacionit, ajror dhe detar, rregullat që i referohen parimeve të përbashkëta. Vetëm me një interpretimin analog operatori ligjor mund ta kryejë këtë proces logjik. Kjo situatë nuk është reflektuar ende në jurisprudencën kombëtare pasi asnjë vendim gjyqësor nuk është shprehur deri më tani.

Legjislacioni detar, për shkak të natyrës së tij si një tërësi normash që synon të rregullojë një aktivitet ekonomik kryesisht ndërkombëtar, rregullohet kryesisht nga legjislacioni i zhvilluar pikërisht në nivel ndërkombëtar<sup>11</sup>. Në këtë nivel, përveç konventave në të cilat shtetet janë

---

<sup>9</sup>Kodi i Lundrimit Detar Shqiptar paraprin me 5 vjet kodin e avionit (L. 9251, datë 08.07.2004) Duhet të theksohet se edhe në atë rast, teknikat legislative ishin të ngjashme, duke u përpjekur të futnin legjislacionin ndërkombëtar brenda kodit të lundrimit detar dhe, në të njëjtën kohë, duke pohuar shprehimisht (neni 5) supremacinë e së drejtës ndërkombëtare të transpozuar.

<sup>10</sup>Për rindërtimin e debatit doktrinor, në Itali dhe jashtë vendit, shih: S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, Manual, vep. cit., f. 28-30; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, Vol. I, Giuffrè, Milano, 2011, fq. 5-12.

<sup>11</sup>Duhet të theksohet se natyra "ndërkombëtare" e transportit është një kusht i domosdoshëm për të zbatuar konventat e një ligji uniform. Në këtë drejtim, duhet të bëhet një ndarje midis instrumenteve ndërkombëtare që

bashkuar, një ligj i butë është konsoliduar, i hartuar nga praktika detare, të cilin shtetet e zbatojnë me qëllim të standardizimit të kërkesave teknike dhe tregtare, duke siguruar një disiplinë që në këtë aspekt parashikon kërkesat minimale që janë pothuajse uniforme, të cilat padyshim janë të rëndësishme për të realizuar transportin e mallrave, sidomos ato detare, në një regjim të sigurisë juridike dhe që i jep uniformitet dhe siguri operatorëve të huaj që hyjnë në marrëdhënie tregtare me transportuesit shqiptarë dhe anasjelltas.

Në këtë drejtim, kujtojmë se Shqipëria ka ratifikuar konventat e ndryshme të së drejtës detare gjatë viteve. Shqipëria është nënshkruese e konventave kryesore të së drejtës uniforme të sektorit<sup>12</sup>, të cilat pa dyshim ndikojnë në mënyrë të konsiderueshme edhe në ligjin vendas, pasi është e qartë se qëllimi drejt realizimit të një kuadri të plotë dhe organik të legjislacionit është një domosdoshmëri thelbësore për të gjithë legjislacionet që synojnë të jenë në linjë me nevojat e kohës<sup>13</sup>.

Në të njëjtën kohë Shqipëria, nën vazhden e integritit evropian, është nën ndikimin e organizatave rajonale si Bashkimi Evropian<sup>14</sup>. Ky ndikim shprehet përmes zbatimit të *acquis communautaire*, si pjesë integrale e procesit të integritit evropian. Ligji detar shqiptar, ashtu si legjislacioni ajror<sup>15</sup>, është thellësisht i prekur nga këto zhvillime. Përveç këtyre konsideratave, është e nevojshme të përmendim zhvillimet e brendshme, të cilat lidhen me hyrjen në treg të transportuesve të rinj detarë dhe me nevojën për të vazhduar nga qeveria me

---

rregullojnë vetëm rastet që kanë karakterin e "internacionalitetit" dhe instrumentet e tjera që zbatohen edhe në situata të brendshme të një sistemi kombëtar të caktuar. Shih për rastin e konventave si burime të ligjit S. ZUNARELLI, M.M.COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, vol. I, Cedam, Padova, 2009, pf. 50-54

<sup>12</sup>Midis tyre mund të përmendim UNCLOS (1982), SOLAS (1974), LLMC (1976), CLC (1969), ndërsa përveç kësaj mund të përmendim aderimin në organizatat ndërkombëtare dhe bashkëpunimin rajonal si IMO.

<sup>13</sup>G. CONTALDI, *L'incidenza del diritto europeo e internazionale sulla configurazione giuridica dell'ENAC in APAC* (a cura di), *Prospettive per un governo dell'aviazione civile in Italia*, Jovene, Napoli, 2011, pf. 205-212

<sup>14</sup>Shih Titullin VIII të Marrëveshjes së Stabilizim Asociimit (ASA), nënshkruar më 12 qershor 2006, nën titullin "Politikat e Bashkëpunimit", dhe specifike në nenin 106 të saj për transportin parashikon që "bashkëpunimi midis palëve të përqendrohet në fushat prioritare që lidhen me legjislacionin komunitar në sektorin e transportit", duke u fokusuar kryesisht në "ristrukturimin dhe modernizimin e transportit shqiptar, përmirësimin e lëvizjes së lirë të udhëtarëve dhe mallrave, si dhe qasjen në tregun e transportit dhe infrastrukturën e transportit, përfshirë portet dhe aeroportet, për të inkurajuar zhvillimin e infrastrukturave multimodale të lidhura me rrjetet kryesore trans-evropiane, veçanërisht për të forcuar lidhjet rajonale, për të arritur nivele operacionale të krahasueshme me ato të Komunitetit Evropian "në GUUE L 107/166 datë 28.4.2009

<sup>15</sup>Një shembull është Marrëveshja Shumëpalëshe për krijimin e një Zone të Përbashkët Evropiane të Aviacionit me Bashkimin Evropian. Vendimi i Këshillit 2006/682 / EC e publikuar në GUUE L 285/2006 të datës 16 tetor 2006 (Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit)

miratimin të akteve nënligjore për dhënien me koncesion të menaxhimit të porteve, ngritjen e Autoritetit Portual, si dhe zbatimin e ligjit privat të miratuar ndërkombëtarisht.

Kodi i transportit Detar Shqiptar paraprin me 5 vjet kodin e transportit ajror (L. 9251, datë 08.07.2004). Me miratimin e kodit detar, Shqipëria ka rregulluar përfundimisht sektorin detar në mënyrë të veçantë dhe autonome. Çështja e transportit u kompletua me miratimin e kodit ajrorë në vitin 2008. Duhet të theksohet se edhe në lidhje me kodin ajrore, teknikat legislative ishin të ngjashme, duke u përpjekur për të futur ligjin ndërkombëtar brenda vendit dhe në të njëjtën kohë duke pohuar shprehimisht (neni 5 ) supremacinë e së drejtës ndërkombëtare të ratifikuar. Ligjvënësi shqiptar, me ligjin 10040, datë 22.12.2008, është përpjekur të plotësojë nevojat e ndërlidhura me këto zhvillime të brendshme dhe të jashtme dhe ka riorganizuar sistemin e transportit ajror, duke vendosur objektivin e një ndërtimi sistematik të çështjes. Vlen të theksohet në këtë hyrje edhe trajtimi i porteve turistike me ligjin 9710, datë 10.04.2007 "Për portet turistike në Republikën e Shqipërisë", të cilat së bashku me dy kodet e lartpërmendura, duke shtuar edhe ligjet organike që rregullojnë Autoritetin e Aviacioni Civil dhe Autoriteti Portual i Durrësit përbëjnë kuadrin normativ të së drejtës të lundrimit në Shqipëri.

### **3. Përfundime dhe qëllimi**

Ky punim synon të ilustrojë zhvillimet më të fundit në këtë sektor duke u përqendruar në kuadrin ligjor të ri shqiptar dhe zbatimin e akteve nënligjore të fushës. Qëllimi i kësaj teme është përshkrimi i zgjedhjeve ligjore që çuan në unifikimin e legjislacionit në lidhje me transportin detar të mallrave brenda kodit të lundrimit detar shqiptar dhe marrëdhëniet e tij me kodin civil, në dritën e jurisprudencën në lidhje me kontratën e transportit në përgjithësi dhe atë të mallrave në veçanti. Duke pasur parasysh këtë, do të bëhet një krahasim me legjislacionin përkatës italian, për të vënë në dukje ngjashmëritë dhe dallimet ndërmjet dy sistemeve. Megjithatë, mbetet e vendosur, në nivelin makro, sistemi ligjor shqiptar i ngjan dhe shpesh e merr atë italian si shembull, edhe pse, siç u përmend më lart, ligjvënësi shqiptar zgjodhi një ndarje të rregullimit të transportit detar nga transporti ajror.

Në të vërtetë, hulumtimi i kryer synon të përfshijë trajtimin e fenomenit të transportit të mallrave në ligjin shqiptar nëpërmjet analizës historike, empirike dhe doktrinare të rregullimit të ofruar nga Kodi Civil, Kodi Detar, ai Ajror dhe Hekurudhor dhe ligjet e veçanta që transpozojnë Konventat Ndërkombëtare të këtij sektori. Ne do të ilustrojmë dispozitat e komentuara të Kodeve dhe legjislacionin e veçantë me jurisprudencën e prodhuar në Gjykatat Shqiptare deri tani.

Sa i përket praktikës në gjykata dhe shkaqeve të vendosura mbi marrëdhëniet që lindin në bazë të kontratave të transportit, tani mund të pohojmë se mungojnë studimet e rasteve, por jo për qartësinë e normave apo formave kontraktuale të përgatitura në mënyrë e duhur, por sepse veprimtaria e transportit të mallrave ushtrohet shumë herë për llogari të vet nga ana e subjekteve ngarkuese ose për shkak se shpesh preferohet zgjidhja e mosarrveshjeve kontraktuale jashtë gjykatave sipas zakoneve tregtare që janë maturuar në praktikë.

Për më tepër, Kodi Civil Shqiptar, Kodi Detar, Hekurudhor dhe ai Ajror kanë një jetë relativisht të shkurtër, duke marrë parasysh hyrjen e tyre në fuqi në vitet 1994 dhe 2004. Në të njëjtën kohë, Shqipëria miratoi Rregullat e Hamburgut vetëm në vitin 2007 lidhur me të drejtat dhe detyrimet të dërguesit dhe transportuesit në transportin detar të mallrave dhe regjimin e përgjegjësisë së transportuesit.



## Kapitulli II—Zhvillimi i legjislacionit civil mbi transportin në aspektin historik

### 1. Kontrata e transportit sipas Kodi Civil të vitit 1981

Fenomeni i transportit, në dimensionin e tij të së drejtës civile, është rregulluar në mënyrë ezauruese për herë të parë në Kodin Civil Shqiptar të vitit 1981<sup>16</sup>. Në të vërtetë ky kod bazohet në funksionimin e ekonomisë socialiste të ish-Republikës Popullore të Shqipërisë ku operatori kryesor i vetëm ekonomik ishte shteti dhe subjektet e saj ekonomike, kooperativat dhe industrinë shtetërore, ndërsa individët mund të jenë pjesë e një transaksion privat privat vetëm "për të plotësuar ... nevojat materiale dhe kulturore". Kodi nuk ka marrë parasysh dhe nuk ka ofruar asnjë subjekt ekonomik që punon në tregun e lirë dhe kështu qendrën e të drejtave dhe detyrimeve për të përmbushur interesat e tij ekonomike nëpërmjet instrumenteve ligjore siç është kontrata.

Në të vërtetë, rregullimi i transportit sipas traditës romake, pas pavarësisë së fituar nga Perandoria Osmane, u sanksionua në Kodin Civil të vitit 1929. Nenet 1788-1789 rregullonin kontrata e transmetimit si një kontratë transporti<sup>17</sup>. Në shqip termi "bartje" ka një ngjashmëri dhe është më i përshtatshëm me termin anglisht "*carriage*". Kodi Civil i vitit 1929 është hartuar duke u kujdesur që të inkorporojë rregulloren më të mirë evropiane të sektorit dhe me siguri një ndikim të caktuar ka patur legjislacioni italian, duke pasur parasysh marrëdhëniet historike. Në mënyrë të veçantë, ligji përcakton se "Kushdo që merr përsipër të transportojë njerëz apo gjëra, është i detyruar të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar sigurinë e personave dhe gjendjen e mirë të sendeve; por ai nuk garanton rreziqet që lidhen me mjetet e transportit. Për më tepër, transportuesi është i detyruar të tregojë kujdesin e duhur për gjërat që i janë besuar atij para fillimit të transportit dhe është përgjegjës për

---

<sup>16</sup>Ligji nr. 6340, date 26.06.1981. Hyrja në fuqi e Kodit shfuqizon në mënyrë eksplicite ligjin nr.2022, 1955 "Për pjesën e përgjithshme të Kodit Civil", dekreti nr. 2083 i vitit 1955 "Për pronën", ligji nr. 2359 të vitit 1956 "Për transaksionet dhe detyrimet ligjore", dekreti nr. 1892 i vitit 1954 "Për trashëgiminë", etj.

<sup>17</sup>E. TELITI, *Are the provisions of the Albanian Civil Code enough good in order to offer a better protection to the passengers and the goods? A theoretical and practical view on these provisions and other legal acts disciplining this field* in *European Scientific Journal*, 2015, vol. 11, n. 4, pf. 295-297

vjedhjet, humbjen ose dëmtimin, përveç kur provon se këto ngjarje janë rezultat i forcës madhore, defektit të mallit ose fajin e kontraktorit tjetër<sup>18</sup>.

Për Kodin Civil të vitit 1981, i cili i përket një epoke historike jo shumë të ndritur të rregullimit ligjor të jetës së vendit, koncepti ligjor i kontratës është shumë i ndryshëm nga regjimi i autonomisë dhe vullnetit të lirë të palëve. Në fakt, neni 142 përcakton se "Kontrata është një transaksion ligjor, nëpërmjet të cilit përmbushen detyrat e planit të shtetit dhe nevojat materiale dhe kulturore të qytetarëve. Kur kompanitë, institucionet dhe kooperativat bujqësore duhet të furnizojnë ose të shesin tek një tjetër prodhim dhe mallra dhe të prodhojnë punë ose shërbime, për të arritur planin shtetëror, ata lidhin një kontratë mes tyre "ndërsa qytetarët" lidhin kontrata për përmbushjen e nevojave të tyre materiale dhe kulturore dhe gjithashtu për gëzimin dhe disponimin e sendeve personale".

Nenet në vazhdim të kodit nga 143 deri 152 rregullojnë mënyrën e shprehjes së vullnetit të palëve, propozimin e kontratës, shkaktuesin e kontratës, format dhe efektet<sup>19</sup>. Përveç kësaj, në veçanti, Kodi parashikon kontratat në favor të palëve të treta në nenin 152, duke parashikuar që "Kontrata mund të lidhet në favor të një personi të tretë. Ai fiton të drejtat që burojnë nga kontrata në momentin që ka njoftuar një nga palët se ai synon të përfitojë nga këto të drejta. Debitori mund t'i kundërdrejtojë personit të tretë përjashtimet që rrjedhin nga kontrata".

### ***1.1. Kontrata e transportit e rregulluar me kodin e vitit 1981***

---

<sup>18</sup> L. OMARI, *Historia e shtetit dhe e së drejtes në Shqipëri*, Tirana, 2005; E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of*, vep. cit., f. 404.

<sup>19</sup>Natyra menaxheriale e rregullimit të ekonomisë së vendit është pasqyruar edhe në Kodin Civil. Për shembull, art. 149 thotë "Kur për realizimin e akteve të planifikuara duhet lidhur një kontratë, ndërmarrja, institucioni, kooperativa bujqësore ose organizata sociale propozuese duhet t'i dërgojnë palës tjetër draft kontratën me dy kopje të nënshkruar. Nëse pala kundërshtare nuk ka kundërshtime, ai duhet të kthejë një nga kopjet e kontratës së nënshkruar siç duhet brenda afatit të miratuar propozuesit dhe kontrata konsiderohet se është nënshkruar sipas kushteve të parashikuara në projekt. Kur shoqëria, institucioni, kooperativa bujqësore ose organizata shoqërore kanë vërejtje dhe i dërgojnë kundër propozimin palës propozuese me shkrim, palët negociojnë zgjidhjen e mosmarrëveshjeve. Nëse kjo marrëveshje nuk arrihet, pala propozuese duhet të paraqesë mosmarrëveshjen para organit kompetent shtetëror brenda afatit të përcaktuar, përndryshe kontrata do të përfundojë sipas kundër propozimeve të bëra. Kushtet për veprimet e mësipërme përcaktohen me vendime të Këshillit të Ministrave".

Një shembull tjetër paraqitet në nenin 150 i cili parashikon që Këshilli i Ministrave mund të miratojë lloje të detyrueshme të kontratave që do të përdoren nga ndërmarrjet shtetërore, kooperativat bujqësore dhe individët.

Ndër kontratat e ndryshme që ky kod rregullon dhe shpalos një nga kontratat tipike është kontrata e transportit e rregulluar nga nenet 234 e vijues, e cila gjen mbështetje dhe në pjesën e përgjithshme mbi kontratat të përmendura më sipër<sup>20</sup>. Kontrata e transportit, si çdo kontratë që mund të lidhet nga organet shtetërore, si kompanitë, kooperativat dhe organizatat shoqërore, është një aktivitet i planifikuar<sup>21</sup>.

Neni 234 përcakton si kontratë transporti atë në të cilin "transportuesi (kompania e transportit automobilistik, hekurudhor, detar dhe ajror) angazhohet për të transportuar nga një vend në tjetrin pasagjerë, mallra ose bagazhe, ndërsa pasagjeri, ngarkuesi i mallrave ose bagazhieve merr përsipër të dorëzojë mallrat për transport dhe të paguajë çmimin e transportit ". Kontrata e transportit lidhet në bazë të një planifikimi të bërë nga kompania e transportit dhe nevojave të transportuesve të përlllogaritura në baza vjetore. Në mënyrë të ngjashme, duke pasur parasysh nevojën e transportit të kombinuar (hekurudhor, etj.), kompanitë e transportit parashikojnë një kontratë transporti midis tyre. Mënyra për të lidhur kontratën dhe kushtet janë vendosur nga Këshilli i Ministrave. Dokumentacioni i transportit përbëhet nga fletëparaqitja e përpiluar nga transportuesi, i nënshkruar nga transportuesi dhe i dorëzuar marrësit që shërben si provë e kontratës.

Kështu, marrëveshja e palëve dhe vullneti i shprehur i palëve për të arritur një kontratë transporti, e cila mund të ishte gjithashtu një kontratë në favor të një pale të tretë, ishin parapërgatitur nga planifikimi në nivel kombëtar. Kushtet e marrëveshjes dhe ekzekutimit janë të përcaktuara jo nga vullneti i palëve por nga Këshilli i Ministrave. Marrëdhënia kontraktuale e formuar në mes të palëve gjithashtu rregullonte edhe ndarjen e përgjegjësisë ndërmjet palëve në kontratë. Me interes të veçantë është neni 239 sipas të cilit "për humbjet dhe dëmtimet e mallrave gjatë udhëtimit me automjetet e kompanive të tjera në emër të kompanisë transportuese të kontraktuar, kompania që ka kryer transportin është drejtpërdrejt përgjegjëse për mallin. Kur mallrat transportohen nga dy ose më shumë transportues për dëmin e shkaktuar, përgjigjet transportuesi i parë ".

Për sa i përket të drejtave dhe detyrimeve të palëve ato përcaktohen si më poshtë :

---

<sup>20</sup>V. HIÇKA, *Kodi i RPSH mbikontratave të veçanta* in *Drejtësia Popullore*, Anno XXXV, aprile-juj 1982, n. 2

<sup>21</sup>E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration*, vep. cit., f. 404

- transportuesi duhet të sigurojë që automjetet të jenë në vendin dhe kohën e caktuar, që informojë ngarkuesin, të transportojnë mallrat dhe të kujdeset për tonga momenti i marrjes në dorëzim derisa të dorëzohen tek marrësi. Për më tepër, ai është përgjegjës për humbjen e mallrave për vlerën totale të mallrave, ndërsa për dëmet e pësuar nga malli në masën e vlerës së zvogëluar të mallrave (neni 239)
- ngarkuesi është i detyruar të përgatisë ngarkesën e paketuar sipas kushteve teknike të mallrave ose sipas natyrës së tyre, të ngarkojë automjetet brenda kohës së përcaktuar me punonjësit e tij dhe me shpenzimet e veta, të paguajë çmimin e transportit sipas mënyrës së përcaktuar me vendim të Këshilli i Ministrave (neni 240)
- marrësi është i detyruar të shkarkojë mallrat me punonjësit dhe mjetet e tij.

Të drejtat dhe detyrimet e palëve të sipërpërmendura gjithashtu pasqyrojnë shpërndarjen dhe llogaritjen e përgjegjësisë së palëve për vonesat, dëmet dhe humbjen e mallrave. Vonesa në dorëzimin e mallrave përfshinte pagesën e një ndëshkimi, gjithmonë të përcaktuar me vendim të Këshillit të Ministrave, ndërsa dëmtimi i mallrave përfshin detyrimin e transportuesit për të plotësuar një raport së bashku me pranuesin për të konstatuar shumën e dëmit.

Ndarja e përgjegjësisë ndërmjet transportuesit, ngarkuesit dhe marrësit për mosrespektim të kontratës konstatohet dhe regjistrohet në raportin e përpiluar sipas një procedure të përcaktuar nga Këshilli i Ministrave. Për më tepër, neni 246 parashikon që para se të paraqesë padinë në gjykatë për kërkesat që rrjedhin nga kontrata e transportit kundër transportuesit, paraqitësi i padisë kërkesës duhet të bëjë një kërkesë administrative drejtorisë së shoqërisë transportuese. Kjo kërkesë duhet paraqitur brenda 4 muajve dhe nëse kjo kërkesë ka pasur një përgjigje negative ose kompania e transportit nuk ka reaguar brenda 2 muajve nga njoftimi, pala kërkuese ka një afat 1 mujor për paraqitjen e padisë në Gjykatë (neni 248).

Shpërndarja e të drejtave dhe e detyrimeve dhe të çdo rreziku eventual të humbjes ose dëmtimit të mallrave të transportuara është përcaktuar në mënyrë kufizuese dhe të pakalueshme. Autonomia e palëve në përcaktimin e kushteve të kontratës është shumë e ulët dhe transportuesi është përgjegjës për tërësinë e dëmit të shkaktuar pasi faji i tij është

konstatuar. Megjithatë, neni 243 i Kodit Civil përcakton rastet e përjashtimit nga përgjegjësia të transportuesit nëse ai mund të provojë se humbja ose dëmtimi i mallrave është për shkak të forcës madhore, për fajin e transportuesit ose marrësit, shkaqe që i atribuohen ngarkimit ose shkarkimit si pasojë e përdorimit të mjeteve të transportuesit ose marrësit, kur personi i caktuar nga marrësi për të shoqëruar mallrat nuk ka marrë masat e nevojshme për ruajtjen e tyre dhe për shkak të humbjes natyrore të që pëson malli para dorëzimit.

Pasqyra e mësipërme e rregullimit të transportit në dy kodet e mëhershme është një tregues se sa jo-linear dhe sa i caktuar ka qenë legjislacione i transportit përpara kodit civil aktual<sup>22</sup>. Është e vërtetë se Kodi Civil i vitit 1981, megjithëse karakterizohet nga një ndërhyrje totalitare e shtetit, e cila kuptohet dhe nga kompetencat e caktuara Këshillit të Ministrave nga legjislacioni i transportit për të përcaktuar shumicën e përmbajtjes së kontratës së transportit, mbetet një gur themeli për ndarjen e transportit të mallrave nga ajo e udhëtarëve dhe bagazheve.

Pra, edhe pse për qëllime praktike, kodi që ekzaminuam përfshin një ndryshim nga kodi i mëparshëm, ai i vitit 1929. Për qëllime studimi është i rëndësishëm sepse mbetet rregullimi i parë organik i natyrës transatlantike të fenomenit të transportit. Sipas mendimit tonë, në praktikën e ligjit ky kod ka çuar në përcaktimin e një modeli "jo-autonom" të zhvillimit të fenomenit të transportit. Nga ana tjetër, ka rëndësi që për herë të parë të ndahet dhe rregullohet ndaras fenomeni i transportit të mallrave nga ajo e njerëzve.

Kodi i vitit 1981 i qëndroi besnik parimeve rregullatore të kohës si centralizimi demokratik, mungesa e klasave shfrytëzuese dhe zhdukja e pronës private, duke përshkruar një kufizim në përmbajtjen e kontratave dhe në ato që kanë të drejtë të hyjnë në të. Nga ana tjetër, për sa i përket transportit me karakter ndërkombëtar, ai rregullohet nga e drejta ndërkombëtare private pasi Shqipëria ratifikoi Rregullat e Hamburgut më vonë, në vitin 2006.

---

<sup>22</sup>Jo-lineare sepse ligji civil ka pasur qasje të ndryshme ideologjike nga Kodi Civil i vitit 1929 në ligjet mbi detyrimet e viteve 1954-1958 dhe më në fund nga Kodi Civil i vitit 1981

## **2. Kontrata e transportit në Kodin Civil të vitit 1994: kthimi në sistemin juridik gjermano-romanik të kontratës**

Në fillim të viteve 1990 ndryshimi në sistemin politik të vendit e bëri të ndjehej nevoja për të miratuar ligje të reja me qëllim të rregullimit të jetës ekonomike dhe shoqërore të Shqipërisë. Kështu, me ligjin nr. 7850 datë 29.07.1994, miratohet Kodi Civil aktual. Kodi Civil i vitit 1994 është frymëzuar nga sistemet juridike të stilit romanik dhe me huazime nga sistemet juridike private të vendeve evropiane.

### ***2.1. Skicë e shkurtër e strukturës së Kodit Civil Shqiptar***

Kodi Civil shqiptar rregullon detyrimet në përgjithësi në Pjesën IV duke parashikuar që detyrimi është "një marrëdhënie juridike me të cilën një person (debitori) detyrohet të japë, të kryejë apo të mos kryejë një veprim të caktuar kundrejt një personi tjetër (kreditori), i cili ka të drejtë të kërkojë të ketë diçka, ose të bëhet apo të mos bëhet një veprim në favor të tij"<sup>23</sup>. Detyrimet që lindin nga kontrata ose ligji, duhet të kenë një vlerësim ekonomik dhe t'i përgjigjen interesave edhe jo-financiare, të kreditorit. Palët në një marrëdhënie detyrimi duhet të sillen ndaj tjetrit me korrektsi, në mënyrë të paanshme dhe sipas arsyes.

Në përmbushjen e detyrimeve palët duhet të tregojnë kujdesin e duhur. Të jenë të përpiktë në ekzekutimin sipas përmbajtjes<sup>24</sup> së saj.ta përmbushin atë në vendin dhe në afatin e duhur, sipas modaliteteve të dakorduara, në favor të kreditorit.

Faza patologjike, mungesa e ekzekutimit rregullohet nga kodi në nenet 476 dhe në vijim të tij. Sipas nenit 476 "çdo dështim në përmbushjen e detyrimeve detyron debitoren të kompensojë dëmin e pësuar nga kreditori, përveç kur vërtetohet se mosekzekutimi nuk ka ardhur për fajin e tij. Në këto raste, kreditori ka të drejtë: a) të kërkojë ekzekutimin e detyrimit në natyrë, sidomos dhënien e sendeve ose kryerjen e një pune, së bashku me dëmin që rrjedh nga vonesa në ekzekutim ose b) kompensimin e dëmit nga mosekzekutimi. "

---

<sup>23</sup> Neni 419 i Kodit Civil Shqiptar

<sup>24</sup> Neni 455 i Kodit Civil Shqiptar

Pjesa V e Kodit Civil (Neni 659 dhe vijues) rregullon kontratat në përgjithësi dhe individualisht<sup>25</sup>.

Përkufizimi i kontratës gjendet në nenin 659 me titull "Përmbajtja e kontratës" ku përcaktohet që "kontrata është një veprim juridik / akt ligjor përmes të cilit një ose më shumë palë krijojnë, modifikojnë ose shuajnë një marrëdhënie juridike. Palët në kontratë përcaktojnë lirisht përmbajtjen e saj, brenda kufijve të përcaktuar nga legjislacioni në fuqi".

Kontrata mund të jetë me detyrime dypalëshe ose me detyrime të njëanshme kur vetëm njëra palë ka detyrime ndaj tjetrës. Kushtet e kontratës janë: pëlqimi i lirë kontraktor, shkaku i ligjshëm<sup>26</sup> mbi të cilin bazohet detyrimi, objekti<sup>27</sup> që formon përmbajtjen e kontratës dhe forma e kërkuar nga ligji.

Sipas nenit 681 të Kodit Civil kontrata duhet të interpretohet në mënyrë që të kuptohet qëllimi i vërtetë i palëve, pra pa u ndalur në interpretimin e tyre letrar, duke marrë parasysh dhe vlerësuar sjelljen e tyre në përgjithësi, para dhe pas përfundimit të kontratës sipas parimit të mirëbesimit.

Kushtet e kontratës interpretohen një nga një, duke i dhënë secilit kuptimin që del nga plotësia e aktit. Në rastet e dyshimit, kontrata interpretohet në mënyrë që kushtet e saj mund të kenë efekt dhe jo në të kundërtën.

Kontratat në të cilat një palë është në disavantazh në fuqinë e negociatave, kur kushtet e përgjithshme të kontratës diktohen nga pala me pozicion dominant rregullohen nga Kodi në nenet 686 dhe vijues. Në veçanti, duke iu referuar kontratave të lidhura përmes moduleve, neni 687 thekson që "në kontratat e lidhura me nënshkrimin e moduleve ose formave, të cilat kanë tendencë të rregullojnë disa marrëdhënie kontraktuale në mënyrë uniforme, kushtet e

---

<sup>25</sup>Titulli i kontratave në përgjithësi (neni 659-680) rregullon dispozitat paraprake (neni 659-680), interpretimin e kontratës (neni 681-689) dhe efektet e kontratës (neni 690-704). Ndërsa kontratat individuale të cilat rregullohen me kodin civil shqiptar janë: shitja, shkëmbimi, dhurimi, furnizimi, enfiteoza, qiraja, sipërmarrja, transporti, huapërdorja, porosia, etj.

<sup>26</sup>Sipas nenit 677 shkaku ligjor është i paligjshëm nëse është në kundërshtim me ligjin, rendin publik, ose kur kontrata është një mjet për të shmangur zbatimin e një norme.

<sup>27</sup>Objekti i kontratës sipas nenit. 678 duhet të jetë i mundur, i ligjshëm, i përcaktuar ose i përcaktueshëm.

shtuara në këto kontrata kanë përparësi mbi kushtet fillestare të modulit ose formatit, edhe kur këto nuk përshtaten me kushtet e paracaktuar, edhe nëse ato nuk janë shfuqizuar".

Kontrata prodhon efekte mbi palët që kanë marrë përsipër detyrime. Kontrata sipas nenit 690 ka fuqinë e ligjit ndërmjet palëve dhe ka efekt për palët e treta në rastet e përcaktuara me ligj. Sipas legjislacionit shqiptar, kontrata e nënshkruar në favor të një personi të tretë është e vlefshme kur personi që e nënshkruan atë ka interes. Neni 694 në paragrafin e dytë thekson se "personi i cili ka pranuar një premtim në favor të një pale të tretë ose të personit të tretë, ose personat që i heqin të drejtat prej tij, kanë të drejtë të kërkojnë zbatimin e kontratës, përveçse në rastet kur ka një marrëveshje tjetër.

Kontrata nuk mund të ndërpritet ose modifikohet pas momentit kur personi i tretë ka deklaruar se dëshiron të përfitojë nga përcaktimi i tij, përveç kur propozuesi e ka rezervuar këtë të drejtë. Në rastet e revokimit të propozimit ose të refuzimit të personit të tretë për të përfituar nga kjo, detyrimi mbetet në ngarkim të propozuesit, përveç kur rezulton ndryshe nga vullneti i palëve ose natyra e kontratës".

Doktrina civiliste shqiptare, në trajtimin e kontratave në përgjithësi, është e unifikuar në njohjen e ngjashmërive me sistemet franceze dhe italiane në lidhje me kriteret për formimin e vullnetit të palëve, në lidhje me interpretimin e kontratës, në lidhje me efektet e kontratës, në lidhje me ekzekutimin e kontratës, në lidhje me zhdukjen e detyrimeve dhe në lidhje me negocimin e kontratave specifike<sup>28</sup>.

## ***2.2. Kontrata e transportit sipas Kodit Civil Shqiptar të vitit 1994***

Kreu VIII i Titullit II të Pjesës V të Kodit Civil në nenet 877 deri 900 rregullon kontratën e transportit të personave dhe sendeve. Ndërsa transporti i personave rregullohet vetëm me 3 nene (nga 877 deri në 879), transporti i mallrave rregullohet nga nenet 880 deri në 900 të

---

<sup>28</sup>A. ALISHANI, *E drejta e detyrimeve. Pjesa e Përgjithshme*, Prishtine, 2002; N. DAUTI, *E drejta e detyrimeve*, Prishtine, 2008; O.SKRAME, *Komentari i Kodit Civil të Republikës së Shqipërisë*, Onufri, 2011; A. NUNI, I. MUSTAJ, A. VOKSHI, *E Drejta e Detyrimeve II*, Tirana, 2012; M. SEMINI-TUTULANI, *E drejta e detyrimeve. Pjesa e Posaçme*, Tirane, 2006.



Kodit Civil, duke e normuar fenomenin e transportit në dy seksione të ndryshme, varësisht nga fakti nëse ju transportoni njerëzit ose e mallrave. Nocioni që përdor kodi civil shqiptar për gjërat është përkthimi i mirëfilltë i termit italian për mallrat (merci) sipas konceptit të nenit 810 të Kodit Civil Italian.

Ndarja është aplikuar (e detyrueshme) sepse subjektet, të drejtat, detyrat, përgjegjësia e transportuesit dhe përjashtimi nga përgjegjësia janë të ndryshme nëse krahasojmë dy llojet e transportit<sup>29</sup>.

### **2.2.1. Përkufizimi i transportit të njerëzve apo mallrave në Kodin Civil Shqiptar**

Qasja që Kodi Civil shqiptar ofron për kontratën e transportit dhe i ndryshëm sipas rastit nëse ka të bëjë me transportin e mallrave apo njerëzve, duke dhënë dy përkufizime të veçanta edhe pse identike në dy nene të veçanta.

Kapitulli VIII i Pjesës V është i ndarë në dy seksione: A. Transporti i personave dhe B. Transporti i mallrave.

Neni 877 përcakton se "me kontratë të transportit të personave, transportuesi merr përsipër të transportojë persona nga një vend në tjetrin"<sup>30</sup>, ndërsa neni 880 parashikon që "me kontratën

---

<sup>29</sup>E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (editors), *Current issues in maritime and transport law*, BonomoEditore, 2016, f. 404.

<sup>30</sup>Kodi Civil i Shqipërisë rregullon transportimin e personave në nenet 877-879. Rregulliminë dispozitat e kodit gjendet vetëm në dy norma që shprehin përgjegjësinë e transportuesit identik me atë të parashikuar nga ligji italian. Neni. 878 përcakton se "Përveç përgjegjësisë për vonesën dhe mos përmbushjen në ekzekutimin e transportit, transportuesi është përgjegjës edhe për dëmet që prekin udhëtarin gjatë udhëtimit dhe humbjen ose dëmtimin e gjërave që udhëtari ka , nëse nuk provon se ka marrë të gjitha masat e duhura për të shmangur dëmin. Kushtet që kufizojnë përgjegjësinë e transportuesit për dëmet që prekin udhëtarin janë të pavlefshme. Rregullat e këtij neni janë të vlefshme edhe në kontratat e transportit falas". Artikulli vijues dhe i fundit në lidhje me transportin e njerëzve thotë se "në transportin me itinerare që lidhen me një tjetër, secili transportues përgjigjet në rrugën e vet. Megjithatë, dëmi i shkaktuar nga vonesa ose ndërprerja e udhëtimit përcaktohet nga i tërë rrugëtimi". Ligjvënësi rregullon në Kodin Civil kontratën e transportit të personave vetëm në lidhje me përgjegjësinë e transportuesit, duke parashikuar që çdo klauzolë që kufizon përgjegjësinë është e pavlefshme. Kontrata e transportit të personave në doktrinë konsiderohet si një kontratë konsensuale dhe joformale. I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 330. Shih gjithashtu A. NUNI, *E drejta e biznesit*, Tiranë, 2007, f. 760.

e transportit të mallrave, transportuesi merr përsipër të transportojë mallra nga një vend në tjetrin".

Një lexim i unifikuar i dy neneve lejoi doktrinën të përcaktojë kontratën e transportit sipas kodit civil shqiptar, megjithëse parashikimin ligjor në dy seksione dhe dy nene të ndryshme, duke përcaktuar që "përmes kontratës së transportit, transportuesi transporton ose angazhohet për të transportuar pasagjerë ose mallra, nga një vend në tjetrin, ndërkohë që udhëtari ose dërguesi pranon të paguajë çmimin"<sup>31</sup>. Doktrina rendit elementin e pagesës së çmimit në përputhje me atë që parashikohet në Kodin Civil Italian në Nenin 1678. Prandaj, që të jemi para një kontrate transporti, duhet të ketë një zhvendosje fizike në kuptimin e ndryshimit të pozitës gjeografike të mallrave ose udhëtarëve<sup>32</sup> edhe nëse kjo do të thotë të kthehesh në pikën e fillimit<sup>33</sup>.

Për këtë arsye, është e dobishme të bëhen disa reflektime mbi saktësimin e këtij rregullimi ligjor brenda Kodit Civil, edhe nën dritën e asaj ka rezultuar në mënyrë korrekte nga doktrina e lartpërmendur për një lexim të vetëm të fenomenit të transportit, siç është p.sh. në nenin 1678 i Kodit Civil Italian që thotë se "me kontratën e transportit transportuesi është i detyruar, kundrejt pagesës, të transferojë njerëzit ose gjërat nga një vend në tjetrin".

Ndarja në dy seksione paraqet probleme edhe në lidhje me normën përmblylëse të sistemit për rregullimin e kontratës së transportit, siç është psh neni 1680 i Kodit Civil Italian, i titulluar "kufijtë e zbatueshmërisë së rregullave" sipas të cilit "Dispozitat e këtij neni zbatohet gjithashtu për transportin ujor, ajror dhe hekurudhor dhe postar, për aq kohë ato nuk

---

<sup>31</sup>M. SEMINI-TUTULANI, E drejta e detyrimeve dhe e kontratave, Tiranë, 2006, f. 103. Autorja për t'i dhënë një përkufizim unitar kontratës së transportit nuk mund të shpërfillë pagesën e shumës dhe përgatitjen e udhëtarëve, ngarkesave ose bagazheve kur parashikon që "Me anë të kontratës së transportit, transportuesi merr përsipër për të transportuar nga një vend në tjetrin udhëtarët, mallrat dhe bagazhet, si dhe pasagjerin, ndërsa ngarkuesi i mallrave ose i bagazheve është i detyruar bëjë gati objektin e kontratës për transport dhe të paguajnë shpërbllimin".

Në të njëjtën mënyrë e trajton dhe një drejtim tjetër doktrinor duke parashikuar që "Kontrata e transportit është një marrëveshje ndërmjet transportuesit dhe ngarkuesit të mallrave ose të pasagjerit, në bazë të së cilës transportuesi është i detyruar të transportojë mallra ose pasagjerë me tarifë fikse" M. HETEMI, *Detyrimet dhe kontratat*, Tiranë, 1998, fq. 227

<sup>32</sup>E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration*, vep. cit., f. 405

<sup>33</sup>I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 329. Autori thekson se "nocioni i transportit nuk mund të përfshijë zhvendosjen në një distancë të parëndësishme, as transportin virtual të dokumenteve nga një kompjuter në tjetrin"

rrjedhin nga kodi detar dhe legjislacioni i veçantë<sup>34</sup>. Në Kodin Civil Shqiptar kjo rregullore e mbylljes parashikohet nga neni 900 i titulluar "Dispozitat referuese", i cili thekson se "për transportin në rrugë detare, ajrore, hekurudhore dhe postare, kur mungon legjislacioni i veçantë, aplikohen dispozitat e kësaj kontrate".

Quid iuris që ngrihet, duke pasur parasysh kriteret e përgjithshme interpretuese të detyrimeve që burojnë nga Kodi Civil, është mjaft i qartë nga pikëpamja sistematike. Nëse bëhet ndarja sipas Kapitullit VIII "Transport" në lidhje me dy llojet e ndryshme të transportit, personave dhe mallrave, dhe nëse norma përmbyllëse mbetet nën pjesën e dytë lidhur me transportin e mallrave, atëherë transporti i personave bie apo jo brenda fushëveprimit të nenit 900 të Kodit Civil Shqiptar?

Megjithatë këto konsiderime teorike nuk gjejnë aplikim në gjykatat shqiptare. Sipas mendimit tonë, parashikimet në nenin 900 të Kodit Civil shtrihet gjithashtu për të interpretuar transportin e njerëzve dhe jo vetëm ato të mallrave pavarësisht nga përkufizimin i kontratës së transportit dhe rregullimit të saj brenda Kodit Civil.

Ndryshe nga Kodi Civil Italian, Kodi Civil Shqiptar nuk përmban një dispozitë që rregullon transportin publik siç parashikohet në nenin 1679 të Kodit Civil Italian.

### **2.2.2. Natyra ligjore e kontratës së transportit të mallrave dhe karakteristikave të saj**

Në doktrinë synohet një trajtim i unifikuar dhe i plotë të fenomenit të transportit si kontratë dhe ky trajtim doktrinor gjithashtu ndikon në klasifikimin e kontratës së transportit. Palët duhet të zbatojnë kontratën sipas rregullave të arsyes dhe mirëbesimit kontraktual.

Natyrë e fenomenit të transportit e bën kontratën e transportit një kontratë tipike që ka shumë ngjashmëri me lloje të tjera të kontratave si prokurimi ose dërgimi, por mban karakteristikat

---

<sup>34</sup>Për këtë dispozitë dhe marrëdhëniet midis rregullave të përgjithshme dhe të veçanta, shih A. LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica* in *Diritto dei Trasporti*, 2015, fasc. 2, f. 297 e ss.

e veta të veçanta. Kontrata e transportit ngarkon me detyrime dhe të drejtat subjekte të ndryshme që janë pjesë e saj ose përfitojnë nga ajo.

Kontrata e transportit dhe një kontratë konsensuale, e cila do të konsiderohet e lidhur në momentin kur shprehet pëlqimi i palëve. Ky është kuptimi që del nga parashikimi që i bën neni 884 i Kodit Civil sipas të cilit "kontrata e transportit konsiderohet e lidhur nga momenti në të cilin është formuar dokumenti i transportit dhe kur ngarkuesi i mallrave ka paguar çmimin, me përjashtim të rasteve kur në kontratë ose në ligj parashihet ndryshe" duke mos përmendur asgjë ligji në lidhje me kohën e dorëzimit të mallrave tek transportuesi.

Megjithatë, në doktrinë ende debatohet nëse kontrata e transportit është një kontratë konsensuale, që detyron palët që nga momenti i nënshkrimit, apo reale. Një drejtim doktrinor njeh natyrën e një kontrate reale të kontratës së transportit të sendeve, dhe e konsideron kontratën e transportit të personave si konsensuale<sup>35</sup>. Megjithatë, doktrina të tjera e konsiderojnë kontratën e transportit si një kontratë konsensuale<sup>36</sup>, duke i dhënë vlerë momentit të marrjes përsipër të detyrimit të kryerjes së shërbimit.

Kontrata e transportit të sendeve është një kontratë joformale sepse forma nuk kërkohet me ligj. Forma e kontratës kërkohet vetëm *ad probationem*<sup>37</sup> (efekt provueshmërie) dhe nuk përbën shkak për pavlefshmërinë e kontratës. Në fakt, kontrata është përcaktuar pa kërkuar forma të veçanta, por si moment ne mund të identifikojmë atë të lëshimit të dokumenteve të transportit<sup>38</sup> tek dërguesi dhe kur paguhet tarifa e transportit. Pra, koha e lëshimit të dokumenteve të transportit mund të kuptohet më shumë si një moment në të cilin është shprehur pëlqimi si dëshmi e ekzistencës së vetë kontratës. Në doktrinë shtrohet pyetja nëse

---

<sup>35</sup>I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, vep. cit., f.330. Autori e konsideron momentin e lidhjes së kontratës atë moment kur mallrat janë dorëzuar. Kjo e fundit konsiderohet "momenti në të cilin është lëshuar dokumenti i transportit" (neni 884) meqë autori e lidh momentin e lëshimit të dokumentit me momentin e marrjes në dorëzim të mallit.

<sup>36</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, Scanderbeg Books, Tirane, 2016, f. 313

<sup>37</sup>Neni 881 thotë: "nëse nga ngarkuesi është lëshuar një dokument shoqërues, transportuesi duhet t'ja tregojë atë marrësit".

<sup>38</sup>Gjykata e Lartë e Shqipërisë, në vendimin nr. 452, datë 09.12.2010 me palë ndërgjyqëse First Food Shpk. vs. MelidaShipping ltd. sanksiononte se "provat e paraqitura në gjykatë tregojnë se palët kanë rënë dakord për transportin e mallrave nga deti (melamine dhe Sirotanovic) nga Turqia në Shqipëri. Kjo vjen si rezultat i faturës së ngarkimit, i cili është një dokument i lëshuar nga transportuesi (pronari i anijes ose agjenti i tij) pronarit të mallrave dhe kur ai hyn në bord, shërben si faturë ngarkimi, dokument i mallrave dhe si dëshmi e kontratës së transportit të vlefshme dhe për këtë arsye lëshimi i faturës së ngarkimit nga transportuesi sipas llojit të Congenbill supozon se është lëshuar në lidhje me një kontratë detare (charter-party) ...".

kontrata e transportit mund të konsiderohej si një kontratë formale megjithëse forma kërkohet vetëm *ad probationem* dhe duke parë pamundësinë për të provuar ekzistencën e kontratës nëpërmjet dëshmitarëve duke qenë se kontrata quhet e nënshkruar nga momenti i formulimit të dokumentit të transportit. Mundësia e të provuarit të kontratës me një akt të shkruar, edhe pse nuk është mënyrë e kërkuar për shprehjen e vullnetit të palëve për të përfunduar kontratën, nuk bën kontratën formale. Pra, sa i përket kontratës së transportit mund të konkludojmë se është një kontratë joformale<sup>39</sup>.

Kontrata e transportit është një kontratë me shpërblim për të përmbushur veprimin dhe rezultatin (kontratën e shërbimit<sup>40</sup>); është një kontratë me afat të caktuar brenda të cilit duhet të bëhet realizimi dhe është një kontratë me transferimin e rrezikut pasi secila palë përgjigjet për detyrimet dhe mospërmbushjet e veta<sup>41</sup>.

Së fundi, sipas llojit të transportit të kryer, identifikohen lloje të ndryshme transporti dhe klasifikimi të kontratave specifike për secilin lloj. Në varësi të mjeteve të transportit të përdorura, transporti mund të jetë: rrugor, hekurudhor, detar, ajror. Sa i përket numrit të mjeteve të përdorura, transporti ndahet në: transport të thjeshtë dhe të përzier. Lidhur me objektin e transportit bëhet klasifikimi në: transport i mallrave ose transport i personave dhe bagazheve. Së fundi, sa i përket shtetit ku është realizuar transporti, kemi klasifikim në: transport kombëtar dhe transport ndërkombëtar.

### **2.2.2.1. Kontrata e transportit të sendeve si kontratë në favor të të tretëve: debati doktrinor në Shqipëri**

Me rëndësi thelbësore për sa i përket transportit dhe të kontratës relative që e rregullon atë, pa paragjykuar autonominë e palëve, është e nevojshme të qartësohet saktë përgjigja e pyetjes nëse kontrata e transportit është një kontratë në dobi të një pale të tretë apo jo.

---

<sup>39</sup>Në drejtim të kundërt M. SEMINI-TUTULANI, *E drejta e detyrimeve*, vep. cit., f. 103 gjithashtu e konfirmuar kohët e fundit nga e njëjta autore në M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta detyrimeve dhe e kontratave*, Libra Skënderbej, Tiranë, 2016, f. 313.

<sup>40</sup>I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 331.

<sup>41</sup> Ibid., f. 332; M. SEMINI-TUTULANI, *E drejta e detyrimeve dhe e kontratave. Pjesa e posaçme*, Tirane, 2006, f. 103 e ss.

Debati doktrinor fokusohet në ekzistencën e një pale të tretë në kontratën e transportit<sup>42</sup>.

Para së gjithash, duhet parë koncepti i një kontrate në favor të një pale të tretë siç përcaktohet nga ligjvënësi shqiptar në Kodin Civil në nenin 694 sipas të cilit "kontrata në favor të një personi të tretë është e vlefshme kur personi që e ka nënshkruar ka interes për atë. Personi i cili ka pranuar një premtim në favor të një pale të tretë ose vetë i treti ose të personat e lidhur me të tretin, kanë të drejtë të kërkojnë ekzekutimin e kontratës, përveç rasteve kur ka një marrëveshje tjetër. Kontrata nuk mund të ndërpritet ose modifikohet pas momentit kur personi i tretë ka deklaruar se dëshiron të përfitojë nga lidhja e saj, përveç kur propozuesi e ka rezervuar këtë të drejtë. Në rastet e revokimit të propozimit ose të refuzimit të personit të tretë për të përfituar nga kjo, detyrimi mbetet në ngarkim të propozuesit, përveç kur rezulton ndryshe nga vullneti i palëve ose natyra e kontratës".

Doktrina pohon se karakteristikat themelore për të pasur një kontratë në favor të një pale të tretë janë: personi i tretë duhet të jetë i jashtëm në lidhje me kontratën, personi i tretë duhet të ketë të drejtë të veçantë kundrejt debitorit, pala e tretë nuk është e detyruar të pranojë të drejtat e garantuar me këtë kontratë dhe marrja e të drejtave realizohet nga momenti që njofton njërin prej palëve se dëshiron të përfitojë nga këto të drejta, pala e tretë merr vetëm të drejtat në këtë lloj kontrate<sup>43</sup>.

Kontrata e transportit është një kontratë dypalëshe ndërmjet dërguesit dhe transportuesit, edhe pse në atë është dhe marrësi që shfaqet si subjekt. Në doktrinë vërehet një qasje sipas të cilës kontrata e transportit është një kontratë dypalëshe ndërmjet transportuesit dhe dërguesit, me një veçanti të paraqitur nga prania e marrësit, i cili nuk merr pjesë në formimin e kontratës, por, në kohën e dorëzimit të mallrave ai hyn si pjesë e kontratës duke marrë detyrime dhe të drejta specifike. Në momentin kur gjërat kanë mbërritur në destinacion të gjitha të drejtat e transportuesit kalojnë nga dërguesi tek marrësi, i cili deri në atë çast është i treti për kontratën që nuk merr pjesë në lidhjen e saj, por në kohën e dorëzimit marrësi nuk mbetet më subjekt pasiv (thjesht përfitues), por aktivizohet si palë kontraktuese duke zëvendësuar dërguesin, duke marrë detyrime specifike. Autorët konkludojnë se kontrata e

---

<sup>42</sup>E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration*, vep. cit., f. 407.

<sup>43</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E drejta e detyrimeve*, vep. cit., f. 1067-68; A. ALISHANI, *E drejta e detyrimeve. Pjesa e Pergjithshme*, vep. cit., f. 263 e ss.

transportit nuk është një kontratë në favor të një pale të tretë dhe marrësi nuk është thjesht përfitues<sup>44</sup>.

Një pjesë tjetër e doktrinës hap mundësinë për të parë kontratën e transportit si një kontratë në favor të një pale të tretë, të identifikuar në marrësin, në momentin kur ai nuk është palë në kontratën e transportit<sup>45</sup>.

Sipas mendimit tonë, kontrata e transportit të sendeve gjen zbatimin në nenin 694 pasi marrësi është palë e tretë kundrejt palëve që kanë lidhur kontratën. Ai nuk mund të modifikojë ose anulojë përmbajtjen e kontratës pasi që ai nuk është palë dhe nuk mund të urdhërpojë transportuesin derisa mallrat të dorëzohen ose afati i mbërritjes të mos ketë përfunduar. Këto të fundit i nënshtrohen të drejtës së kundër-porositjes së dërguesit deri në çastin e dorëzimit. Në këtë linjë është dhe neni 887 i cili parashikon që "Të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit tek transportuesi kalojnë tek marrësi nga momenti kur mallrat kanë arritur në destinacionin e tyre ose afati i fundit në të cilin ata do të mbërrinin ka skaduar. Marrësi kërkon marrjen në dorëzim nga transportuesi, ai nuk mund të ushtrojë të drejtat që rrjedhin nga kontrata, përveç nëse paguan transportuesit kreditë që rrjedhin nga transporti dhe faturat që shoqërojnë mallrat e transportuara. Kur ka një mosmarrëveshje mbi shumën e duhur, marrësi duhet të depozitojë diferencën e kontestuar tek një person i tretë".

Përveç kësaj, në tezën e ngritur në doktrinën shqiptare të natyrës zëvendësuese të dërguesit në figurën e marrësit në marrëdhënien kontraktuale të transportit ndikon dhe neni 888 sipas së cilit "transportuesi që dorëzon mallin pa arkëtuar kreditin e tij ose faturat që shoqërojnë sendet e transportuara ose pa kërkuar depozitimin e shumës së diskutuar, i përgjigjet dërguesit për vlerën që i detyrohet atij dhe nuk mund kërkojë këtij të fundit që të paguajnë kreditë e tyre. Megjithatë, e drejta për të paditur marrësin nuk humbet. Pra, jemi mjaft larg nga mundësia që figura e dërguesit mund të përjashtohet nga marrëdhënia detyruese e kontratës së transportit. Ai mbetet pjesë e kontratës deri në përfundimin e saj.

Për këtë arsye konkludojmë se kontrata e transportit të mallrave duhet të kuptohet si një kontratë në favor të një pale të tretë, megjithëse me disa veçori në krahasim me atë që është i

---

<sup>44</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E drejta e detyrimevedhe e kontratave. Pjesa e posaçme*, vep. cit., f. 313; I. MUSTAJ, *Detyrimetdhekontratat*, Tirane, 2016, f. 331.

<sup>45</sup>M. HETEMI, *Detyrimetdhekontratat*, vep. cit., f. 228-229

bën neni 694 të Kodit Civil që konisitojnë në pjesën në të cilën ai fiton të drejtën për shërbimin jo në kohën e nënshkrimit, por në kohën e arritjes së sendeve ose të skadimit të afatit në të cilën ata do të mbërrinin.

### **2.2.3. Subjektet e kontratës së transportit të sendeve (dërguesi, transportuesi, marrësi) dhe detyrimet e tyre kontraktuale**

Kontrata e transportit është një marrëdhënie detyrimi ndërmjet dërguesit dhe transportuesit. Megjithatë, si palë që i nënshtrohet kontratës, megjithëse me status të veçantë doktrina shqiptare gjithashtu identifikon dhe pritësin<sup>46</sup>.

Ngarkuesi është pala që vedos mallin në dispozicion të transportuesit pas negocimit me këtë të fundit.

Detyrimet e dërguesit si pjesë e kontratës janë:

- ◆ Ai duhet t'i tregojë saktë transportuesit emrin e marrësit dhe vendin e destinacionit, natyrën e mallrave, peshën, sasinë dhe numrin e mallrave. Për më tepër ai duhet të shtojë të gjitha të dhënat e nevojshme për përfundimin e transportit. Përveç kësaj, në qoftë se natyra e veçantë e transportit kërkon përdorimin e dokumentave të posaçme, ngarkuesi duhet t'ja vërë në dispozicion të transportuesit kur i dorëzon mallrat e gatshme për transport, përndryshe mban përgjegjësi për dëmet që rezultojnë nga mungesa, pasaktësia ose parregullsia e dokumente. (Neni 882 i Kodit Civil)
- ◆ Ai duhet të lëshojë një fletë shoqërimi me të gjitha të dhënat e mësipërme. Duhet gjithashtu të tregojë emrin e tij, selinë, vendin dhe datën e lëshimit, numrin e kopjeve të lëshuara. Këto të dhëna duhet të gjenden në secilën kopje. Përveç kësaj, ai duhet të specifikojë kushtet e përcaktuara për transportin (neni 883) si temperatura, lagështia etj. ose masa të veçanta të sigurisë që do të përdoren<sup>47</sup>;
- ◆ Të dorëzojë mallrat e gatshme për transport;

---

<sup>46</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, vep. cit., f. 314-315

<sup>47</sup>O.SKRAMË, *Komentari i Kodit Civil*, Onufri, Tirane, 2011, f. 450



- ◇ Të paguajë çmimin e transportit<sup>48</sup>;
- ◇ Mund të kërkojë nga transportuesi që të lëshojë një dublikatë të fletës së udhëtimit me nënshkrimin e këtij të fundit ose në mungesë me një proceverbal që përmban të njëjtat të dhëna (neni 883);
- ◇ Mund të ndalojë transportin dhe të kërkojë kthimin e mallrave ose dërgimin e porosisë tek një marrës tjetër (Neni 886);
- ◇ Në rast se është lëshuar një fletë shoqërimi nga transportuesi e nënshkruar prej tij, ai nuk mund të disponojë mallrat nëse ai nuk e paraqet dokumentin tek transportuesi (neni 886);
- ◇ Nuk mund të diponjë mallrat e transportuara pasi ato të kenë kaluar në dispozicion të marrësit (neni 886).

Me kontratën e transportit dërguesi është i detyruar të ekzekutojë në mirëbesim dhe të ndër marrë hapa për të vënë në dispozicion të gjithë dokumentet e nevojshme për ekzekutimin e duhur të kontratës. Sipas doktrinës shqiptare, të drejtat dhe detyrat që dërguesi i merr në kontratë transferohen tek marrësi i cili e zëvendëson atë në marrëdhëniet me transportuesin<sup>49</sup>.

Nga ana tjetër mund të themi se rolin kryesor në marrëdhëniet e transportit e mbulon transportuesi. Ai është personi përgjegjës për ekzekutimin e marrëdhënies së detyrueshme që lind dhe për fatin e mallrave që nga momenti i dorëzimit nga dërguesi derisa t'i dërgojë ato tek personi i marrësit siç është rënë dakord. Mallrat duhet të jenë të paketuara siç duhet dhe në rastin e transportit të kombinuar, dërguesi duhet të vërë në dispozicion materiale paketimi rezervë.

Sa i përket detyrimeve të dërguesit ata konsistojnë: në përgatitjen e ngarkesës për t'u dërguar së bashku me dokumentet, ngarkimin në kohën e duhur dhe me shpenzimet e tyre dhe pagesa

---

<sup>48</sup>Çmimi i transportit vendoset lirisht nga palët, por nëse çmimi nuk është i përcaktuar në kontratë, përcaktohet sipas tarifave të përcaktuara me vendim të Këshilli të Ministrave për lloje të ndryshme të transportit.

<sup>49</sup>E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration*, vep. cit., f. 408

e çmimit<sup>50</sup>. Në jurisprudencën, lidhur me transportin e mallrave, pagesa e çmimit është e vlefshme kur dërguesi ka nënshkruar rregullisht faturën që shoqëron mallrat.

Në rastin e ekzaminuar kompania "TreosEngineering" shpk kundër "Copri-Aktor" s.s. rezulton se kompania e parë ka kryer shërbim transporti për kompaninë e dytë gjatë vitit 2013. Aktiviteti i cili nuk është rregulluar nga një kontratë e shkruar e transportit. Kompania "TreosEngineering" shpk vërteton marrëdhënien e saj kontraktuale me dy fatura të nënshkruara siç duhet nga i padituri. Në këtë kuptim, Gjykata, edhe pse mungon një kontratë transporti me shkrim zbulon në elementin e çmimit, të rënë dakord dhe të deklaruar siç duhet në organet tatimore (faturë me TVSH të lëshuar dhe nënshkruar siç duhet nga i padituri) dëshmi e marrëdhënies kontraktuale themelore duke e detyruar këtë të fundit për të paguar shumën e kërkuar në përmbushjen e marrëdhënieve kontraktuale<sup>51</sup>.

Transportuesi është ai që detyrohet të realizojë transportimin e mallrave nga një vend në tjetrin, me organizimin e mjeteve të veta brenda një afati kohor të caktuar<sup>52</sup>. Kualifikimi i transportuesit është marrë sipas legjislacionit në fuqi në Shqipëri<sup>53</sup>.

Kodi Civil, dispozitat e të cilit zbatohen nëse nuk janë të deroguar nga legjislacioni i posaçëm sipas nenit 900 në lidhje me llojet e ndryshme të transportit rrugor, detar, ajror dhe hekurudhor, rregullojnë detyrimet dhe të drejtat që kjo tipologji mund të marrë pavarësisht nga mjetet e transportit që përdoren për transportimin e mallrave.

Transportuesi është i detyruar dhe ka të drejtë:

- ◆ Të vendosë mallin në dispozicion të marrësit në vendin, afatin kohor dhe sipas metodave të rëna dakord në kontratë (neni 881);

---

<sup>50</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, vep. cit., f. 314-317

<sup>51</sup> Vendim i Gjykatës së Tiranës nr. 2501 del 27.03.2015

<sup>52</sup>Natyra e operatorit kontraktual është theksuar nga gjykatat shqiptare. Për shembull, Gjykata e Apelit Tiranë me vendimin nr. 2001, datë 09.10.2013, arriti në përfundimin se edhe nëse njëra prej palëve kontraktuese, transportuesi, nuk përdor mjetet e veta për të kryer transportin, ai si palë kontraktuese është përgjegjës për dëmet e shkaktuara nga vonesa në ekzekutimin e transportit.

<sup>53</sup>L. 8308, datë 18.03.1998 "Për transportet rrugore"; Kodi Detar Shqiptar; Kodi ajror shqiptar; Kodi hekurudhor shqiptar. Sipas të drejtës publike kualifikimi i transportuesit i nënshtrohet kërkesave të integritetit, profesionalizmit dhe stabilitetit financiar.

- ◆ Nëse vendi i transportit është i ndryshëm nga vendi ku personi ka adresën e zakonshme të biznesit, transportuesi duhet të njoftojë menjëherë marrësin për dorëzimin.
- ◆ Duhet t'i tregojë marrësit fletë-shoqërimin, nëse është lëshuar;
- ◆ Kërkon dërguesin të lëshojë fletën e shoqërimit (neni 883);
- ◆ Duhet të kontrollojë përmbajtjen e dokumenteve të transportit sipas kujdesit profesional (neni 883);
- ◆ Duhet t'i kërkojë dërguesit udhëzime nëse vazhdimi i transportit është bërë i pamundur për shkak të shkaqeve që nuk varen prej tij. Ai gjithashtu duhet të marrë masat e nevojshme për ruajtjen e mallrave (neni 885);
- ◆ Ka të drejtë të paguhet për të gjitha shpenzimet e bëra për ruajtjen e mallrave;
- ◆ Ka të drejtën e pagesës së pjesshme të çmimit të rënë dakord për transport në lidhje me udhëtimin e bërë tashmë, përveç në rast se ndërprerja e transportit dhe humbja e mundshme e mallrave është për shkak të rastit faktor (neni 885);
  - Nëse nuk është e mundur të marrë udhëzime nga dërguesi ose nëse këto udhëzime nuk janë praktike, është i detyruar të depozitojë mallrat në depo ose t'i shesin ato me çmimin më të mirë, nëse ekziston rreziku që ato të përkeqësohen ose paraqesin rrezik për vendin ku janë ruajtur (Neni 885) duke njoftuar menjëherë dërguesin për depozitim ose shitjen. Modalitetet sipas të cilave transportuesi duhet të ekzekutojë kontratën sipas nenit. 885 janë të vlefshme edhe kur marrësi nuk merr në dorëzim mallrat, vonon në marrjen e mallrave në dorëzim ose nëse hasen mosmarrëveshje ndërmjet marrësve të ndryshëm që pretendojnë të drejtat mbi mallrat.
- ◆ -Duhet të mbledhë shumat e arkëtueshme që rrjedhin nga transporti ose shumat që rrjedhin nga faturat që shoqërojnë mallrat (neni 887);
- ◆ Transportuesi i përgjigjet dërguesit nëse i dërgon marrësit pa mbledhur kreditë ose shumat e tij që rrjedhin nga faturat që shoqërojnë mallrat që transportohen ose nëse nuk kërkon depozitim e shumave të kontestuara (neni 888);
- ◆ Duhet të njoftojë marrësin para dorëzimit të mallit për dëmin që mund të kenë pësuar mallrat (neni 890);
- ◆ Transportuesi duhet të ekzekutojë kontratën sipas rregullave të përgjithshme të mirëbesimit. Për më tepër, ai është i detyruar të kontrollojë përmbajtjen e

dokumenteve që shoqërojnë mallrat dhe është garant i vërtetësisë së tyre pasi ato supozohen të jenë të vërteta derisa të vërtetohet e kundërta (neni 883). Në marrëdhënien kontraktuale të lindur ai nuk duhet të veprojë me kujdesin mesatar të njeriut të zakonshëm, por me një kujdes mbi mesataren, pra me kujdesin profesional.

Së fundmi, pala e tretë e interesuar në kontratën e transportit është marrësi. Ai konsiderohet si një palë kontraktuese "me një status të veçantë"<sup>54</sup>. Ai bëhet palë në kontratën e transportit dhe merr detyrime kur deklaron se ka marrë dorëzimin e mallrave ose në momentin kur ai duhet të marrë dorëzimin sipas kushteve të përcaktuara në kontratë. Ky moment identifikohet si momenti kur marrësi hyn si palë e kontratës së transportit<sup>55</sup>.

Detyrimet dhe të drejtat e marrësit, për pjesën që ai duhet të ndërmarrë për të siguruar që kontrata e transportit është kryer, janë:

- ◆ Duhet të marrë në dorëzim ngarkesën nga transportuesi;
- ◆ Duhet të paguajë kreditë që rrjedhin nga kontrata e transportit dhe faturat që shoqërojnë mallrat (neni 887);
- ◆ Nëse ka mosmarrëveshje, ai duhet të depozitojë shumën e kontestuar tek një palë e tretë;
- ◆ Ai duhet të sigurohet, me shpenzimet e veta, përpara se të marrë mallrat në dorëzim për gjendjen e mallrave të transportuara, përndryshe penalizohet me heqjen dorë nga veprimet dhe të drejtat që rrjedhin nga kontrata, përveç rasteve të mashtrimit ose neglizhencës së rëndë të transportuesit. Në këtë drejtim, të drejtat për të ngritur padi për humbje të pjesshme ose për dëmet që nuk mund të identifikohen në kohën e marrjes së dorëzimit, nuk parashkruhen, me kusht që transportuesi të njoftohet sa më shpejt për dëmtimin e zbuluar dhe në çdo rast jo më vonë se 20 ditë nga marrja në dorëzim(neni 893)
- ◆ Nëse konstaton se mallrat kanë ardhur të dëmtuara ose e difekt, ai duhet t'i kërkojë transportuesit përpilimin e një raporti.

---

<sup>54</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, vep. cit., f. 314-315; I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 333

<sup>55</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, vep. cit., f. 314-315; I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 333; E. TELITI, *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration*, vep. cit., f. 408.

- ◇ Marrësi duhet të marrë shërbimin sipas parimit të mirëbesimit në përmbushjen e kontratës. Në doktrinë mendohet se marrësi është gjithashtu i detyruar të bëjë procedurat e shkarkimit në depozitat e tyre duke përdorur burimet e tyre nëse kontrata nuk është rregulluar ndryshe<sup>56</sup>.

#### **2.2.4. Përgjegjësia e transportuesit në kontratën e transportit të mallrave sipas Kodit Civil**

Nenet 889 dhe vijues të Kodit Civil rregullojnë ndarjen e përgjegjësisë për humbjen ose dëmtimin e mallrave gjatë transportit. Kjo norma i nënshtrohen normave të së drejtës së përgjithëshme, duke ruajtur disa veçori që rrjedhin nga natyra e veçantë e transportit.

Neni. 889, i cili trajton përgjegjësinë e transportuesit, thotë se: "transportuesi është përgjegjës për humbjen ose dëmtimin e mallrave që i janë dorëzuar atij që nga momenti kur ai i merr ato deri në çastin kur i dërgon ato tek marrësi, përveç rasteve kur ai vërteton se humbja apo dëmtimi rrjedh nga rasti faktor, veprimi i dërguesit, marrësit ose pronarit të mallrave të transportuara, humbjet e pritshme ose nga lloji dhe veset e mallrave. Nëse transportuesi pranon pa rezerva mallrat që do të transportohen, supozohet se mallrat nuk kanë parregullsi të dukshme". Pasi të jetë verifikuar humbja ose dëmtimi, transportuesi, me kërkesë të marrësit, është i detyruar të mbajë një proces verbal.

Kështu, transportuesi është përgjegjës për fatin e ngarkesës për të gjithë kohën e transportit nga marrja e dërgesës deri në dorëzim. Supozohet se mallrat janë paketuar në mënyrë korrekte dhe janë në gjendjet të mirë nëse nuk ka shfaqur rezerva sipas nenit. 883. Në këto kushte transportuesi ka vetëm të drejtën për tu ankuar për mallin sipas kujdesit profesional dhe kur nuk e bën këtë atij i bie detyrimi për të provuar shkakun për gjendjen e papërshtatshme të mallrave për transport. Sipas nenit 889 , rastet që përjashtojnë transportuesin nga përgjegjësia kufizohen në:

---

<sup>56</sup>M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, vep. cit., f. 318; I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 338

- a) Forca madhore
- b) Veprimet e dërguesit
- c) Veprimet e marrësit ose pronarit të mallit
- d) Humbjet natyrore të mallrave
- e) Veset e vetë mallit

Megjithatë, transportuesi për tu përjashtuar nga përgjegjësia, duhet t'i ketë përmbushur të gjitha detyrimet e tij sipas modaliteteve të ekzekutimit të kontratës sipas neneve 882, 885 dhe 886 të Kodit Civil, duke treguar se ai ka bërë gjithçka të nevojshme për të dorëzuar mallrat, për t'i ruajtur, t'i depozitujë, të marrë udhëzimet e dërguesit, t'i shesë me çmimin më të mirë nëse është e nevojshme. Këto veprimet do të krijojnë bindjen se transportuesi ka vepruar me kujdesin e duhur dhe sipas kriterëve profesionale të përcaktuara në përmbushjen kontraktuale. Vihet re një ngjashmëri me rregullimin që i bën Kodi Civil Italian.

Transporti është një proces kompleks që nganjëherë kërkon përdorimin e mjeteve të ndryshme ose të transportuesve të ndryshëm për të zbatuar kalimin nga pika A në pikën B. Përgjegjësia e transportuesit në transportin me më shumë se një transportues rregullohet në nenet 895, 896 dhe 899 të Kodit Civil. Të tre nenet janë identike me nenet 1700, 1701, 1702 të Kodit Civil Italian.

Në rastin e transportit kumulativ, neni. 895, në të njëjtën mënyrë si në art. 1700 të Kodit Civil Italian<sup>57</sup>, parashikon që "Në transportin e kryer bashkërisht nga disa transportues me vetëm një kontratë të vetme, transportuesit përgjigjen në mënyrë solidare për ekzekutimin e kontratës nga vendi i nisjes deri në vendin e destinacionit. Transportuesi që përgjigjet për përgjegjësinë e një transportuesi tjetër gëzon të drejtën e regresit ndaj transportuesve të tjerë, veçmas ose bashkërisht. Nëse rezulton se dëmi ka ndodhur në rrugën e një prej transportuesve, ky i fundit është i detyruar të shpërblejë dëmin në total; përndryshe, të gjithë transportuesit duhet të përgjigjen në pjesë proporcionale sipas rrugëve përkatëse, duke u përjashtuar ata transportues që provojnë se dëmi nuk ka ndodhur në udhëtimin e tyre". Gjithashtu, transportuesit kanë të drejtë të konstatojnë në fletë shoqërimin ose në një

---

<sup>57</sup> Në doktrinën italiane shiko M. MUSI, *An overview of the discipline applicable to the transport performed by successive carriers* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (a cura di), *Current issues in maritime and transport law*, Bono Editore, 2016, f. 361 e në vazhdim.

dokument të veçantë gjendjen e mallrave të marra nga transportuesi tjetër. Në mungesë të një verifikimi të tillë supozohet se mallrat janë në gjendje të mirë (neni 896) .

Në lidhje me sa më sipër, vërejmë një zgjidhje identike të miratuar nga ligjvënësi shqiptar lidhur me transportin kumulativ, duke shtuar disiplinën e mbledhjes së shumës së arkëtueshme nga transportuesi i fundit sipas nenit 899 të Kodit Civil.

#### **2.2.4.1. Vlerësimi dhe përllogaritja e dëmit të pësuar gjatë transportit**

Të drejtat dhe detyrimet e palëve në zbatimin e kontratës së transportit ushtrohen nga njëra palë kundrejt palës përgjegjëse.

Në përcaktimin e dëmit, Kodi Civil Shqiptar cakton një rol aktiv figurës së marrësit. Në fakt, neni 892 parashikon që "marrësi ka të drejtë të sigurohet, me shpenzimet e veta, para se të marrë në dorëzim , mbi gjendjen dhe natyrën e mallrave të transportuara". Prandaj, ai duhet të ndërmarrë këto veprime me shpenzimet e veta, përndryshe humbet të drejtën e tij për kompensim ndaj transportuesit<sup>58</sup>. Por në kod nuk thuhet asgjë për rimbursimin eventual të transportuesit nëse humbja ose dëmi ekziston (siç rregullohet nga neni 1697 i Kodit Italian Civil).

Në momentin e konstatimit të humbjes ose dëmtimit të mallit, neni 891 thekson se "dëmi është përllogaritet sipas çmimit të tyre në kohën e ngarkimit nga ana e transportuesit, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga marrëveshja e palëve. Nëse gjërat dëmtohen, transportuesi duhet të kompensojë dëmin deri në masën e diferencës midis vlerës së gjërave në kohën e ngarkimit dhe vlerës në kohën e shkarkimit ".

Neni 897 rregullon përgjegjësinë e transportuesit tek marrësi dhe dërguesi tek transportuesi për vonesat në dorëzim duke rregulluar që "kur dorëzimi i mallrave për t'u transportuar ose

---

<sup>58</sup>Për më tepër, neni. 893 parashikon që nëse arrësi vëren "humbje të pjesshme ose dëmtim të ngarkesës që nuk mund të zbulohet në kohën e marrjes së ngarkesës, me kusht që transportuesi të informohet për zbulimin e dëmit dhe jo më vonë se 20 ditë nga data e dorëzimit". Afati prej 20 ditësh është shumë më i gjatë se afati 8-ditor i përcaktuar nga Kodi Civil Italian në këtë drejtim në nenin 1698 "Përfundimi i veprimit kundër transportuesit"

dorëzimi i sendeve tek marrësi nuk kryhet sipas kushteve të përcaktuara në kontratë, pala kontraktuese që është në vonesë duhet të kompensojë dëmin ".

Në kodin Civil Shqiptarë nuk parashikohet ndonjë kufizim i përgjegjësisë së transportuesit. Kufizimi i përgjegjësisë sigurohet vetëm në legjislacionin special të transportit. Sidoqoftë mund të përmendim se kufizimet janë parashikuar në legjislacionin që ka të bëjë me transportin e mallrave nga deti dhe ajri, ndërsa për transportin rrugor, i cili është dhe lloji më i përhapur i transportit, asgjë nuk është parashikuar në l. n. 8308 të vitit 1998 "Për Transportet", i ndryshuar.

Llogaritja e shumës së dëmit bëhet sipas dispozitave të përgjithshme që rregullojnë kontratën në kodin civil dhe nuk është parashikuar një normë që mund të referojë në zakonet tregtare të sektorit. Në Itali, dëmi që rrjedh nga humbja ose dëmtimi përlllogaritet sipas çmimit të mallrave të transportuara në vendin dhe kohën e ridorëzimit (neni 1696).

Ndërsa në lidhje me kufizimin e përgjegjësisë në favor të transportuesit, nuk ka asnjë dispozitë në Kodin Civil Shqiptar siç janë paragrafët e 2, 3 dhe 4 të nenit 1696 të Kodit Civil Italian sipas të cilës "Kompensimi i paguar nga transportuesi nuk mund të kalojë një euro për kilogram të peshës bruto të mallrave të humbura ose të dëmtuara në transportin kombëtar dhe shumën e përmendur në nenin 23 paragrafi 3 të Konventës për transportin rrugor të mallrave, ratifikuar me ligjin nr. 1621 të datës 6 dhjetor 1960, i ndryshuar, në transportin ndërkombëtar.

Dispozita e përmendur në paragrafin e mësipërm nuk mund të ndryshohen në favor të transportuesit, përveç se në rastet dhe në mënyrën e parashikuar nga ligjet e veçanta dhe marrëveshjet ndërkombëtare në fuqi.

Transportuesi nuk mund të gëzojë kufizimet e përgjegjësisë të parashikuara nga ky nen, kur dëshmohet se humbja ose prishja e mallrave ka ndodhur për shkak të veprimeve me qëllim ose neglizhencë të rëndë të tij ose të punonjësve ose ndonjë personi tjetër të cilin ai e ka përdorur për të kryer transportin, kur këta persona kanë vepruar duke ushtruar funksionet e tyre ".



### 3. Parashkrimi i padisë që buron nga kontrata e transportit sipas Kodit Civil

Kodi Civil aktual, ndryshe nga Kodi Civil i vitit 1981, nuk parashikon ankimin administrativ për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve që rrjedhin nga kontrata e transportit. Neni. 893 parashikon që nëse transportuesi vëren humbje të pjesshme ose dëmtim të ngarkesës që nuk mund të ishte zbuluar në kohën e marrjes së ngarkesës, me kusht që transportuesi të marrë dijeni për zbulimin e dëmit jo më vonë se 20 ditë nga data e dorëzimit".

Për rastet që tejkalojnë këto skadenca, të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit duhet të kërkohen në gjykatë drejtpërdrejt. Afati i parashkrimit të të drejtës së paraqitjes së padisë që rrjedh nga kontrata e transportit është i përcaktuar sipas dispozitave të Kodit Civil. Afati i parashkrimit për paraqitjen e padisë për shpërblimin e dëmit për shkak të humbjes ose dëmtimit total duhet të bëhet brenda:

- a) 6 muaj në rastin e transportit të drejtpërdrejtë të mallrave ose pasagjerëve të bëra me hekurudhë, rrugë ose ajër
- b) Brenda 1 viti për transport nga deti ose të kombinuara
- c) Brenda 1 viti për rastet që rrjedhin nga kontrata e transportit detar<sup>59</sup>.

Afati i parashkrimit fillon:

- Për humbjen e pjesshme të mallrave nga momenti i marrjes nga marrësi
- Për humbjen totale nga data në të cilën është shpallur humbja e ngarkesës
- Për vonesat nga data e skadimit të afatit të dorëzimit.

Këto afate të parashkrimit dhe mbarimit nuk e lehtësojnë paraqitjen e padive të shpërblimit të dëmit para gjykatave shqiptare. Në fakt, në këtë kapitull kemi ilustruar rregulloren që

---

<sup>59</sup> Neni 115 i Kodit Civil

ofron kodin civil shqiptar dhe si doktrina e ka cilësuar kontratën e transportit të mallrave, por kjo punë është shumë pak e bazuar në jurisprudencën shqiptare, pasi kjo e fundit paraqitet shumë e varfër në këtë drejtim.

Problemi nuk lidhet vetëm me afatet e shkurtra të parashkrimit dhe mbarimit të padisë përkatëse por, sipas mendimit tonë, edhe nga vetë natyra e ofrimit të shërbimit të transportit në Shqipëri. Shpesh, kontrata e transportit, siç përshkruhet në mënyrë tipike nga Kodi Civil, kamuflohet me një lloj tjetër të kontratës të tilla si dërgimi, më shpesh, një kontratë të sipërmarrjes . Këto ngaterrime gjithashtu vihen re dhe në interpretimin e jurisprudencës së gjykatave të shkallës së parë në Shqipëri<sup>60</sup>. Ky i fundit është kontrata që aktualisht përdoret më së shumti në marrëdhëniet tregtare midis kompanive, duke përfshirë aktivitetet e transportit instrumental. Për më tepër, shumë kompani kanë përfshirë shërbimin e transportit në biznesin e tyre duke kryer transportin për llogari të tyre.

Kompanitë e transportit zgjidhin mosmarrëveshjet e lindura në aktivitetin e tyre shpesh përmes transaksionit ose duke zbatuar kushtin penal të parashikuar në kontratat e transportit / sipërmarrjes, duke shmangur kështu zgjidhjen e konfliktit në gjykatë. Një shkak tjetër është gjetur në mungesën e transportit kumulativ në peizazhin shqiptar për shkak të rrjetit rrugor dhe hekurudhor të kufizuar të transportit, duke shmangur shpërndarjen e dëmeve të shkaktuara gjatë transportit nga dy ose më shumë operatorë.

Së fundi, ajo që për mendimin tonë ndikon veçanërisht, është mungesa e parashikimit në Kodin Civil të një kufiri përgjegjësie në favor të transportuesit. Kjo mungesë do të thotë që nuk ka një favorizim për kompanitë e transportit që të jenë në gjendje të rezistojnë në procesin gjyqësor kundër marrësit ose dërguesit, duke preferuar zgjidhjet jashtëgjyqësore të

---

<sup>60</sup>Me rëndësi është vendimi i Gjykatës së Apelit Tiranë nr. 419, datë 01.03.2012, në të cilën gjykata përcakton natyrën e kontratës së transportit, ndryshe nga ajo e punës së varur. Një kompani X kishte lidhur një kontratë për transportin e punëtorëve dhe mallrave me një person fizik Y, një shofer. Shoferi Y paguhej për çdo kilometër pa pagesë fikse mujore. Gjykatës së Shkallës së Parë arriti në përfundimin se ajo ishte një kontratë pune e nënshtruar dhe jo një kontratë transporti. Gjykata e Apelit konkludon për natyrën e kontratës së transportit bazuar në mënyrën e shpërblimit të marrë nga pala: në bazë të një kilometri dhe jo si pagë fikse mujore duke interpretuar urdhrat e dhëna nga shoqëria X ndaj Y si një ushtrim transporti dhe jo si nënshtrim i urdhrave të punëdhënësit. Shiko në doktrinë: E. TELITI, *Are the provisions of the Albanian Civil Code enough good in order to offer a better protection to the passengers and the goods? A theoretical and practical view on these provisions and other legal acts disciplining this field*, f. 303-304

mosmarrëveshjeve që kanë lindur apo duke i zgjidhur sipas zakoneve tregtare të aktivitetit përkatës që ato kryejnë.

#### **4. Konkluzione të kapitullit**

Rregullimi i kontratës së transportit të mallrave në Kodin Civil Shqiptar sipas asaj që është përshkruar në këtë kapitull është legjislacioni themelor për fenomenin e transportit në përgjithësi edhe sipas normës përmbyllëse të referuar në nenin 900 sipas të cilave ky Kod plotëson dhe komplet legjislacionin e posaçëm për transportin tokësor, ajror, postar dhe hekurudhor në mungesë të legjislacionit të posaçëm. Në disa raste Kodi Civil mbetet legjislacioni themelor në lidhje me integrimin e vullnetit kontraktual të palëve, siç është ai i transportit rrugor, duke pasur parasysh se ligji nr. 8308 të vitit 1998 "Për transportin rrugor" përveç parashikimeve publike të transportit rrugor, transportit publik dhe rregullimit të transportit të mallrave të rrezikshme, nuk ofron një rregullim në lidhje me pozicionin kontraktual të transportuesit (si psh një dispozitë e kufizimit të përgjegjësisë së operatorit të transportit sipas tarifave maksimale të vendosura në ligj).

Një lexim kritik i qasjes së kodit sipas analizës në paragrafët e mësipërm është i nevojshëm së bashku me disa konkluzione mbi rregullimin e kontratës së transportit në Shqipëri sipas Kodit Civil, rregullim i cili ka një nevojë aktuale për ndërhyrje nga ana e legjislatorit shqiptar.

Para së gjithash, me përkufizimin të dy llojeve të transportit, atë të pasagjerëve dhe të mallrave të ndara në dy seksione, Kodi shqiptar nuk ofron një lexim të unifikuar të kontratës së transportit. Sipas mendimit tonë, përkufizimi i kontratës së transportit duhet të rishikohet në këtë kuptim. Ky rishikim do të sillte një lexim unitar dhe me përmirësime të theksuara interpretuese të elementëve të kontratës së transportit, sidomos duke menduar përfshirjen e konceptit të gjithëpranuar të kufizimit të përgjegjësisë së operatorit të transportit edhe në modalitete të vecanta sic është transporti tokësor. Rimodelimi i kontratës në Kodin Civil

është një domosdoshmëri jo vetëm në rrafshin juridik dhe interpreativ por më gjerë për të rikonceptuar vetë fenomenin e nocionin transport.

Bota e transportit është një instrument ndihmës për botën e biznesit, por specialiteti dhe vëllimi i saj që zë në vperimtarinë tregtare në përgjithësi e vendos atë si një sektor të domosdoshëm dhe shumë të rëndësishëm edhe në kontekstin historik dhe lokal. Në këtë drejtim, nëse të dhënat normative nuk janë qartësuese ose autonomia e palëve nuk ka impakt do të ishte me rëndësi një përdorim më i shpeshtë i zakoneve që karakterizojnë këtë industri. Pra, praktika që zhvillohet në marrëdhëniet juridike të përditshme në botën e transportit duhet të bëhen pjesë dhe të përfshihen në rregullimin ligjor, qoftë edhe nëse kjo kërkon ndërhyrje në Kodin Civil.

Në Kodin Civil Shqiptar mungon një dispozitë siç është neni 1696 i Kodit Civil Italian, i cili përcakton limitet e kompensimit nga ana e transportuesit<sup>61</sup>, duke e lënë këtë rregullim vetëm e normat e sektorit që kanë karakter special. Është e pakonceptueshme një mungesë e tillë në tekstin legjislativ duke sjellë që kontrata e transportit të mos marrë atë natyrë të vecantë juridike që ka në legjislacione të tjera, duke mos sjellë një dallim madhor të kësaj forme kontraktuale përkundrejt formave të tjera kontraktuale të parashikuara në legjislacionin civil shqiptar.

Për këtë qëllim, duhet të përmenden edhe ato pak raste praktike në lidhje me përdorimin e kontratave të transportit sipas kodit civil dhe kontratës për transportin e mallrave në përgjithësi në gjykatat shqiptare por të cilat nuk na ndihmojnë në një kuptim të qartë apo shterues të nocionit juridik të transportit dhe rregullimit të kësaj kontrate apo mbi mënyrën sesi kontrata duhet të kuptohet dhe interpretohet apo sa është autonomia e palëve kontraktuese, por vetëm hedhin dritë mbi detyrimet që palët kanë ndaj njëra tjetres<sup>62</sup>.

---

<sup>61</sup> Megjithatë, sa i përket transportit ndërkombëtar të mallrave me rrugë, Shqipëria ka ratifikuar CMR me ligjin nr. 9503, date 03.04.2006 "Per aderimin dhe Republikën e Shqipërisë në konventen për kontratën e transportit rrugor ndërkombëtar të mallrave (CMR) dhe protokollin , nënshkrimi e ADR me ligjin nr. 118 i 13.12.2012.

<sup>62</sup> Shiko vendim e Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë Nr. 00-2016- 1115 i Vendimit (45),ka arsyetuar gjithashtu: “ referuar fletëngarkesës (Bill ofLading) për transportin e produktit të blerë nga pala paditëse, palët në atë kontratë janë përcaktuar shprehimisht, nga njëra anë shoqëria e huaj “MediterraneanShipping Company” S.A. me seli në Gjenevë të Zvicrës dhe nga ana tjetër palapaditëse në gjykim, shoqëria shqiptare “Frigo Food” sh.p.k. Në të njëjtën kohë, sikurse u argumentua edhe më sipër, konflikti objekt shqyrtimi,

Sipas mendimit tonë, do të ishte me interes për transportin që kapitulli VIII i Titullit II të Pjesës V të Kodit Civil, i cili në nenet nga 877 deri në 900 rregullon kontratën e transportit të pasagjerëve dhe mallrave, të rishqyrtohet dhe të rishkruhet për të përmirësuar qasjen legislative.

Siç e kemi parë, kontrata e transportit e rregulluar nga Kodi Civil shqiptar reflekton në masë të madhe rregullimin e ofruar nga Kodi Civil Italian. Nuk është propozuar në këtë tezë një proces reformash kopjimi dhe ngjitja e legjislacionit si atë të bërë në vitin 1994, por me baza shkencore dhe me prodhimin e tanishëm doktrinor, të përpiqemi të rishikojmë terminologjinë dhe boshllëqet që ka legjislacioni. Këtu po mendoj për paqartësinë e ngritur në praktikë në lidhje me natyrën e kontratës së transportit si në favor të një pale të tretë apo jo dhe të mangësive në lidhje me transportin publik, apo dhe një kufizim i përgjegjësisë. Përkundër, në aspektin e së drejtës publike, ku ndërhyrjet legislative kanë qenë më të shumta nisur edhe nga detyrimet e Shqipërisë në kuadër të marrëveshjes së stabilizim asociimit dhe proceseve integruese në BE, ndërhyrjet legislative, sic u përshkruan në kapitullin e parë kanë qenë më të drejtëpërdrejta, efektive dhe eficiente duke sjellë një rregullimi ligjor në harmoni me legjislacionin europian të sektorëve të ndryshëm të transportit rrugor, ajror, detar apo hekurudhor.

Së fundi, mendimi ynë është se rregullimi më i mirë do të kishte gjithashtu impakt praktik. Ri-vendosja e modelit të kontratës së transportit dhe duke e bërë atë më tërheqës për operatorët e transportit do t'u jepte atyre një mjet më efektiv për kryerjen e biznesit të tyre

---

sipasndërgjyqësisë së ndërtuar nga vetë pala paditëse, ekziston ndërmjet palëspaditëse "Frigo Food" sh.p.k dhe shoqërisë shqiptare "Mediterranean Shipping Company Albania" sh.p.k., si dhe Autoritetit Portual Durrës, ku asnjëra prej këtyre të fundit nuk ka qenë subjekt kontraktor i fletëngarkesës së sipërcituar. Në të tilla kushte, Kolegji Civil vlerëson se, edhe pse parimi ilirisë kontraktuale, nënkupton se në kushtet kur nuk ka ndalime të posaçme, prej ligjit apo marrëveshjeve ndërkombëtare, palët janë të lira të caktojnë marrëveshje mes tyre juridiksionin përkatës për zgjidhjen e konflikteve mestyre, ky parim prezumon njëkohësisht edhe faktin se, asnjë subjekt nuk mund të detyrohet t'i nënshtrohet përcaktimeve të një kontrate në të cilën nuk ka qenë palë". Pala paditëse bazon kërkesë padinë e ngritur nënenet 450, 476, e vijues, 480, 486, 680 të Kodit Civil, kur këto dispozitaligjore flasin nga njëra anë për ekzistencën e një marrëdhënie kontraktuale midis palëve e cila jo vetëm që nuk provohet nga pala paditëse, por nuk ka ekzistuar nga ana tjetër për dëm jokontratural. Nga ana e Shoqërisë Frigo Food palë paditëse në këtë proces, pretendohet se dëmi i shkaktuar ka ardhur si pasojë e veprimeve të kundraligjshme të shoqërisë MSC Albania dhe Autoritetit Portual Durrës, ku në rastin konkret MSC Albania ka vepruar gjatë gjithë kohës si spedicioner, ku ka marrëpërsipër kryerjen e transportit me mjetet e të tretëve, duke kërkuar shlyerjen e detyrimit në mënyrë solidarë në mbështetje të nenit 425 të K.Civil, në të cilin është përcaktuar se ....Detyrimi është solidar edhe kur debitorët të jenë detyruar secili në mënyrë të ndryshme. Kjo ka sjellë detyrimin e Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Durrës për të vazhduar me gjykimin e çështjes së ngritur sipas dispozitave të Kodit Civil duke u shprehur me vendimin nr. 11-2016-5003 datë 12/07/2016.

nëpërmjet kësaj lloji kontrate dhe jo ta fshehnin veprimtarinë e tyre sipas instrumenteve të tjera më të përgjithshme kontraktuale siç janë psh. kontratat e sipërmarrjes. Përkundër, janë po të njëjtët operatorë të transportit të cilët në kryerjen e transportit ndërkombëtar përdorin kontratat më të mira të hartuara si modele që përdoren gjerësisht në tregtinë ndërkombëtare, duke ju nënshtruar rregullimeve përkatëse dhe lidhjeve me kontratat e tjera përse i përket detyrimeve të palëve (shiko rastin e INCOTERMS në kontratat e shitjes ku detyrimet për lidhjen dhe zbatimin e kontratës së transportit janë të përcaktuara qartë midis palëve, apo modelet CMR që rregullojnë transportin rrugor sipas modeleve kontraktuale të standartizuara, etj.). Është e vështirë që në praktikë në transportin brenda Shqipërisë të gjenden modele të zhvilluara kontraktuale që të ngjasojnë me modelet më të mira ndërkombëtare ku, brenda autonomisë së shprehjes së vullnetit të palëve të përfshihen klausola me natyrë përjashtuese të normave të Kodit Civil apo të përfshihen klausola që kufizojnë përgjegjësinë e transportuesit gjatë ushtrimit të aktivitetit.

Këto konsiderata duhet të merren parasysh në reformat e ardhshme të Kodit Civil, i cili në sistemin shqiptar ka nevojë për një shumicë prej 3/5 për t'u miratuar. Projektet legjislative në fushën e transportit nuk sigurojnë reforma legjislative, së paku në lidhje me rregullimin në aspekte të së drejtës private të sektorit. Kjo mungesë e vëmendjes siç e kemi shpjeguar më sipër është gjithashtu për shkak të presionit të vogël nga kategoritë e transportuesve të përfshirë.

Do të ishte me interes, për një rregullim të mirë e përfundimtar ligjor, për interesin e klasës së transportuesve në Shqipëri dhe për një unifikim sa më të mirë legjislativ edhe me normativën e vendeve të BE rikonceptimi dhe rirregullimi i kontratës së transportit në Kodin Civil, e cila do të sillte një përmirësim të dukshëm të legjislacionit dhe do të ishte në një linjë me unifikimin e legjislacionit me vende të tjera me të cilat kemi marrëdhënie tregtare në kuadër të aktualizimit të lirisë së vendosjes së operatorëve ekonomike sipas legjislacionit evropian.

## Kapitulli III - Kontrata e transportit të mallrave sipas legjislacionit të veçantë shqiptar në transportin detar

### 1. Kriteri i specialitetit të rregullimit të transportit në Shqipëri

Kontrata e transportit të mallrave rregullohet jo vetëm në Kodin Civil, por edhe në legjislacionin e veçantë të referencës. Karakteri i specialitetit dhe autonomisë i fenomenit të transportit njihet tashmë edhe në nivelin doktrinor. Transporti, ndonëse një aktivitet ekonomik instrumental, ka qenë gjithmonë i denjë për një konsideratë dhe rregullim të veçantë ligjor<sup>63</sup>. Arsyet duhet të gjenden kryesisht në aspektin e natyrës së saj si një aktivitet themelor për ekonominë globale, pasi është lidhja dhe finalizimi i çdo transaksioni ligjor të shitjes dhe blerjes. Së dyti, në një botë të globalizuar, fenomeni i transportit ka pasur gjithmonë karakter ndërkombëtar. Për më tepër, fenomeni fizik i lëvizjes nga një vend në tjetrin i mallrave nxjerr në pah momentin interesant të transferimit të rrezikut nga njëra palë e marrëdhënies kontraktuale në tjetrën. Përcaktimi i përgjegjësisë së transportuesit si një element thelbësor i marrëdhënieve midis transportuesit dhe ngarkuesit të mallit është themelore në trajtimin e transportit si një aktivitet ekonomik. Për më tepër, ekziston edhe një arsye historike përse transporti si fenomen i lundrimit me të gjitha rreziqet që lidhen me të kanë merituar një rregullim të veçantë më të gjerë brenda *lex mercatoria-s*<sup>64</sup> më të gjerë.

Për këto arsye, para së gjithash u ndje nevoja për të ofruar një rregullim të veçantë dhe të njëanshëm të fenomenit të lundrimit, në përjashtim të *iusit të përbashkët* që rregullon marrëdhëniet juridike civile. Së dyti, sidomos në lidhje me natyrën ndërkombëtare të tregtisë dhe të instrumentin kryesor të tij që bën të mundur si transporti, ka ekzistuar gjithmonë nevoja për të unifikuar normat e kësaj të drejte të veçantë në një kontekst më të gjerë të realitetit kombëtar. Ky bashkim rregullator është zbatuar në nivelin e bashkësisë ndërkombëtare të avokatëve të sektorit për të dhënë më shumë siguri ligjore dhe në të njëjtën kohë nuk pengon parimin themelor të së drejtës tregtare: të favorizojë shkëmbimet tregtare.

---

<sup>63</sup>Shiko *ex pluris* S. ZUNARELLI, M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e trasporti*, vol. I, Cedam, Padova, 2009.

<sup>64</sup>A. LA MATTINA, *Contratto di trasporto e Codice civile: oggetto di una analisi sistematica*, *vep. cit.*, f. 297 e vijim.

Për këtë qëllim, sistemi legjislativ rregullon gjithashtu fenomenin e transportit në një sistem të rregullave të veçanta, të deroguar prej të drejtës civile, siç e kemi parë në normën e referimit në art. 900 të Kodit Civil.

Kriteri i internacionalitetit kuptohet plotësisht nga legjislacioni sektorial që transponon konventat ndërkombëtare pjesë e të cilës është Shqipërisë, siç e kemi parë në kapitullin e parë. Për sa i përket kriterit të specialitetit, legjislacioni kombëtar i referencës bazohet në: ligjin nr. 8308 të vitit 1998 "Për transportin rrugor", Kodi Detar, Kodi Ajror, Kodi Hekurudhor. Në lidhje me angazhimet e bëra në nivel ndërkombëtar dhe në komunitar, ku ato nuk pasqyrohen në kodet, ato përkthehen dhe miratohen me ligjin shtetëror në gjatësinë e tyre të plotë<sup>65</sup>.

Së fundmi, procesi i hapur i asociimit dhe stabilizimit me Bashkimin Evropian drejt integritetit evropian, ka shënuar rrugën e përshkuar nga Shqipëria edhe në lidhje me pozicionin e saj në fushën ndërkombëtare lidhur me legjislacionin e sektorit detar dhe ajror<sup>66</sup>. Pjesa publike e rregullimit ligjor pasqyron pjesën më të madhe të legjislacionit të Komunitetit në sektor<sup>67</sup>, por edhe në rregullimin e fenomenit të transportit në dimensionin e

---

<sup>65</sup> Konventa e Kombeve të Bashkuara "Mbi të drejtën detare" UNCLOS '82, Konventa ndërkombëtare "SOLAS" 1974, Konventa ndërkombëtare "Në linjat e ngarkesës" e 1966, Konventa Ndërkombëtare për Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969, Konventa Ndërkombëtare për Kërkimin dhe Shpëtimin Detar (SAR) 1979, Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Çertifikimit dhe Vëzhgimit të Detarëve të Marinës "STCË 78", e ndryshuar në vitin 1995, Konventën mbi Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det COLREGs 1972; Konventa mbi Kufizimin e Përgjegjësive për Kërkesat Detare, LLMC '76 dhe Protokollin e vitit 1996; Konventa Ndërkombëtare për Themelimin e një Fondi Ndërkombëtar për Kompensimin e Dëmeve të Ndotjes nga Nafta (FUND) e Protokollit. Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësinë Civile për Dëmet e Ndotjes nga Nafta (CLC '69) dhe Protokollin CLC '76; Konventa MARPOL 1973-1978; Konventa e Athinës në lidhje me transportin e udhëtarëve dhe bagazheve të tyre nëpërmjet Detit (PAL) '74 dhe Protokollit; Konventa për Ndalimin e Veprave të Paligjshme kundër Sigurisë së Navigimit Detar, Protokollin për Ndalimin e Veprave të Paligjshme kundër Sigurisë së Platformave Fikse të vendosura në shelfin kontinental; Konventa mbi Lehtësimin e Udhëtimit dhe Transportit Detar FAL 1965; Konventa e Kombeve të Bashkuara mbi Kushtet e Regjistrimit të Anijeve 1986 me Protokollin; Konventa e Kombeve të Bashkuara mbi Transportin e Mallrave nga Deti 1978 dhe "Rregullat e Hamburgut" që hynë në fuqi në 1992.

<sup>66</sup> Marrëveshja e Stabilizimit dhe Asociimit në artikullin e saj 106 sanksion "1. Bashkëpunimi midis Palëve do të përqendrohet në fushat prioritare që lidhen me acquis të Komunitetit në fushën e transportit. 2. Bashkëpunimi mund të synojë në mënyrë të veçantë ristrukturimin dhe modernizimin e mënyrave të transportit shqiptar, përmirësimin e lëvizjes së lirë të udhëtarëve dhe mallrave, rritjen e aksesit në tregun dhe objektet e transportit, duke përfshirë portet dhe aeroportet, mbështetjen e zhvillimit të infrastrukturave multi-modale në lidhje me rrjetet kryesore trans-evropiane, veçanërisht për të përforcuar lidhjet rajonale, arritjen e standardeve operative të krahasueshme me ato të Komunitetit, zhvillimin e sistemit të transportit në Shqipëri në përputhje dhe në linjë me sistemin e Komunitetit dhe përmirësimin e mbrojtjes së mjedisit në transport".

<sup>67</sup> Në sektorin e transportit detar sipas planit kombëtar të procesit të integritetit, i zbatuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 404, të 13.05.2015, përafrimi me legjislacionin evropian të sektorit dhe ratifikimi i konventave ndërkombëtare të sektorit po përparon me ritme të konsiderueshme. Këto përpjekje kanë të bëjnë



tij të së drejtës private, aktet e miratuara kryesisht janë të huazuara nga modelet e Shteteve Anëtare të Bashkimit.

Për këto arsye, menjëherë deklarojmë se dispozitat e përmbajtura në legjislacionin sektorial detar rregullohen në mënyrë të ngjashme. Dallimet e sfondit janë vërejtur në lidhje me konventat sektoriale në të cilat Italia bën pjesë (Rregullat e Hagës) dhe ato ku Shqipëria është bashkuar (Rregullat e Hamburgut).

## **2. Kontrata e transportit të mallrave të rregulluara me Kodin Detar Shqiptar**

Kodi Detar Shqiptar u miratua me Ligjin nr.9251, datë 08.07.2004 dhe ishte rezultat i punës së kryer në mosfunksionimin e procesit të stabilizimit dhe asocimit me Bashkimin Evropian. Për këto arsye u hartua nën drejtimin dhe ndihmën e ekspertëve të sektorit evropian.

Kodi i përshtatur në këtë mënyrë, përveç interesimit të pakët të doktrinës së ligjit civil shqiptar drejt një rregullore të zbatuar në mënyrë të shkëlqyeshme nga praktika ndërkombëtare, nuk ka ngritur ndonjë interes në nivelin doktrinor<sup>68</sup>. Në të njëjtën mënyrë, edhe vendimet gjyqësore që përfshijnë kontratën e transportit të mallrave janë shumë të kufizuara dhe kryesisht kanë të bëjnë me mosmarrëveshjet mbi kontratën e lidhur të sigurimit<sup>69</sup>.

### **2.1.Rregullimi i ofruar nga Kodi Detar Shqiptar**

---

me rregullimin e sigurisë detare dhe përmirësimin e infrastrukturës. Në një ardhme të afërt është parashikuar transpozimi i direktivave 2002/59 / CE dhe 2009/16 / UE

<sup>68</sup> Shënimet e shkurtra për kontratën e transportit detar të mallrave gjenden në M. SEMINI-TUTULANI, *E Drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, vep. cit., f. 319. Një diskutim më i gjerë mund të gjendet në I. MUSTAJ, *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016, f. 345-346. Në të njëjtën mënyrë mungon në doktrinë një studim unitar si për transportin detar në përgjithësi dhe për kontratën e transportit të mallrave.

<sup>69</sup> Një nga deklaratat e rralla është ajo e Gjykatës së Lartë lidhur me kontratën e transportit ndërkombëtar të mallrave dhe leximin e saktë të Gjykatës së Rrethit të Durrësit lidhur me deklarinimin e moskompetencës në lidhje me një klauzolë arbitrazhi të përfshirë në kontratën e transportit. Vendimi i Gjykatës Supreme të Shqipërisë nr. 452 datë 09.12.2010. Shiko gjithashtu Vendimin n. 27, datë 24.06.2013 të Gjykatës Kushtetuese.

Kodi është i ndarë në nëntë pjesë. Në Pjesën e parë, Kodi disponon rregulloren e përgjithshme të objektit, subjektet, parimet e përgjithshme, komponentët e aktivitetit detar, organizimit të aktivitetit detar. Pjesa e dytë ka të bëjë me regjistrimin dhe liçencat e mjeteve të navigimit, të pronës në veprimtarinë detare. Pjesa e tretë merret me rregullimin e porteve dhe shërbimeve të portit. Pjesa e katërt lidhet me aktivitetin në mjetet e navigimit: ekuipazhi, kapiteni, kushtet e punës dhe jetës në anije, dokumentat e anijes. Pjesa e pestë ka të bëjë me shmangien e përplasjeve dhe sigurinë e lundrimit. Pjesa e gjashtë e titulluar "Veçoritë e kontratave detare" rregullon, sipas disa dispozitave të përgjithshme, kontratat e blerjes dhe shitjes së anijes, kontratën e transportit, kontratën " charter së udhëtimit", kontratën " charter me afat", kontratën " charter Bareboat ", transportin e pasagjerëve, operatorëve të anijes, kufizimin e përgjegjësisë për kërkesat detare (pretendimet detare). Pjesa e shtatë ka të bëjë me dëmtimet dhe rreziqet detare: dështimin e përbashkët dhe shpëtimin në det, pengun dhe ankesat detare, transportin e mallrave të rrezikshme ose substancave të dëmshme, pretendimet detare, sigurimin. Pjesa e tetë ka të bëjë me gjoba dhe sanksione. Pjesa e nëntë ka të bëjë me dispozitat përfundimtare dhe tranzitore.

Kodi Detar Shqiptar është në çdo rast i lidhur me legjislacionin special të sektorit, veçanërisht me ligjet që transpozojnë konventat ndërkombëtare të sektorit, siç janë Rregullat e Hamburgut.

## ***2.2. Kontrata e transportit të mallrave sipas Pjesës VI të Kodit Detar Shqiptar***

Pjesa e gjashtë e Kodit Detar rregullon disa karakteristika të kontratave detare. Kontratat detare të rregulluara në këtë pjesë kanë të bëjnë me: blerjen dhe shitjen e anijes; kontratat e transportit; kontrata e " charter së udhëtimit"; " charter me afat"; kontrata " charter bareboat " etj.

Nenet 217, 218 dhe 219 përcaktojnë një numër të dispozitave të përgjithshme që zbatohen për të gjitha llojet e kontratave të përfshira në Pjesën e gjashtë. Me rëndësi të veçantë është neni 217 i cili duhet të lexohet në korrelacion me nenin 900 të Kodit Civil. Neni 217

parashikon që "kontratat detare rregullohen sipas dispozitave të përgjithshme të Kodit Civil dhe legjislacionit tregtar. Një kontratë detare rregullohet me dispozita të veçanta ligjore, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe në këtë Kod".

Kreu i tretë i pjesës së katërt të Kodit është emertuar "Kontrata e transportit".

Neni 225 përcakton kontratën e transportit si vijon: "Termi "kontratë transporti" përdoret vetëm për kontratat e transportit të mbuluara nga një faturën e ngarkimit ose një dokument tjetër ligjor të ngjashëm, për sa kohë që ka të bëjë me transportin detar të mallrave. Kur një fletëparaqitjeje ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm lëshohet në bazë të një charter party, dispozitat e këtij kapitulli janë të zbatueshme nga momenti që një fletëparaqitjeje e tillë ose një dokument tjetër i ngjashëm ligjor rregullon marrëdhënien midis transportuesit dhe mbajtësit të dokumentit". Prandaj parashikimet e bëra për kontratën e transportit zbatohen gjithashtu për kontratat që kodi shqiptar detar rregullon në të njëjtën mënyrë pa përkthim, duke i përcaktuar ato si *charterparty*.

Sipas kontratës së transportit të rregulluar në mënyrë unitare në Kodin Detar Shqiptar në këtë kapitull detyrimet e transportuesit janë:

- të përgatisë magazinat, ngrirësit dhe dhomat frigoriferike, si dhe të gjitha pjesët e tjera të anijes, që transporton mallra, për të siguruar marrjen, transportin dhe ruajtjen e tyre<sup>70</sup>;
- të ngarkojnë, përpunojnë, stivojnë, transportojnë dhe shkarkojnë mallrat e transportuara sipas radhës dhe me kujdes<sup>71</sup>;
- të drejtojnë anijen drejt një porti të sigurt, kur anija nuk mund të arrijë në portin e destinuar për shkak të pengesave të jashtëzakonshme, të cilat nuk mund të tejkalohen brenda një kohe të arsyeshme. Për këto pengesa, transportuesi informon kontraktorin<sup>72</sup>;

---

<sup>70</sup>Neni 227 paragrafi 1 i Kodit Detar

<sup>71</sup>Neni 227 paragrafi 2 i Kodit Detar

<sup>72</sup>Neni 227 paragrafi 3 i Kodit Detar

- të jetë përgjegjës për humbjet për shkak të vonesave në operacionet e shkarkimit derisa të tregohet se përfaqësuesi ose agjenti i saj ka marrë të gjitha masat e nevojshme për të shmangur ngjarjen dhe pasojat<sup>73</sup>;

- nëse marrësi nuk merr në dorëzim mallrat ose nëse mallrat janë kërkuar nga mbajtësit e ndryshëm të fletëngarkesës, transportuesi është i detyruar ta vendosë mallin në një magazinë (neni 242);

- të shesë ngarkesën nëse brenda dy muajve nga mbërritja në vendin e dorëzimit mallrat nuk merren nga marrësi ose nëse çmimi nuk është paguar (neni 243);

- në transportin e kombinuar, neni 248 parashikon detyrimin e transportuesit që ka lëshuar një faturë ngarkese për t'iu përgjigjur të gjithë fazës së mbuluar prej saj, edhe nëse pjesët e tjera të udhëtimit drejtohen nga një transportues tjetër;

- Përveç kësaj, transportuesi është i detyruar për sa më sipër, sa herë që lëshohen faturat e ngarkimit, nga mbajtësit legjitim të tyre.

Kontrata e transportit detar në përgjithësi parashikon këto detyrime nga ana e transportuesit sipas legjislacionit shqiptar. Duhet theksuar se identifikimi i qartë i detyrimeve të transportuesit është i rëndësishëm për qëllimet e problemeve që lindin në lidhje me regjimin e përgjegjësisë që peshon mbi të.

Në këtë kuptim, është një nga detyrimet thelbësore të transportuesit ruajtja gjatë transportit së bashku me transferimin.<sup>74</sup>

Ndërsa, në lidhje me detyrimet dhe të drejtat e ngarkuesit, ata rregullohen nga nenet 232 dhe vijues të Kodit Detar Shqiptar. Ngarkuesi, i identifikuar saktë si ai që kontrakton transportuesin ka të drejtë të:

- ketë ngarkesën deri në dorëzim tek marrësi të tij legjitim

---

<sup>73</sup>Neni 227 paragrafi 4 i Kodit Detar

<sup>74</sup>Të shikohet L. TULLIO, *L'obbligo di protezione nel diritto marittimo e aereo* në *Diritto dei Trasporti*, 2013, fq. 350-352

- para fillimit të lundrimit mund të kërkojë ridorëzimin nga transportuesi dhe pas fillimit të lundrimit mund të njoftojë ndryshimin e identitetit të marrësit ose të vendit të dorëzimit (kundërrudhër) duke mbuluar humbjet dhe shpenzimet që rrjedhin prej kësaj.

- nuk është përgjegjës për dëmet ose humbjet e pësuar nga transportuesi ose nga anija që nuk rrjedhin nga një veprim i tij, gabim ose neglizhencë e tij, agjenti ose përfaqësuesi i tij.

Për sa i përket detyrimeve të ngarkuesit, megjithatë, ato janë të përfshira në nenin 233 sipas të cilit:

- duhet të shënojë dhe të njoftojë për mallrat e rrezikshme;

- kur dërgon mallra të rrezikshëm duhet të informojë transportuesin për këtë rrezik dhe nëse është e nevojshme, ta informojë atë për masat që duhen marrë. Përndryshe ai është përgjegjës për humbjet që rrjedhin nga transporti i mallrave të tilla të rrezikshme. Në këtë rast transportuesi ka të drejtë t'i shkarkojë, t'i shkatërrojë ose t'i dorëzojë ato në çdo kohë.

- është përgjegjës për garantimin e sasisë dhe gjendjes së sendeve të garantuara në faturën e ngarkimit që nënshkruhet nga transportuesi ose nga agjenti i tij sipas kërkesës së tij.

Një nga detyrimet kryesore të pjesës kontraktuale të kontratës së transportit është pagesa e çmimit të transportit të mallrave (navlloni). Përkufizimin e navllonit e gjejmë në nenin 244 të Kodit Detar sipas të cilit "është pagesa për transportin detar të një ngarkese" dhe përcaktohet nga autonomia kontraktuale ose nga tarifat e aplikuara në kohën dhe vendin e ngarkesës<sup>75</sup>.

Detyrimet e marrësit janë:

- duhet të paguajë navllonin në kohën e dorëzimit të mallrave

- të marrë në dorëzim ngarkesën

---

<sup>75</sup> Neni 245 parashikon pagesën e një navlloni më të lartë nëse ngarkesa tejkalon masën që është rënë dakord nga palët. Nëse ngarkesa e tepërt vendoset në anije pa dijeninë e transportuesit, ai ka të drejtën e dyfishit të tarifës së dakorduar për dëmin që rrjedh nga ngarkimi i mallrave të tepërta. Transportuesi ka të drejtë të shkarkojë mallrat e tepërta në çdo port dhe në çdo kohë.

- të përmbushë detyrimet që rrjedhin nga dëmtimi, bllokimi i anijes dhe vlerat e tjera për transportin e mallrave, edhe nëse nuk rrjedhin nga kontrata, por që janë parashikuar në faturën e ngarkesës

- kërkon, së bashku me transportuesin, të kontrollojë ngarkesën para se të marret përsipër nga një ekspert<sup>76</sup>.

Së fundmi, neni 249 parashikon një periudhë kufizimi për përgjegjësinë e transportuesit ose anijes prej një vit nga dërgesa e mallrave ose nga koha kur do të dorëzohen mallrat. Ky afat mund të rritet nga autonomia e palëve në përputhje me dispozitat e konventave përkatëse ndërkombëtare.

Neni 226 i Kodit Detar, me titull "Periudha e përgjegjësisë" mund të identifikojë kohën e përfundimit të kontratës duke deklaruar se "transportuesi është përgjegjës nga koha e marrjes së mallrave në portin e dërgesës, gjatë transportit dhe deri në portin e zbarkimit "duke vazhduar të thotë se "për qëllime të këtij neni mallrat konsiderohen nën kujdesin e transportuesit që nga momenti kur ai ka marrë në dorëzim mallin nga: kontraktuesi ose personat që veprojnë në emër të tij; një autoritet ose një palë e tretë, i cili, sipas ligjeve ose rregulloreve në fuqi në portin e nisjes, i janë besuar mallrat për t'i ngarkuar ose përpunuar ato ". Ky nen është kopjuar plotësisht nga neni 4 nga Rregullat e Hamburgut.

Pra, momenti i dorëzimit të mallrave tek transportuesi merr rëndësi të madhe. Megjithatë, kontrata e transportit detar, i cili duhet të provohet me shkrim sipas Nenit 225, mund të

---

<sup>76</sup> Njoftimet për humbjet, dëmet apo vonesat rregullohen nga neni 240 sipas të cilit: "1. Kur verifikimi nuk është bërë me ekspertët përkatës, pritësi duhet të njoftojë me shkrim për mungesa në njësi e sasi ose dëme e të meta të dukshme brenda ditës së dorëzimit të mallrave, në të kundërt, vlerësohet se ngarkesa është dorëzuar sipas dokumenteve.

2. Për dëmtime të fshehta ose mungesa në kolidë, që dorëzohen të pahapura, lajmërimi me shkrim duhet bërë brenda 15 ditëve kalendarike nga data e dorëzimit të tyre.

3. Për humbjet që rezultojnë nga vonesat në dorëzim nuk do të paguhet asnjë kompensim derisa njoftimi me shkrim kundrejt transportuesit të jetë bërë brenda 60 ditëve pas datës së dorëzimit të mallrave pritësit.

4. Në transportet tranzite, çdo lajmërim, që i jepet transportuesit të fundit sipas këtij neni, ka të njëjtin efekt sikur ato t'i ishin dhënë transportuesit të parë dhe anasjelltas.

5. Lajmërimi, që i jepet transportuesit, kapitenit, oficerit të ngarkuar nga anija ose personave që veprojnë në emër të kontraktuesit, vlerësohet si t'i ishin dhënë, respektivisht, transportuesit të parë, transportuesit të fundit ose kontraktuesit.

6. Përderisa lajmërimi me shkrim për humbjet ose dëmet është dhënë brenda 90 ditëve nga dita e ndodhjes së këtyre humbjeve ose dëmeve të mallrave ose pas dorëzimit të tyre në afatet e caktuara në këtë Kod, gabimi për dhënien e këtij lajmërimi është fakt i mjaftueshëm, që provon se transportuesi nuk ka pësuar humbje ose dëme, si rezultat i gabimeve ose i neglizhencës së kontraktuesit, agjentit ose përfaqësuesit të tij".

vërtetohet me urdhrin e ngarkimit dhe shënimin e rezervimit, pasi sipas nenit 226 është e mjaftueshme të provohet hartimi i kontratës<sup>77</sup>.

### **2.2.1. Regjimi i përgjegjësisë së transportuesit sipas Kodit Detar Shqiptar**

Frika që paraqitet nga të panjohurat të një udhëtimi në det ka qenë e pranishme që në agimet e shfrytëzimit të rrugëve detare për zhvillimin e transporteve dhe tregtisë.

Kushtet atmosferike të vështira, përplasjet, aktet e vazhdueshme të piraterisë, pamundësia e kryetarit të ekspeditës për të komunikuar me dërguesin e tij tradicionalisht kanë detyruar kufizimin e fushës së përgjegjësisë personale të atij që ndërmerre një udhëtim në det, në lidhje me pasojat e mundshme të ndodhive edhe me madhësi katastrofike, që kanë bërë aktivitetin detar për një kohë të gjatë një sektor të prodhimit sigurisht të rrezikshëm. Siç është përmendur, kushtet e rrezikshmërisë së sektorit janë të tanimë të limituara, e varur kjo nga progresi teknologjik që ka shoqëruar evolimin e lundrimit; megjithatë, gjendet akoma një rezistencë e fortë në lidhje me zhvillimet kundër ekzistencës së një sistemi të kufizimit të pasojave të mundshme negative për ato që operojnë në sektorin e lundrimit dhe transporteve.

Është e diskutueshme origjina historike e mundësisë së subjekteve që i dedikohen trafikut detar për t'ju shmangur të gjitha pasojave të përfundimit negativ të ekspeditës: ajo duket se ekziston edhe në burimet mesjetare, në një epokë të një pasigurie maksimale të rrugëve detare; sipas opinionit mbizotërues, por jo plotësisht të pranuar, e drejta romake nuk njihje një institut që i korrespondon kufizimit të përgjegjësisë për operatorin sot.

Nevoja e uniformimit në nivel ndërkombëtar të instituteve që rregullojnë temën e kufizimit të përgjegjësisë së pronarit të anijesështë ndier që në fillimet e shekullit të kaluar kur, për shkak të ndërkombëtarizimit të shkëmbimeve detare, nisën të lindnin problemet e para në

---

<sup>77</sup> Neni 236 i Kodit Detar: "Kontraktuesi, përveç faturës së ngarkimit, për të autorizuar marrjen e mallrave për transport, lëshon një dokument që është dëshmi e mjaftueshme për lidhjen e kontratës së transportit detar dhe për pranimin e mallrave nga transportuesi, siç përshkruhet në të "

lidhje me aplikimin e përfitimit të limitimit të borxhit të operatorit në përkufizimet e ndryshme që i jepeshin nga sisteme të Shteteve të ndryshme.

Në vijim të këtyre presioneve, qënë Konventën e Brukselit të 25 gusht 1924 mbi kufizimin e përgjegjësisë së operatorit ishte tentuar ti jepej një zgjidhje problemit duke adoptuar një zgjidhje kompromisi midis parimit të braktisjes së anijes në duar e kreditorëve, sipas sistemeve të civil laë, dhe aplikimit, i zakonshëm në sistemet e common laë, të një maksimaleje të përgjegjësisë e llogaritur në bazë të tonazhit të anijes.

Pjesa më e madhe e legjislatorëve komëtarë i kanë përfshirë parimet e Brukselit në legjislacionet e tyre kombëtare gati në mënyrë integrale. Këto rregulla kanë qënë për shumë dhjetëvjeçarë, dhe vazhdojnë të jenë në pjesën më të madhe të tyre, normativa në temën e përgjegjësisë së transportuesit detar të mallrave me aplikim gati universale<sup>78</sup>.

Duhet konsideruar se fusha e saj e përdorimit është përhapur edhe jashtë fushës së saj të aplikimit thjesht si mormativë e së drejtës ndërkombëtare uniforme. Disiplina e Konventës së Brukselit e 1924 dhe Protokollet e modifikimit është parafrazuar nga operatorët e tregtisë ndërkombëtare si një pikë e volitshme e pajtimit të nevojave të kundërta të transportuesvedetarë dhe ngarkuesve. Kjo ka sjellë përfshirjen gjithnjë e më shumë në formularët në përdorim në sektorin e klausolave të riferimitdrejt këtij regjimi konvencional (që quhen *Paramount clauses*)<sup>79</sup>, për të rregulluar, në bazë kontraktuale, në veprimet e lidhura me operacionet e transportit detar që mbesin jashtë fushës së aplikimit të Konventës së Brukselit 1924.

Regjimi i përgjegjësisë së transportuesit detar që përfshihet në Kodin Detar është një regjim që rrjedh nga parimi të përgjithshëm i parashikuar në Kodin Civil lidhur me transportin e mallrave. Ajo bazohet në angazhimet e bëra nga Shqipëria në kontekstin ndërkombëtar, i cili

---

<sup>78</sup>M.J.STURLEY, *The history of the Hague Rules and the United States Carriage of goods by sea Act*, në *Dir. Mar.*, 1991, 3. Për një krahasim të Konventës së Brukselit të 1924 dhe Konventës së Hamburgut të 1978, shiko P.BONASSIES, *La responsabilité du transporteur maritime dans les Regles de La Haye et dans les Règles de Hambourg*, në *Dir. Mar.*, 1989, 949.

<sup>79</sup>Të shikohen: F.BERLINGIERI, *Charter party e Paramount Clause*, koment Kasacioni, 20 dhjetor 1995, n. 13018, në *Dir. Mar.*, 1997, 1010 ss.; A.BOTTI, *La clausola Paramount nel charter party*, koment Kasacioni, 20 dhjetor 1995, n. 13018, në *Dir. Dei trasp.*, 1996, 565 ss.; shiko R.CERVELLI, *Brevi considerazioni su un contratto di Time-Charter contenente una clausola Paramount*, koment Apeli Napoli, 21 shkurt 2000, në *Dir. trasp.*, 2001, 767 ss.



zbut parimin e ashpërsisë ekstreme të krijuar në fillim të shekullit të 20-të, sipas të cilit rreziqet që lidhen me operacionet e transportit u bartën totalisht nga transportuesi deri në provën absolute të forcës madhore<sup>80</sup>.

Regjimi i kufizimit të përgjegjësisë së transportuesit i gjen rrënjët e tij historike në klauzolat kontraktuale të këtij kufizimi, të cilat ishin miratuar nga gjykatat angleze. Këto klauzola më pas u bënë praktika e transportimit të mallrave nga deti<sup>81</sup>. Këto zhvillime dhe tendenca në rritje e shteteve të ndjeshme ndaj nevojave të transportuesve kanë çuar në miratimin e legjislacionit (shih *Aktin Harter* të 1893) dhe konventave ndërkombëtare (*Rregullat Aja* të vitit 1924) të cilat synojnë të pajtojnë nevojat e klasës së pronarëve të anijes dhe të transportuesit në mënyrë që asnjë të mos abuzoj me fuqinë e vet biseduese. Këto akte janë parashikime që kanë karakterin e uniformitetit por edhe të kompromisit<sup>82</sup>. Dispozitat e këtyre marrëveshjeve u zbatuan në kontratën për transportin e mallrave detare që kishin karakter ndërkombëtar, por dispozitat e përmbajtura në të ishin zbatuar nga ligjvënësi i brendshëm në hartimin e kodeve të tyre të navigimit, duke u bërë pjesë përbërëse e legjislacionit shtetëror në të cilin është referuar përmes së drejtës ndërkombëtare private.

Ligjvënësi shqiptar, me miratimin e Kodit Detar në vitin 2004, ka zbatuar Rregullat e Hamburgut për transportin e mallrave nga deti, por parashikon edhe rreziqet me përjashtim të nenit 229. Megjithatë, duhet përmendur që Shqipëria ratifikoi Rregullat e Hamburgut në vitin 2006 me një ligj shtetëror.

Neni 226 identifikon periudhën e përgjegjësisë për transportuesin që shkon nga marrja në dorëzim në portin e dërgesës, gjatë transportit dhe deri në portin e shkarkimit<sup>83</sup>, duke iu referuar edhe agjentëve dhe përfaqësuesve të tyre.

---

<sup>80</sup> S. ZUNARELLI, M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e trasporti*, vep. cit., f. 294-295.

<sup>81</sup> Po aty, f. 295

<sup>82</sup> Po aty, f. 295-297

<sup>83</sup> Në paragrafin e dytë të nenit 226 thuhet: "2. Për qëllimet e këtij neni, mallrat konsiderohen se mbarten nga transportuesi: a) nga momenti që kanë marrë mallrat nga: i. kontraktuesit ose personat që veprojnë në emër të tyre; ii. një autoritet ose një palë të tretë, i cili, sipas ligjeve ose rregulloreve në fuqi në portin e ngarkimit, i jepen mallrat për ngarkim dhe përpunim; b) deri në momentin kur ai dorëzon mallrat: i. dorëzimin e mallrave tek marrësi; ii. kur marrësi nuk i merr mallrat nga transportuesi, duke i vënë ato në dispozicion të marrësit, në përputhje me kontratën ose ligjet dhe rregulloret në fuqi në portin e shkarkimit; iii. dërgimin e mallrave tek një autoritet ose një palë e tretë, në përputhje me ligjin ose rregulloren në fuqi në portin e shkarkimit".

Kodi italian i lundrimit në nenin 422 përcakton një prezumin të përgjegjësisë për transportuesin për ridërgimin e dëmtuar dhe të përkeqësuar të mallrave dhe është transportuesi që duhet të kapërcejë këtë supozim të përgjegjësisë duke dhënë dëshmi për një nga përjashtimet dhe lidhjen midis ngjarjes dhe humbjes që rezulton.

Në një mënyrë më të qartë dhe eksplicite, duke huazuar gjuhën e përdorur nga konventat ndërkombëtare të sektorit, neni 228 i Kodit Detar parashikon regjimin e detyruar të përgjegjësisë së transportit, i cili mund të hiqet vetëm "për përgjegjësitë dhe të drejtat e transportuesit ose operatorit të mjetit të lundrimit, për humbje ose dëmtime, transportuesi dhe ngarkuesi mund të bien dakord për kushtet, rezervat ose përjashtimet në lidhje me kujdestarinë, kujdesin dhe përpunimin e mallrave para ngarkimit deri në momentin e shkarkimit ". Në të njëjtën kohë, në paragrafin e dytë, çdo klauzolë ose marrëveshje që zbulon transportuesin ose operatorin nga përgjegjësia për humbjen ose dëmtimin e mallrave, nëse humbja e tillë rrjedh nga gabimet, defektet në përmbushjen e detyrave apo detyrimeve të tyre janë të pavlefshme nuk ka efekt në përfitimin e sigurimit nga transportuesi.

Megjithatë, transportuesi është i lirë të heqë dorë nga të drejtat dhe imunitetet e tij vetëm nëse një dispozitë e tillë pasqyrohet në një faturë të ngarkimit.

Ndërsa përjashtimi nga detyrimi është i rregulluar nga neni 229 i Kodit Detar i cili parashikon rastet në të cilat transportuesi mund të fitojë prezumimin e përgjegjësisë nëse vjen si shkak i drejtpërdrejtë i dëmit të pësuar.

Së pari, transportuesi dhe operatori i anijes janë të përjashtuar nga përgjegjësia ose dëmtimet që rezultojnë nga pamundësia e lundrimit të anijes, përveç rasteve kur dëmi është shkaktuar nga mungesa e kujdesit të arsyeshëm në lidhje me vlefshmërinë e lundrimit, kompletimit të personelit, furnizimin me karburant, përgatitjen e mbajtësve, frigoriferëve dhe qelizave frigoriferike për të siguruar marrjen në dorëzim, transportimin dhe ruajtjen e tyre sipas detyrimeve të vendosura fillimisht transportuesit. Në këtë rast është transportuesi që duhet të provojë kujdesin e tij dhe se ka marrë të gjitha masat e nevojshme në përputhje me detyrimet e transportuesit. Ky detyrim për të siguruar lundrueshmërinë, të paktën në përbërësin e tij të *cargoöorthiness*, mbetet gjatë gjithë udhëtimit dhe në periudhën kohore kur mallrat janë në zotërimin e transportuesit.

Në pikën e tretë, neni 229, liston rastet tipike të rreziqeve detare që përjashtojnë nga përgjegjësia transportuesin, të ashtuquajturit "Rreziqet përjashtues" nga aktiviteti detar dhe që bien jashtë fajit komercial të transportuesit duke huazuar nenin 4, seksioni 2 të Konventës së Brukselit 1924<sup>84</sup>. Ata janë:

- një akt, neglizhencë ose gabim i kapitenit, marinarëve ose personave të tjerë që i shërbejnë transportuesit gjatë lundrimit ose drejtimit të anijes;
- zjarri, përveç rastit kur shkaktohet nga një gabim i transportuesit;
- rreziqet dhe aksidentet në det ose në ujërat e tjera të lundrueshme;
- shkaqet e forcës madhore;
- veprimet ushtarake;

---

<sup>84</sup> Në planin e provës, me qëllim lindjen e përgjegjësive të transportuesit detar për humbjen apo prishjen e mallrave, personat që gëzojnë interesa mbi ngarkesën duhet vetëm të provojnë se mallrat nuk janë ridorëzuar nga transportuesi në vendin e caktuar si destinacion apo kanë mbërritur në vendin e destinacionit të kontraktuar në kushte apo në sasi të ndryshme nga ato që gëzonin në momentin e fillimit të transportit, si edhe kur humbja apo dëmi kanë ndodhur në harkun kohor që shkon nga momenti i marrjes në dorëzim të mallrave nga transportuesi dhe dorëzimit të tyre marrësit neni. 1, gërma e) Konventa e Brukselit 1924ç. Nuk ngrihet pra problemi për të vërtetuar kryerjen nga ana e transportuesit të veprimeve të caktuara e me faj që kanë shkaktuar dëmin e as gjetja e shkakut të humbjes apo prishjes.

Transportuesi, për të hedhur poshtë këtë supozim përgjegjësie të vendosur mbi të nga regjimi uniform mund të pretendojë për prezencën e një nga ngjarjet e përjashtimit që parashikon normativa, duke rënë mbi të gjithashtu barra për të treguar ekzistencën e një lidhje shkakësore midis ngjarjes dhe humbjes apo prishjes së mallrave të transportuara.

Me këtë qëllim, art. 4, § 2 të Konventës së Brukselit 1924 përmban një disiplinë që, në qëllimin e hartuesve, përjashton mundësinë e lindjes së përgjegjësive për transportuesin detar, për humbje apo dëme ndaj mallrave të transportuara, si rrjedhojë e ndodhjes të disa rasteve që cilësohen si rreziqet tipike të aktivitetit të lundrimit detar, të njohur gjerësisht si "rreziqet e përjashtuar" (excepted perils). Bëhet fjalë për situata apo rrethana që konsiderohen si të jashtme nga kuadri i rrezikut sipërmarrës të transportuesit detar, dhe si të tilla të denja për tu përjashtuar nga përgjegjësia për humbje dhe prishjen e mallrave të transportuara. Kjo kategori ngjarjesh përfshin veprimet dhe fajet e komandantit, marinarëve, pilotit apo të personelit të transportuesit në lundrim apo në administrimin e anijes (quajtur "faji detar" dhe përcaktuar në legjislacionin shqiptar në nenin 229 Kodi Detar); zjarri, jo i vënë nga veprimi apo faji i transportuesit; rreziku i detit; veprim nga Zoti; veprim lufte; veprimi i armiqve publikë; një masë e autoriteteve shtetërore apo sekuestrimi gjyqësor; mbyllja në karantinë; veprim apo mosveprim i ngarkuesit apo pronarit të anijes, apo i një agjenti apo përfaqësuesi të tyre; grevat, mbyllja nga pronari, arrestimi apo pengesa në punë totale apo të pjesshme, për çdo arsye; revoltat apo kryengritjet civile; shpëtimi apo tentativa për shpëtim të jetëve apo sendeve në det; rënia në vëllim apo në peshë apo çdo humbje tjetër që rrjedh nga defekte të fshehura, natyra e veçantë apo defekt i vetë mallit; pamjaftueshmëria e ambalazhit; pamjaftueshmëria apo cen i marketimit; defektet e fshehta që nuk janë të zbulueshëm me një kujdes normal si edhe çdo shkak tjetër që nuk vjen nga faji apo veprimi i transportuesit apo një vartës apo agjent i tij, me kushti se transportuesi duhet të provojë se as veprimi apo faji i tij as ato të vartësve apo agjentëve të tij nuk kanë luajtur rol në humbjen apo dëmin. Duke patur parasysh rëndësinë që këto kategori kanë në kuadër të normativës uniforme mbi përgjegjësinë e transportuesit detar në paragrafët në vijim do të japim një analizë më të detajuar të rreziqeve të përjashtuara kryesore.

- veprimet e armiqve të shtetit;
- konfiskim ose bllokim gjyqësor;
- kufizimet në karantinë;
- veprime nga pronari i mallit, agjenti ose përfaqësuesi i tij;
- grevat, pengesat ose bllokimet dhe kufizimet në punë ose për çfarëdo arsye, totale ose të pjesshëm;
- rebelimi dhe protesta civile;
- shpëtimi i jetës ose përpjekjet për të shpëtuar jetën ose mallrat në det;
- humbje nga strehimi ose në peshë ose ndonjë humbje ose dëmtim i shkaktuar nga defekte të brendshme, cilësi ose zëvendësime të mallrave;
- pamjaftueshmëria ose papërsosmëria e markave;
- defekte të fshehura që janë përtej kujdesit të arsyeshëm;
- çdo shkak tjetër<sup>85</sup>, që rrjedhin jo për fajin e transportuesit, ose për shkak të neglizhencës ose fajit aktual të agjentit ose përfaqësuesit të transportuesit. Në këtë rast, barra e provës bie mbi personin që pretendon përfitimin dhe duhet të tregohet se gabimet e transportuesit dhe / ose agjentit ose përfaqësuesit tjetër të tij nuk kanë kontribuar në shkaktimin e humbjes apo dëmtimit.

Këto parashikime janë shumë të paplota dhe duhet të interpretohen në dritën e Kodit Civil. Ky rregullator i kontratës së transportit detar grumbullon rregulloret ndërkombëtare të sektorit, por mbetet për mendimin tonë shumë konfuz. Për këtë qëllim, ndonëse legjislacioni i veçantë detar udhëhiqet nga një Kod, ai nuk mund të shpërfillë leximin e tij nga referenca e vazhdueshme ndaj normave të Kodit Civil.

---

<sup>85</sup>Në tekstin normativ siç është botuar në Gazetën Zyrtare është përkthyer gabimisht si "klauzolë" në vend të "Kauzës".

Megjithatë, Kodi rregullon përgjegjësinë e transportuesit për dëmin e shkaktuar nga vonesa në pajtueshmëri<sup>86</sup> duke siguruar në nenin 227 se transportuesi është i detyruar "të përgjigjet për humbjet për shkak të vonesës në shkarkim, derisa të mund të provojë se përfaqësuesi ose agjenti i tij ka marrë të gjitha masat e nevojshme për të shmangur ngjarjen dhe pasojat". Kështu, ai është në gjendje të japë dëshminë e lirimit dhe barra e provës për këtë qëllim është detyrë e tij.

Nëse transportuesi është përgjegjës në mënyrë të detyrueshme, nëse ai nuk është në gjendje të ofrojë dëshmi për shkarkimin e tij / saj, ai / ajo ka të drejtë të përfitojë nga kufizimi i përgjegjësisë sipas nenit 230 Kodi Detar.

#### **2.2.1.1. Kufiri i kompensimit i përcaktuar nga Kodi Detar Shqiptar: një kufi i ngushtë i huazuar nga legjislacioni italian?**

Ndërsa sa i përket kufirit të kompensimit, neni 230 i Kodit Detar rezulton me një përzierje të konventave uniforme të sektorit. Në të vërtetë, në paragrafin e parë të nenit 230 parashikohet që "transportuesi dhe operatori i anijes nuk janë përgjegjës dhe nuk mund të jenë përgjegjës për ndonjë humbje apo dëmtim të mallrave në shumën që tejkalon 66 SDR për koli ose njësi ose 2 të drejta speciale të tërheqjes për kilogram ose pesha bruto e mallrave të humbura ose të dëmtuara, nëse janë më të mëdha, përveç rasteve kur natyra dhe vlera e transportuesit janë deklaruar para ngarkimit, të cilat janë parashikuar në faturën e ngarkimit".

Në të vërtetë, Neni 230 përmban një gabim material në shkrim pasi është shprehur për 66 SDR në paketë në vend të limitit të përcaktuar nga rregullat e Hages prej 666.66 SDR për pakete. Shihet në këtë kuptim gjithashtu ligji për zbatimin e rregullave të Hamburgut që shpreh saktësisht si një kufi detyrimesh 835 SDR për paketim. Megjithatë, nuk është e qartë, në mungesë të aplikacioneve juridike dhe në pamundësinë për të analizuar *travauxpreparatoire* të Kodit Detar nëse është qëllimi i ligjvënësit që të caktojë kufirin e

---

<sup>86</sup>Shih për një lexim krahasues të konventave ndërkombëtare të sektorit S. ZUNARELLI, *Elementi di novita e di continuita della regolazione della responsabilita del vettore marittimo di cose nella attivita del gruppo di lavoro UNCITRAL* në *Il diritto marittimo*, 2006, f. 1022.

kompensimit në 66 SDR për vendosjen e rregullit të parashikuar në nenin 423 të Kodit Italian të Lundrimit.<sup>87</sup>

Sipas nenit 230, paragrafi 4, përgjegjësia e vonuar kufizohet në pagesën e shumës prej dy e gjysmë të mallrave të pagueshme sipas kontratës.

Gjithashtu konfiskimi i kufizimit të përfitimit të përgjegjësive rregullohet sipas dispozitave të nenit 4, seksioni. 5, shkronja. e) të Konventës së Brukselit 1924, të ndryshuar me Protokollin e vitit 1968. Sipas nenit 230 paragrafi 5 "Transportuesi dhe operatori i anijes nuk kanë të drejtë në kufizimet e përgjegjësive të parashikuara në këtë paragrafën.a.neniç nëse vërteton se dëmi rrjedh si rezultat i një veprimi ose mosveprimi të transportuesit, të bëra me qëllim të shkakimit të dëmit ose me vetëdijes se një dëm i tillë do të ndodhte".

### **3. Rregullat e Hamburgut dhe kontrata e transportit të mallrave për detin me karakter ndërkombëtar**

Kontrata për transportin e mallrave nga deti i cili është në karakter ndërkombëtar dhe i rregulluar me ligj n. 9504, datë 03.04.2006 "Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e Kombeve të Bashkuara" Për transportin e mallrave në rrugë detare (Rregullat e Hamburgut)<sup>88</sup>. Teknika legjislativë e përdorur nga ligjvënësi shqiptar dhe një aderim me transpozimin integral të konventës të përkthyer tërësisht nga gjuha origjinale.

---

<sup>87</sup> Ne te njejtin mendim rasti i nenit 423 të kodit italian të lundrimit i cili rregullon limitin e kompensimit prej 103.29 €. Kjo shumë shpjegohet e vogël nga doktrina, por, megjithatë, konsiderohet e ligjshme kushtetuese me prononcime të ndryshme.

<sup>88</sup> Në lidhje me Rregullat e Hamburgut shihni në doktrinën S. ZUNARELLI *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL*, vep. cit., faqe 1022. Shih gjithashtu F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore e la distribuzione dell'onere della prova nelle Regole dell'Aja-Visby, nelle Regole di Amburgo e nelle Regole di Rotterdam* in *Diritto Marittimo*, 2014, f. 242 e ss.; L. TULLIO, *Le basi della responsabilità del vettore nelle regole di Rotterdam. Confronto con le regole di Aia e di Amburgo* in *Diritto dei Trasporti*, 2014, fq. 521 e ss.; L. ZHAO, *An analysis of transport documents and electronic transport records under Rotterdam Rules* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (editors), *Current issues in maritime and transport law*, Bonomo Editore, 2016, fq. 20; S.M. CARBONE, A. LA MATTINA, *Diritto internazionale uniforme in materia di trasporto di merci per mare: recenti tendenze verso una prospettiva multimodale* in *Rivista del diritto della navigazione*, 2011, f. 571 e ss.

Në të vërtetë, Rregullat e Hamburgut, siç kemi parë më sipër, pranohen pjesërisht në sistemin kodik të transportit detar. Por legjislacioni i diktuar nga Kodi Detar, i miratuar nga ligjvënësi shqiptar 2 vjet para hyrjes në fuqi të Rregullave të Hamburgut, duket të jetë një rregullore e përzier me rregullat e huazuara nga dy konventat e sektorit.

Asnjë përpjekje ndërkombëtare nuk është bërë lidhur me qasjen e Shqipërisë ndaj miratimit të Rregullave të Roterdamit<sup>89</sup>, të cilat aktualisht janë të hapura për nënshkrimin e anëtarësimit.

Në thelb, sipas mendimit tonë, pranimi i Shqipërisë në Rregullat e Hamburgut, i cili është nënshkruar dhe është bashkuar me vendet në zhvillim, dhe në çdo rast me rëndësi të kufizuar në tregtinë ndërkombëtare detare,<sup>90</sup> është për shkak të trajnimit të tij në pasqyrim të UNCITRAL dhe jo një qëndrim i marrë nga shteti shqiptar në lidhje me pajtimin e duhur dhe mbrojtjen e interesave të transportuesve apo të ngarkuesve.

Nga kjo pikëpamje, duke u bazuar në sa më sipër, nuk mund të themi se në një të ardhme të afërt Shqipëria mund të zgjedhë pajtueshmërinë me Rregullat e Roterdamit.

#### **4. Përfundime e gjetje të kapitullit**

Rregullimi ligjor i përshkruar në këtë mënyrë nga legjislacioni i posaçëm shqiptar në lidhje me sektorin detar mund të konsiderohet si i miratuar kohët e fundit, pasi vetëm në vitin 2004 u miratua Kodi Detar dhe vetëm në vitin 2006 Shqipëria aderoi në Konventën e Hamburgut.

Kodi Detar është rezultat i një pune që është më shumë një përkthim sesa një hartim i vërtetë. Ndonjëherë është përkthyer keq dhe nganjëherë ka gabime në parashikimet e saj. Lidhur me kontratën e transportit të mallrave, rregullimi i Kodit rezulton një përzierje të

---

<sup>89</sup> Ne doktrine shiko: F. BERLINGIERI, S. ZUNARELLI, C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "wholly or partly by sea"* ne *Il Diritto Marittimo*, 2008, pj. 4, fq. 1161 dhe ne vijim.

<sup>90</sup>S. ZUNARELLI, M.M.COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, vep. cit., fq. 274

disiplinave të konventave të sektorit, njëra prej të cilave është Konventa e Hamburgut e vitit 1978. Rregullorja e kontratës së transportit me karakter ndërkombëtar, sipas mendimit tonë, mund të merret tërësisht nga marrëveshja e lartpërmendur.

Zbatimi i Kodit Detar nëpërmjet përdorimit të së drejtës ndërkombëtare private do të çonte në praninë e Shqipërisë me dy modele të rregullimit të kontratës së transportit, megjithëse të ngjashme me njëri-tjetrin.

Sipas mendimit tonë, do të ishte e lavdërueshme që ligjvënësi të marrë parasysh nevojën për rregullim më të mirë të sektorit dhe për këtë qëllim nxit reformën e Kodit Detar, edhe pse ky kod ka qenë në fuqi vetëm për 13 vjet.

Ky proces i reformës do të ishte me interes jo vetëm transpozimin e një Kodi të ofruar nga ekspertët e Bashkimit Evropian, por ishte rezultat i një pune të bërë nga një grup studiuesish të subjekteve të ndryshme. Do të ishte gjithashtu një mundësi për të shqyrtuar miratimin e Rregullave të Roterdamit, duke ri-rregulluar transportin detar të mallrave.

Në të vërtetë, sa i përket strukturës së tërë të kodit, duhet të thuhet se tendenca është drejt modeleve evropiane të rregullimit në këtë sektor. Për këtë qëllim, sipas mendimit tonë, do të ishte një rrugë e mirë për të ndjekur qasjen ndaj rregullimit që ofron sistemi italian të fenomenit të transportit detar. E njëjta rrugë e bërë nga Shqipëria në vitin 1994 lidhur me sistemin kodik të së drejtës së zakonshme me adoptimin e Kodit Civil. Siç kemi parë Kodi Civil Shqiptar lidhur me rregullimin e kontratës së transportit, pasqyron disa pika të ndeshjes me Kodin Civil Italian.

Shqipëria, ashtu si Italia, është një vend me një traditë të gjatë detare dhe me portet e rëndësishme në tregtinë detare të Korridorit VIII të BE. Edhe nëse në një shkallë më të vogël, duke marrë parasysh peshën specifike të vendit, do të ishte me interes që Shqipëria të zhvillonte një sistem rregullator të ngjashëm me Italinë për fenomenin e transportit, sidomos përsa i përket transportit detar.



Në këto kushte mbetemi shpresëplotë se, ashtu sic shumë pjesë tjera të legjislacionit kanë pësuar një ndryshim rrënjësor dhe sistematik, një reformë në Kodin Detar do të jetë prioritet për legjislatorin tonë në një të ardhme të afërt.

## **Kapitulli IV –Rregullime të aspekteve të kontratës së transportit në Kodin Ajror dhe atë hekurudhor**

### ***Seksioni I - Kontrata e transportit në transportin ajror***

#### **1. Adoptimi i Konventës së Montrealit si përcaktuesi kryesor i përgjegjësisë në kontratën e transportit.**

Përgjegjësia e transportuesit ajror në transportin ndërkombëtar disiplinohet nga Konventa e Montrealit<sup>91</sup> e 28 majit 1999 mbi transportin ajror ndërkombëtar dhe nga Konventa e Varshavës e 12 tetorit 1929<sup>92</sup>. Për më tepër duhet thënë se Konventa e Montrealit është ratifikuar edhe nga Komuniteti Europian, sipas dispostitës së art. 53, § 2 që lejtonte ratifikimin edhe nga organizmat ndërkombëtare rajonale megjithëse pa asnjë efekt mbi numrin e Shteteve të nevojshme për hyrjen në fuqi.

Konventa e Montrealit, njësoj si ajo e Varshavës e 1929, i aplikohet transporteve ndërkombëtare, atëherë kur vendi i nisjes dhe ai i mbërritjes gjenden në territorin e dy Shteteve palë, ose në territorin e një Shteti palë edhe nëse është parashikuar një zbritje në territorin e një Shteti jo palë (neni 1, §2 Konv Montreal 1999).

Pra të dyja këto konventa i aplikohen ekskluzivisht transporteve ajrore, përveç se me karakter ndërkombëtar, që janë me pagesë, apo edhe nëqoftëse nuk parashikohet pagesë, janë të kryer nga një sipërmarrje e transportit ajror (neni 1, §1 Konv. Varshavës 1929; neni 1, § 1 Konv. Montreal).

Qëllimi kryesor i Konventës së Montrealit ishte ai i ngritjes së kufirit të dëmshpërblimit duke patur parasysh se këto ishin shumë të ulët, të paktën në krahasim me nivelin e mirëqënies dhe jetesës në vendet e zhvilluara, dhe ishin vendosur atëherë kur fluturimi ishte

---

<sup>91</sup>Mbi kushtet që çuan në hyrjen në fuqi të Konventës së Montrealit, shiko E.G.ROSAFIO, *Convenzionedi Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, në *Diritto del turismo*, 2004, 10.

<sup>92</sup>Mbi kuadrin e burimeve të ligjit uniform në lidhje me transportin ajror ndërkombëtar, megjithëse është botuar para hyrjes në fuqi të Konventës së Montrealit, shiko, S.BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001.

në hapat e tij të parë<sup>93</sup>.

Linjat kryesore të Konventës së Montrealit në fushën e dëmit prej vdekjes apo lëndimit të personit kishin hyrë në normativën europiane nëpërmjet Rreg BE 2027/97 të Këshillit të 9 tetorit 1997 mbi përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast aksidenti që sjell dëme për pasagjerin<sup>94</sup>. Pas aprovimit të konventës nga Konferenca diplomatike, në të drejtën komunitare u rishikua Rreg. 2027/97 me Rreg. 889/2002 të Parlamentit European dhe Këshillit të 13 majit 2002.

Në nivel komunitar janë rregulluar edhe aspekte që nuk përfshiheshin në të drejtën uniforme, si në veçanti (që me Rreg. 295/91/KEE jo më në fuqi) mbrojtja e pasagjerit në rast të mohimit të imbarkimit në transportet ajrore të linjës; tema sot rregullohet (bashkë me atë të asistencës së pasagjerëve në rast anulimi dhe vonese) nga Rreg. 261/2004/KE të Këshillit të 11 shkurtit 2004.

Por në nivel komunitar më shumë së arsytet për të mbrojtur pasagjerët ka qenë nevoja për të patur një rregullim të përbashkët e të njëjtë me qëllim që të mos çënohej tregu nga probleme të konkurrencës duke lejuar që transportues nga vende të ndryshme të kishin regjime të ndryshme përgjegjësie, gjë që do të ndikonte në kostot e këtyre sspërmarrjeve duke shtrembëruar konkurrencën e lirë në nivel komunitar me anë të ofrimit të ofertave më të mira në treg.

Për më shumë e drejta komunitare ka ndikuar edhe në të drejtën për informim të pasagjerit dhe detyrimin transportuesit për ta servirur atë. Kjo duket edhe në Rreg. 2027/97 ku neni 6 i detyron të gjithë transportuesit që ofrojnë shërbime ajrore në Komunitet të vënë në dispozicion të pasagjerit një dokument sintetik që përmban pikat kryesore që rregullojnë përgjegjësinë për pasagjerët dhe bagazhet e tyre. Për më shumë Rreg. 261/2004/BE në nenin 14 detyron transportuesin ajror që të japë të gjitha informacionet e duhura dhe të publikojë të

---

<sup>93</sup> shiko M.M.COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, në *Dir. mar.*, 2000, 798, 799.

<sup>94</sup>Mbi të cilat shih gjerësisht G.ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero*, në *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749;G.SILINGARDI, *Reg. CE 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, në *Dir. trasp.*, 1998, 621; M.GRIGOLI, *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, në *Giust. Civ.*, 2000, II, 363.

drejtat e pasagjerëve në rastet e moslejimit të imbarkimit dhe anulimit të fluturimit. Rreg. BE e Parlamentit dhe Këshillit 2111/2005 parashikon krijimin e një liste me transportues që nuk lejohen të fluturojnë në qiejt komunitarë për arsye sigurie (“*black list*”) parashikon edhe detyrimin për ti komunikuar pasagjerit që në momentin e rezervimit “identitetin e transportuesit apo transportuesve efektivë”, në lidhje me rastin kur nuk koinçidon transportuesi kontraktual me atë faktik.

Duhet të përmendim së fundmi edhe Kartat e të drejtave të pasagjerëve, që janë dokumenta njohës të mënyrave për të ushtruar dhe mbrojtur të drejtat e tyre. Këto kanë lindur nga një iniciativë e Komisionit<sup>95</sup> për ti dhën të mundur pasagjerëve të njihen me të drejtat e tyre.

Megjithatë rregullimi që ofron konventa e Montrealit në lidhje me kontratën e transportit të mallrae për aspekte të përgjegjësisë ndaj dëmit të shkaktuar është e kufizuar.

Konventa e Montrealit ka ripropozuar zgjidhjet e IV Protokollit të Montrealit 1975 në temën e transportit ajror të mallrave, me diferencimin përsa i përket disiplinës së përgjegjësisë së transportuesit për humbje apo prishje, kundrejt asaj të transportit të bagazheve të dorëzuara, duke u larguar nga skema fillestare e Konventës së Varshavës që i konsideronte bashkarisht të dyja rastet.

Ashtu si në IV Protokollin e Montrealit 1975 për dëmet nga humbja<sup>96</sup> ose prishja e

---

<sup>95</sup>Mbi të cilën shiko Komunikatën e 21 qershorit 2000, dok. COM(2000) 365, përkufizimi “Mbrojtja e pasagjerëve të transportit ajror në Unionin evropian”. Shiko dhe I. PALANDRI, *Carta dei diritti del passeggero del trasporto aereo. L'Unione europea rafforza la tutela dei viaggiatori*, në *Dir. tur.*, 2005, 163.

<sup>96</sup>Në nocionin e humbjes duhet të rifuten edhe anomalitë në ridorëzim, sipas së cilit (condivisibilmente) konsiderohet me referencë në nenin 18 të Konventës së Varshavës (Kasacioni italian., 18 korrik 1991, n. 7977, në *Dir. trasp.*, 1992, 165, me shënim të M.M.COMENALE PINTO, *Trasporto aereo e consegna della merce a persona diversa dal destinatario*). Probleme mund të lindin në lidhje me disiplinën e nenit 31 të Konventës së Montrealit, dhe në veçanti për sa i përket §2 të tij, që i korrespondon nenit 26, §2, të Konventës së Varshavës, duke vendosur kështu të njëjtat probleme të interpretimit. Bëhet fjalë për parashikimin e një dekadence për veprimet për dështim dhe vonesë, në rastin e pritjes pa rezerva. Ndërkohë duket se nuk ekzistojnë dyshime rreth pazbatueshmërisë së një discipline të tillë ndaj humbjes totale (Kasacioni italian., 20 nëntor 1990, n. 11202, në *Dir. mar.*, 1991, 985; E.FOGLIANI, *L'art. 954 cod. Nav. E le riserve alla riconsegna nel trasporto aereo nazionale di merci*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 515, 518), më pak e lehtë është zgjidhja në lidhje me humbjen e pjesëshme. Për çështjen fundit, në ligj është vendosur që marrësi të shkatërrohet nga veprimi, në mënyrë të njëjtë me atë të avarisë, aty ku nuk ka arritur të formulojnë rezervat me kushtet e nenit 26 të Konventës së Varshavës: cass., 21 qershor 1996, n. 5768, në *Dir. mar.*, 1998, 685, me shënim të S.POLLASTRELLI, *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale delle merci; contra*:Kasacioni, 6 tetor 1993, në *Dir. trasp.*, 1995, 613, me shënim të SIA, *Sull'applicabilità dell'art. 26 Convenzione di Varsavia alla perdita parziale di merci*.

parashikohet një rejim përgjegjësie objektive<sup>97</sup>. Transportuesi, përtej provës liruese të përgjithshme që bëhet i ngarkohet të dëmtuarit (neni 20 Konv. Montreal), mund të lirohet vetëm duke dhënë provën e rrethanave që nuk janë thjesht mungesa e fajit të tij për shkaktimin e faktit dëmtues apo në mos parandalimin e tij, duke implikuar, rëndësinë e një rrethane anomale jashtë nga sfera e tij e kontrollit: prejardhja e dëmit nga natyra apo defektet e veta të sendeve, nga ambalazhi defektos i kryer jo nga transportuesi apo agjentët e tij, nga lufta apo konflikti i armatosur, nga një veprim i administratës publike (neni 20, §2 Konv. Montreal).

Transportuesi përfiton, veç kësaj, një kufizim dëmshpërblimi (neni 18 e 22, §3 Konv. Montreal)<sup>98</sup>. Në veçanti, kufizimi i dëmshpërblimit llogaritet në 17 SDR për kilogram të peshës së mallit, përveç rastit të deklaratës së interesit special për dërgimin e shoqëruar me një suplement tarifar<sup>99</sup> (neni 22, § 3 Konv. Montreal).

Në Konventën e Montrealit nuk është ripropozuar shprehimisht pohimi i pakapërcyeshmërisë së kufirit të dëmshpërblimit në favor të transportuesit ajror të mallrave (kushdo qoftë prejardhja e dëmit), e vendosur në art. 24, §2 të Konventës së Varshavës, të futur nga art. VIII i Protokollit të IV të Montrealit më 1975. Megjithatë nuk duket se mund të dyshohet për dëshirën e legjislatorit të së drejtës uniforme të Konventës së Montrealit për të ruajtur parimin e pakapërcyeshmërisë së kufirit të dëmshpërblimit për transportin e mallrave<sup>100</sup>. Megjithë vazhdimin e mbajtjes së parimit të pakapërcyeshmërisë të kufirit, duket se mund të përjashtojmë përfitimin e kufizimit të paktën përse i përket dëmit që lidhet

---

<sup>97</sup>G.ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore, në Dir. mar., 2001, 549, 552.*

<sup>98</sup>Si pasojë, për transportin e mallrave në menyrat e saj të ndryshme mbetet e vlefshme lehtësimi i nënshtrimit tendencial të institucionit të kufizimit kompensues (M.RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 49 ss.), lehtësim që megjithatë, nuk është zgjeruar në transportin e personave, duke marrë parasysh zhvillimet e fundit të disiplinës së transportit ajror, e megjithatë fat i paktë që ky institucion ka patur në lidhje me rregullat e kontratës së kalimit detar (Italia nuk ka ratifikuar Konventën e Athinës së 13 dhjetorit 1974, ashtu siç nuk kishte ratifikuar Konventën e mëparshme të Bruksellit të 29 prillit 1961, as kishte futur shenjë disiplinë të ngjashme në kodin e udhëtimit).

<sup>99</sup>Sipas një aspekti të tillë specifik, regjimi i kufizimit në fjalë duket se nuk kundërshton principet e përcaktuara në kohën e saj (sipas nenit 423 të kodit të udhëtimit, duke hedhur poshtë, atëherë, çështjen relative të legjimitetit) nga Gjyk Kusht. Ita., 19 nëntor 1987, n. 401, në *Dir. trasp., II/1988, 196*, me shënim të M.M. COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e la sua legittimità costituzionale.*

<sup>100</sup>G.ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal*, cit., 588; F.BERLIONGIERI JR., *Il trasporto di merci nella Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale – Ambito temporale di applicazione dell'adisciplina uniforme e disciplina della responsabilità del vettore*, në *Il nuovo diritto aeronautico – In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 616, 627.

me një sjellje të qëllimshme të transportuesit<sup>101</sup>.

Shqipëria është një nga vendet që ka adoptuar konventën e Montrealit dhe e ka ratifikuar atë. Rregullimi që kjo konventë ofron edhe në lidhje me transportin e mallrave dhe kontratën përkatëse është bërë njëkohësisht pjesë e Kodit Ajror të R.Sh.

## 2. Rregullimi i ofruar nga Kodi Ajror Shqiptar

Rregullimi i transportit ajror në Shqipëri bëhet nga Kodi Ajror<sup>102</sup>, i cili së fundmi

---

<sup>101</sup>Mbi çështjen, mund t'i referohemi evolucionit të doktrinës dhe ligjit mbi kufijtë e kompensimit të përmbajtura në instrumente të tjeratë së drejtës uniforme në temën e transportit, duke patur parasysh “influenca reciproke” midis tekteve të së drejtës uniforme në temën e transportit (aspekt për të cilin, shiko G.ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in materia di trasporto*, lidhur me Konventën e Xhenovës (22-23 janar 1999) për njëqind vjetorin e revistës E drejta detare, në *Dir. mar.*, 1999, 197, 204 ss. Me referencë specifike ndaj kufinjve kompensuese). Në mënyrë të veçantë duhet të kujtonhet debati mbi interpretimin e nenit 4, § 5, I Konventës së Bruksellit I 25 gusht 1924 mbi unifikimin e disa rregullave mbi faturën e ngarkimit dhe, në tekstin origjinal, nuk përmbajnë një dispozitë të shprehur të dekadencës nga kufizimi (ndryshe nga teksti i ndryshuar nga Protokollin i Visby-t i 1968) madje përjashtonte që, me përjashtim të deklaramit të vlerës, vektori dhe anija “en aucun cas” mund të ngarkohen në përgjegjësi mbi kufijtë e kompensimit që vetë norma parashikon. Megjithatë, është konsideruar se, edhe në fuqi të kësaj disipline, përfitimi i kufizimit nuk ishte operativ në lidhje me veprimin e paramenduar të operatorit, që manifestohet “në përpjekjen që të mos kryejë ose të mos kryejë siç duhet” nga detyrimi i supozuar (M.RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 110, të cilat duhet të konsultohen për referencë të mëtejshme. Shiko edhe S.M.CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988, 328 ss.; S.ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, në *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, 133, 136), duke tejkualuar vendosjen që do të kufizonte veprimin e kufijve në rastet e fakteve të operatorit të transportit i motivuar për të shkaktuar qëllimisht dëme.

<sup>102</sup> Kodi është i përafuar me: Rregulloren (BE) 2018/1139 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 4 korrik 2018 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie të Sigurisë së Aviacionit të Bashkimit Europian, dhe që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 2111/2005, (KE) Nr. 1008/2008, (BE) Nr. 996/2010, (BE) Nr. 376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, dhe që shfuqizon Rregulloret (KE) Nr. 552/2004 dhe (KE) Nr. 216/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, dhe Rregulloren e Këshillit (KEE) Nr. 3922/91. Numri CELEX 32018R1139, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.212, datë 22.8.2018, fq.1-122; Rregulloren (KE) Nr. 1008/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 24 shtator 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Europian”, e ndryshuar”. Numri CELEX 32008R1008, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.293, datë 31.10.2008, fq.3-20; Rregulloren (KE) Nr. 1070/2009 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 549/2004, (KE) Nr. 550/2004, (KE) Nr. 551/2004 dhe (KE) Nr. 552/2004, me qëllim përmirësimit e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit europian”. Numri CELEX 32009R1070, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.300, datë 14.11.2009, fq.34-50; Rregulloren (BE) Nr. 996/2010 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 20 tetor 2010 “Mbi hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE”, e ndryshuar”. Numri CELEX 32010R0996, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian,

ështëripropozuar me ligjin nr. 96 të 2020 duke ndryshuar Kodin e parë ajror të miratuar në 2010. Ky ndryshim legjislativ ka ardhur për të iu përshtatur më mirë ndryshimeve të kërkuara në kuadër të procesit të itegritimit dhe përafrimit të legjislacionit tonë me BE. Duke marrë shkas nga adoptimi i Kodit të ri Ajror, legjislatori ka bërë ndërhyrje të rëndësishme edhe në pjesën që rregullon transportin e pasagjerëve dhe mallrave në rrugë ajrore. Duhet theksuar se Kodi Ajror rregullon vetëm në mënyrë marxhinale kontratën e transportit ajror qoftë të pasagjerëve qoftë të mallrave, por përqëndrohet më shumë te normat e unifikuara në të drejtën ndërkombëtare, si më sipër në paragrafin e parë, në lidhje me përgjegjësinë e transportuesit përgjatë zbatimit të një kontrate transporti. Këto norma janë të paderogueshme nga liria kontraktore e palëve dhe e integrojnë kontratën e transportit atëherë kur ajo është një kontratë transporti ajror.

Kështu, Kodi Ajror në Kapitullin e XI (përgjegjësia dhe të drejtat e pasagjerëve) rregullon pjesën e të drejtës private e cila duhet të integrojë kontratën e transportit ajror të lidhur midis palëve. Mbasi jep rregulla të përgjithshme për llogaritjen e SDR-ve dhe juridiksionit, në nënkapitullin e 3-të vendos për përgjegjësinë e operatorit ajror në rastin e dëmeve ndaj palëve të treta në fluturim. Kështu, palë të treta do të kuptohen të gjithë ato persona që nuk kanë një lidhje me operimin e avionit apo me pronësinë e tij. Rregullimi i ofruar nga nenet 132 e vijues të Kodit Ajror rregullojnë përgjegjësinë e operatorit të avionit dhe personelit të punësuar prej tij kur “si pasojë e ndodhjes së një aksidenti gjatë operimit të avionit, personit i shkaktohet një dëmtim trupor, dëmtim i pronës dhe/ose vdekje”<sup>103</sup> duke fiksuar edhe detyrimet e kompensimit në rast vdekje<sup>104</sup> apo dëmtimi trupor<sup>105</sup> apo kufirin maksimal të

---

Seria L, nr.295, datë 12.11.2010, fq.35-50; Rregulloren (KE) Nr.300/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 11 mars 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) Nr. 2320/2002”, e ndryshuar”. Numri CELEX 32008R0300, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.97, datë 9.4.2008, fq.72-84.

<sup>103</sup> Neni 132 Kodi Ajror

<sup>104</sup> Neni 133 i Kodit Ajror thekson se “1. Në rast vdekjeje të një personi, kompensimi përfshin koston e trajtimit mjekësor, të ardhurat e munguara të viktimës së aksidentit gjatë trajtimit mjekësor deri në çastin e vdekjesdhe koston e funeralit, të cilat i rimburohen personit që është i detyruar të mbulojë këto shpenzime. 2. Në rast se viktimat e aksidentit ka detyrime financiare ndaj një personi të tretë në kohën e aksidentit, sipas detyrimeve ligjore, personi përgjegjës për kompensim është përgjegjëse dhe për shlyerjen e këtyre detyrimeve, të cilat viktimat parashikohet t'i shlyente gjatë jetës së tij. Ky rregull zbatohet edhe ndaj një personi të tretë, i cili ka qenë konceptuar, por nuk kishte lindur në kohën e aksidentit”.

<sup>105</sup> Neni 134 përcakton se “1. Në rast të dëmtimit trupor, kompensimi përfshin: a) shpenzimet e trajtimit mjekësor; b) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së trajtimit mjekësor të të plagosurit; c) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së humbjes së përkohshme ose të përhershme, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse); ç) të ardhurat e pakësuara si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);

kufizimit për një aksident i cili kufizohet sipas masës së avionit në ngritje<sup>106</sup>. Këto parashikime normative në Kodin Ajror integrohen pësa i përket natyrës së dëmit, mundësisë për të kërkuar dëmshpërblim apo rasteve të parashikuara të dëmit nga dispozitat e Kodit Civil mbi dëmin sipas nenit 137 të Kodit Ajror. Kështu këto nene rregullojnë përgjegjësinë jashtëkontraktore pasi në lidhjen me përgjegjësinë kontraktore, pra në rastet kur kemi një kontratë të lidhur dhe të dokumentuar midis operatorit dhe pasagjerit, neni 132 pika 4 e referon rregullimin e përgjegjësisë në nenet 141 deri në nenin 149 të Kodit Ajror.

Në lidhje me përgjegjësinëkontraktuale Kodi ajror i referohet rregullimit të ofruar nga Konventa e Montrealit, në të cilën Shqipëria është palë, por dispozitat e Kodit Ajror në nenet 141 e vijues vijnë me rëndësi në ato raste ku Konventa e Montrealit nuk gjen zbatim qoftë përsa i përket rasteve të transportit të brendshëm kombëtar qoftë në rastet kur ligji i aplikueshëm sipas të drejtës ndërkombëtare private i referohet specifikisht legjislacionit shqiptar dhe detyrimisht do të rregullohen nga legjislacioni i brendshëm shqiptar, në këtë rast Kodi Ajror<sup>107</sup>. Gjithsesi, edhe rregullimi që Kodi Ajror shqiptar ofron është i njëjtë dhe identik me parashikimet e konventës së Montrealit dhe me rregulloret e BE në lidhje me

---

d) shpenzimet si pasojë e rritjes së nevojave vetjake. 2. Viktima mund të pretendojë një kompensim të drejtë monetar për dëmin jomaterial.”

<sup>106</sup> Neni 135 kufizon në “1. Shuma e përgjegjësisë për një aksident kufizohet sipas MMN-së së avionit si më poshtë: a) më pak se 500 (pesëqind) kg deri në 750 000 (shtatëqind e pesëdhjetë mijë) SDR; b) më pak se 1 000 (një mijë) kg deri në 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) SDR; c) më pak se 2 700 (dy mijë e shtatëqind) kg deri në 3 000 000 (tre milionë) SDR; ç) më pak se 6 000 (gjashtë mijë) kg deri në 7 000 000 (shtatë milionë) SDR; d) më pak se 12 000 (dymbëdhjetë mijë) kg deri në 18 000 000 (tetëmbëdhjetë milionë) SDR; dh) më pak se 25 000 (njëzet e pesë mijë) kg deri në 80 000 000 (tetëdhjetë milionë) SDR; e) më pak se 50 000 (pesëdhjetë mijë) kg deri në 150 000 000 (njëqind e pesëdhjetë milionë) SDR; ë) më pak se 200 000 (dyqind mijë) kg deri në 300 000 000 (treqind milionë) SDR; f) më pak se 500 000 (pesëqind mijë) kg deri në 500 000 000 (pesëqind milionë) SDR; g) 500 000 (pesëqind mijë) kg dhe më shumë deri në 700 000 000 (shtatëqind milionë) SDR. 2. Në rastet e vdekjeve dhe të dëmtimeve trupore përgjegjësia është e kufizuar deri në 100 000 (njëqind mijë) SDR. 3. Në rast se shuma totale e kompensimit të viktimave të të njëjtit aksident tejkalon shumën maksimale sipas pikës 1 të këtij neni, kompensimi për çdo viktimë duhet të zvogëlohet në mënyrë të barabartë, në përputhje me raportin e shumës totale të kërkuar me shumën maksimale. 4. Në rast se kërkohet kompensimi për dëmtim vetjak dhe dëmtim material, dy të tretat e shumës maksimale, sipas pikës 1 të këtij neni, do të paguhen për dëmtimet vetjake. Në rast se kjo shumë nuk është e mjaftueshme për të mbuluar të gjitha kërkesat, ajo duhet të jepet në mënyrë të përpjesshme. Një e treta e shumës maksimale duhet të jepet në mënyrë të përpjesshme për dëmtimet materiale dhe për dëmtimet personale, të cilat nuk janë mbuluar ende.”

<sup>107</sup> Neni 141 thekson se “Dispozitat e këtij nënkapitulli zbatohen për përgjegjësinë e bazuar në një kontratë transporti ajror, për vdekjen dhe dëmtimet trupore të një pasagjeri, në rastin e një aksidenti, të vonesave të transportit të një pasagjeri dhe të shkatërrimit, humbjes, dëmtimit ose të vonesës së bagazheve dhe për sigurimet e tyre, vetëm në rast se ato nuk parashikohen apo rregullohen nga konventa për unifikimin e rregullave të caktuara, që lidhen me transportimin ajror ndërkombëtar (Konventa e Montrealit).”



përgjegjësinë kontraktuale të operatorit ndaj pasagjerit në rast vdekje, dëmtimesh trupore<sup>108</sup>, vonesash<sup>109</sup> në udhëtim apo dëmtimit të bagazheve<sup>110</sup>. Gjithashtu, në rastin e përgjegjësisë kontraktuale, Kodi përcakton masën dhe llojin e përgjegjësisë, e cila është solidare, për transportin e njëpasnjëshëm nga ajri, transportin e kryer nga transportuesi i ndryshëm nga ai kontraktual, përgjegjësinë e transportuesit faktik dhe kufizimin e pretendimeve.

Në nenin 145 ky Kod thekson se pretendimet për zhëmtim kontraktual bëhen ekskluzivisht

---

<sup>108</sup> Neni 142 I Kodit të ri Ajror shprehet se “1. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një pasagjeri, vetëm në rast se aksidenti, me pasojë vdekjen apo dëmtimin, ndodh në bordin e avionit ose gjatë procesit të ngjitjes ose zbritjes nga bordi i avionit. 2. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet që rrjedhin sipas pikës 1 të këtij neni, për masën e dëmeve mbi 100 000 (njëqind mijë) SDR për çdo pasagjer, në rast se transportuesi provon se një dëmtim i tillë: a) nuk ndodh si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij; b) ndodh vetëm si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga një palë e tretë. Shuma maksimale, sipas pikës 2 të këtij neni, zbatohet, gjithashtu, edhe për kompensimin me pagesa periodike. 3. Në rast se shuma totale që duhet t’u paguhet disa përfituesve për vdekjen ose dëmtimin trupor, sipas pikës 1 të këtij neni, është më e madhe se kufiri i parashikuar dhe në rast se transportuesi është shkarkuar nga përgjegjësia, sipas pikës 2 të këtij neni, shuma e përgjegjësisë përkatëse zvogëlohet në përpjesëtim me raportin e shumës totale të kërkuar dhe shumës maksimale sipas pikës 2 të këtij neni.”

<sup>109</sup> Neni 143 thekson se “1. Transportuesi është përgjegjës për dëmtimet e shkaktuara nga vonesat në transportimin ajror të pasagjerëve. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet, shkaktuar nga vonesa, kur provon se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme për të shmangur dëmtimin, ose kur provon se marrja e masave të tilla ishte e pamundur. 2. Në rast dëmi të shkaktuar nga vonesa në transportimin e një personi, siç përcaktohet në pikën 1 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet deri në 4 150 (katër mijë e njëqind e pesëdhjetë) SDR. Ky kufizim nuk respektohet në rast se provohet që dëmtimi shkaktohet nga neglizhenca e transportuesit, punonjësit ose agjentëve të tij, e bërë me qëllim për të shkaktuar dëm.”

<sup>110</sup> Sipas nenit 144 “1. Transportuesi është përgjegjës për dëmet e shkaktuara në rast shkatërrimi, humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të dorëzuara (checked baggage) kur këto veprime ndodhin në bordin e avionit apo gjatë periudhës në të cilën bagazhi i dorëzuar është në përgjegjësinë e transportuesit. Transportuesi nuk është përgjegjës kur dëmtimi rrjedh nga një defekt i mbartur, cilësi ose cen i bagazhit. 2. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar në rast vonese të bagazhit të dorëzuar, përveçse kur vërtetohet se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme për të shmangur dëmtimin, ose kur marrja e masave të tilla ishte e pamundur. 3. Në rast humbjeje, shkatërrimi ose dëmtimi të bagazhit të dorës (hand baggage), përfshirë edhe sendet vetjake, transportuesi është përgjegjës nëse vërtetohet që ai, punonjësit dhe agjentët janë fajtorë për veprimet e kryera. Në rast vonese të bagazhit të dorës zbatohet, sipas rastit, pika 2 e këtij neni. 4. Në rastet e pikave 1, 2 e 3 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për shkatërrimin, humbjen, dëmtimin ose vonesën kufizohet në 1 000 (një mijë) SDR për çdo pasagjer. Ky kufizim nuk respektohet nëse në kohën kur bagazhi i dorëzuar është marrë nga transportuesi, pasagjeri bën një deklaratë të veçantë interesi për dorëzimin në destinacion dhe, sipas rastit, paguan një shumë shtesë. Në këtë rast, transportuesi paguan shumën e deklaruar, përveç rastit kur ai provon se shuma e deklaruar është më e madhe se interesi aktual i pasagjerit në dorëzimin në destinacion. 5. Pika 4 e këtij neni nuk respektohet në rast se dëmtimet janë të qëllimshme ose shkaktohen nga neglizhenca e transportuesit, punonjësve ose e agjentëve të tij. 6. Në rast dëmtimi, pritësi i bagazheve ankohet te transportuesi në çastin e zbulimit të dëmtimit, por jo më vonë se 7 (shtatë) ditë nga data e marrjes, në rastin e bagazhit të dorëzuar. Në rast dëmtimi për arsye vonese, ankimi bëhet jo më vonë se 21 (njëzet e një) ditë nga data kur ai ka marrë bagazhin në dorëzim. Ankesa bëhet me shkrim. Nëse ankesa nuk bëhet brenda afateve, transportuesi nuk mban përgjegjësi. Nëse pasagjeri e pranon bagazhin e dorëzuar pa ndonjë rezervë, prezumohet se bagazhi është marrë pa dëmtime. 7. Në rast se bagazhi i dorëzuar ka humbur, kërkesa, sipas pikës 1 të këtij neni, bëhet vetëm nëse transportuesi pranon humbjen ose me kalimin e periudhës 21 (njëzet e një) ditore nga data kur bagazhi duhej të kishte arritur.”

sipas përcaktimeve të Kodit Ajror dhe kushteve e kufizimeve të cilat i shqyrtoam më lart, duke i dhënë një kriter specialiteti dëmshpërblimit kontraktual qoftë nga parashikimet e ndryshme kontraktore të dhëna nga liria dhe autonomia e palëve, qoftë përjashtimit të dispozitave të Kodit civil të cilat rregullojnë përgjegjësinë kontraktuale apo masën e saj. Po ashtu, neni 149 thekson se, pavarësisht përcaktimeve të kontratës së transportit apo marrëveshjet e vecanta të nënshkruara përpara ndodhjes së dëmtimit, cdo marrëveshje tjetër in pejus dhe që bie në kundërshtim me rregullat e përcaktuara nga nenet 141 deri në 149, do të konsiderohen si absolutisht të pavlefshme, duke i dhënë këtyre përcaktimeve ligjore karakterin e normave imperative të panegociueshme nga palët në hartimin e një kontrate transporti ajror me pasagjerë dhe bagazheve përkatëse.

Diskutimi është më i gjerë në lidhje me çështje të natyrës të së drejtës private si përgjegjësia e transportuesit, të drejtat e pasagjerëve ose menaxherit të aeroportit të cilat kanë ndryshuar thellësisht ose madje janë rregulluar nga e para në Kodin Ajror të 2010 dhe në atë të 2020. Interes i veçantë paraqitet në pjesën për të drejtat e pasagjerëve për shkak të inovacionit që sjell në sistemin e transportit ajror, duke marrë parasysh mungesën e një disipline specifike deri më tani në lidhje me këtë aspekt. Teknika legislative e përdorur është gjithashtu inovative, pasi rregullat përkthehen në kod si duke riprodhuar tekstin (e përkthyer në shqip) të standardit ndërkombëtar ose të ligjit të Komunitetit, dhe, ndonjëherë, duke iu referuar shprehimisht burimit konvencional me një të ashtuquajtur referencë "dinamike", siç është rasti i rregullave juridiksionale<sup>111</sup>.

Për më tepër, në të njëjtën linjë ka qenë edhe Kodi i 2010 që, gjithashtu ,parashikon legjislacionin për mbrojtjen e udhëtarëve (nenet 138-141 të Kodit Ajror) në përputhje me dispozitat evropiane. Ai përfshin dispozita mbi anulimin e fluturimit, vonesën ose mohimin e hipjes në avion me mundësinë e rimbursimit ose ri-planifikimit në një fluturim tjetër në kurriz të transportuesit kontraktual (neni 138). Për më tepër, ekziston një detyrim për t'i siguruar pasagjerit informacion mbi identitetin e transportuesit aktual (neni 139), ndërsa

---

<sup>111</sup> Për shembull, neni 115 i referohet drejtpërdrejt rregullave të Konventës së Montrealit duke siguruar që «... në rastet kur transporti ajror i nënshtrohet Konventës së Montrealit, juridiksioni rregullohet nga kjo konventë. Kur gjykatat shqiptare kanë juridiksion sipas nenit 33, par. 2, të Konventës së Montrealit, veprimet paraqiten para gjykatës së vendit ku pasagjeri ka vendbanimin e tij kryesor dhe të zakonshëm në ditën e aksidentit ». Një shembull tjetër është përkufizimi i special drawing rights. dhe vlerësimin e tij duke iu referuar metodës së vlerësimit të FMN-së në fuqi në kohën e gjykimit (neni 114.1 Kodi Ajror).

mbetet transportuesi kontraktual përgjegjës ndaj pasagjerit në rast se transportuesi aktual nuk është i përshtatshëm për të përmbushë detyrimet kontraktuale (përfshirje e mundshme në listën e zezë) dhe edhe nëse pasagjeri refuzon të fluturojë me transportuesin aktual (neni 140). Sanksionet për mosrespektim të këtyre dispozitave duhet të parashikohen nga rregullorja ministrore që akoma duhet të dalë (neni 138.4). Legjislacioni parësor parashikon gjithashtu zbatimin e këtyre garancive vetëm për fluturimet që bëjnë të paktën një ndalesë (përfshirë ato të ndërmjetme dhe tranzite) brenda zonës së ECAA.

Në lidhje me përgjegjësinë kontraktuale të bazuar në një kontratë transporti ajror, kodi përfshin legjislacionin uniform ndërkombëtar dhe rajonal (konventa Montreal 1999; detyrimet sipas ECAA). Për rastet në të cilat ky legjislacion nuk mund të zbatohet drejtpërdrejt (për shembull transporti i brendshëm ajror ose tek një shtet jo-kontraktues), ato zbatohen duke i ridrejtuar nëpërmjet neneve 141-149 rregullat e disiplinës ndërkombëtare të përfshira në Konventën e Montrealit, e cila është e zbatueshme, pavarësisht nga referenca e përgjithshme dinamike e bërë më parë, siç u përmend më lart<sup>112</sup>.

Si vihet re nga analiza e mësipërme, Kodi Ajror përqëndrohet në rregullimin e transportit të pasagjerëve dhe nuk prek transportin ajror të mallrave, e cila kryesisht i lihet rregullimit të lirisë dhe autonomisë së palëve në kontratë, e cila ka dhe ajo një rregullim të përgjithshëm në rang konvente. Duhet theksuar se, në rastet kur aplikohet ligji kombëtar dhe jo konventat ndërkombëtare, kryesisht ligji i aplikueshëm në transportin ajror të mallrave nuk shprehet me norma detyruese por e delegon rregullimin e tij te airëay bill (kontrata e transportit ajror) të palëve dhe nëse kjo nuk shprehet tek rregullimi i kontratës së transportit sipas Kodit Civil apo ato pak parashikime që gjenden në tekstin e Konventës së Montrealit të cilën Shqipëria e ka ratifikuar<sup>113</sup>.

Konventa e Montrealit, e ratifikuar nga Shqipëria, vendos rregulla për transportin e mallrave dhe lëshimin e një flete transporti ajror (neni 4), rregullon përmbajtjen e fletës së transportit ajror që është provë e lidhjes së kontratës së transportit dhe natyrën e saj (neni 5 e vijues), momentin e dorëzimit të mallit, detyrimet e palëve kontraktuese në lidhje me dorëzimin dhe

---

<sup>112</sup> MPPT, *Sectorial strategy*, cit., 27 s.

<sup>113</sup> Ligji nr. 9255 datë 15.07.2004 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën “për unifikimin e disa rregulave për transportin ajror ndërkombëtar””

formalitetet doganore, rastet e përgjegjesisë për dëmtimin e mallit<sup>114</sup> (neni 18) dhe rastet e kufizimit të përgjegjesisë dhe detyrimeve të transportuesit.

Përgjegjësia dhe kufizimi i saj në rastin e transportit ajror të malrave përcaktohet nga neni 22 pika 3 dhe 4 e cila e kufizon përgjegjësinë e operatorit të transportit në transportin ndërkombëtar të mallrave me ajër në shumën e 17 SDR për kilogram, përveç rasteve kur ngarkuesi ka plotësuar një deklaratë speciale interesi dhe ka paguar tarifë shtesë për këtë.

Megjithatë, në praktikë, të gjitha kompanitë ajrore antare të IATA ranë dakord të prezantojnë një formular standard të faturës ajrore (airëay bill) përtransport ndërkombëtar me ajër të ngarkesave të cilat nuk bien në kundërshtim me sa parashikuar në konventat ndërkombëtare të transportit ajror që janë në fuqi. Kjo është gjerësisht e pranuar në praktikën ndërkombëtare sepse paraqitja dhe formulimi i saj mundëson përfshirjen e të gjitha veçorive të kërkuara ngakonventa të ndryshme ndërkombëtare ajrore. Linjat ajrore kanë rënë dakord gjithashtu mbi Kushtet e Kontratës, të printuara në pjesën e prapme të *airëay bill*. Kushtet e Kontratës përfshijnë dispozitat mbi transportin ajror ndërkombëtar, parashikimet e konventave, si dhe terma të tjerë, të zbatueshëm në rastet kur asnjë nga konventat nuk zbatohet ose merret me çështje që nuk janë rregulluar në konventa. Kushtet e përgjithshme mbulojnë çështje të tilla sikufizimi i përgjegjesisë së transportuesit ajror, përgjegjësia e nëpunësve dhe agjentëve të transportuesit, afati për të paraqitur ankimin brenda një numri të caktuar ditësh, kufizimi i kohës dhe çështjeve të lidhura me to. Kushtet e Kontratës plotësohen nga Kushtet e Transportit të linjës ajroretë ngarkesave, të cilat shpesh gjenden në një broshurë ose manual të veçantë, të lëshuar nga transportuesi përpalët e interesuara sipas

---

<sup>114</sup> Neni 18 thekson se “1. Transportuesi përgjigjet për dëmtimin ne rastet e shkatërrimit, humbjes apo dëmtimit të mallit ne kushtet kur ngjarja qe shkakton dëmtimin ndodh gjate transportimit ajror. 2. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet ne rastet kur provohet se shkatërrimi, humbja apo dëmtimi i mallit rezulton nga një prej rasteve te mëposhtme: a) defekt i brendshëm apo cilësi e dobët e mallit; b) paketim difektoz i mallit nga persona te tjerë qe nuk janë transportuesi apo agjente a njerëz te tjerë ne shërbim te tij; c) një akt lufte apo konflikt i armatosur; d) një veprim i autoritetit publik qe kryhet ne lidhje me futjen, daljen apo transitin e mallit. 3. Transporti ajror ne kuptim te paragrafit 1 te këtij neni përfshin periudhën gjate se cilës malli është ne ngarkim te transportuesit. 4. Periudha e transportit ajror nuk shtrihet ne një transportim me toke, me det apo transport te brendshëm ujqor te kryer jashtë një aeroporti. Megjithatë nëse një transport i tille kryhet ne përputhje me një kontrate transporti ajror, për hir te ngarkimit, dërgimit ose transportimit, çdo dem supozohet, nëse nuk provohet e kundërta, te jete rezultat i një ngjarjeje, e cila ndodh gjate transportit ajror. Ne rast se një transportues, pa pëlqimin e dërguesit, zëvendëson transportin me një mënyrë tjetër transporti për te gjithë apo një pjese te transportit për te cilin është rene dakord ne marrëveshje midis palëve për te qene transport ajror, pra një transport I tille me një mënyrë tjetër transportimi konsiderohet te jete brenda periudhës se transportit ajror.”

kërkesës dhe të përfshira në faturën ajrore duke iu referuar në mënyrë dinamike. Kushtet e Transportit të miratuara nga një kompani ajrore trajtojnë çështje të tilla si kur bëhet dorëzimi, trajtimi i mallra që prishen ose mallra të rrezikshme, të drejtat e transportuesit të transportit në rast mos marrje ose mospagimi i tarifave dhe detyrimi i transportuesit në lidhje me dorëzimin engarkesën, gjendjen dhe paketimin e saj<sup>115</sup>.

## ***Seksioni II - Kontrata e transportit hekurudhor***

### **1. Kontrata e transportit në transportin hekurudhor**

Në transportin hekurudhor legjislacioni i brendshëm i cili rregullon, përtej rregullimieve të së drejtës publike, edhe pjesën e së drejtës civile, duke ja përshtatur nevojave dhe specialitetit të sektorit është Kodi Hekurudhor<sup>116</sup>. Shumë pak norma i dedikohen rregullimit të kontratës së transportit hekurudhor dhe ato më së shumti rregullojnë transportin e pasagjerëve, ku me rëndësi vjen pjesa normative e paderogueshme në lidhje me përgjegjësinë e operatorit të transportit përkundrejt pasagjerit-konsumator, pasi transporti

---

<sup>115</sup> Shiko si shembull General Terms and Conditions of Carriage of Cargo of Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft As of December 2019.e disponueshme në <https://lufthansa-cargo.com/documents/20184/13809273/General+Terms+and+Conditions+of+Carriage+of+Cargo.pdf/ae85e3a6-1cb7-19d8-a7aa-d68ca42539fa?t=1576675763301>

<sup>116</sup> I miratuar me ligjin nr. 142 tw 2016. Kodi wshw pwafruar pjeswrisht me Direktivën 2012/34/BE të Parlamentit European dhe Këshillit, datë 21 nëntor 2012, “Për krijimin e një zone të vetme europiane hekurudhore”, Numri CELEX 32012L0034, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 343, datë 14.12.2012, faqe 32-77; Direktivën (BE) 2016/798 të Parlamentit European dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi sigurinë hekurudhore”, Numri CELEX 32016L0798, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 138, datë 26.5.2016, faqe 102-149; irektivën (BE) 2016/797 të Parlamentit European dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Mbi ndërveprimin e sistemit hekurudhor brenda Bashkimit European”, Numri CELEX 32016L0797, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 138, datë 26.5.2016, faqe 44- 101; Direktivën 2007/59/KE/ të Parlamentit European dhe Këshillit, datë 23 tetor 2007, “Mbi certifikimin e makinistëve të lokomotivave dhe trenave operativë në sistemin hekurudhor në Komunitetin European”, të ndryshuar, Numri CELEX 32007L0059, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 315, datë 3.12.2007, faqe 51-78; Rregulloren (BE) 2016/976 të Parlamentit European dhe Këshillit, datë 11 maj 2016, “Për Agjencinë e Bashkimit European për Hekurudhat dhe që shfuqizon rregulloren (KE) nr. 881/ 2004”, Numri CELEX 32016R0796, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 138, datë 26.5.2016, faqe 1- 43; Rregulloren (KE) 1370/2007 të Parlamentit European dhe të Këshillit, datë 23 tetor 2007, “Për shërbimet e transportit publik të udhëtarëve me hekurudhë dhe rrugë dhe që shfuqizon Rregulloret e Këshillit (KKE) nr. 1191/69 dhe nr. 1107/70”, Numri CELEX 32007R1370, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 315, datë 3.12.2007, faqe 1-13; Rregulloren (KE) 1371/2007 të Parlamentit European dhe Këshillit, datë 23 tetor 2007, “Mbi të drejtat dhe detyrimet e pasagjerëve hekurudhorë”, Numri CELEX 32007R1371, Fletorja Zyrtare e Bashkimit European, Seria L, nr. 315, datë 3.12.2007, faqe 14-41.

hekurudhor i mallrave rregullohet kryesisht nga autonomia kontraktuale e palëve duke mos patur shumë norma me karakter imperativ.

Së pari , në Kreun II, Kodi rregullon transportin hekurudhor të udhëtarëve duke theksuar në kushtet e përgjithshme se transporti i udhëtarëve dhe bagazheve kryhet sipas dispozitave të Kodit Hekurudhor dhe se “Për të gjitha ato çështje që nuk rregullohen në këtë Kod, zbatohen dispozitat e Kodit Civil për kontratën e transportit”<sup>117</sup>. Pra kjo është një normë përmbyllëse e cila referon dinamikisht te parashikimet e Kodit Civil për boshllëqet në rregullimin që ofron Kodi Hekurudhor. Në këtë aspekt vihet re edhe njëhërë specialiteti i normës speciale të kodeve të vecanta përkundrejt Kodit Civil. Pra, kontrata e transportit hekurudhor të pasagjerëve formohet nga vullneti i palëve, përcaktimeve në Kodin Hekurudhor si dhe përcaktimeve në Kodin Civil, për sa kohë Kodi Hekurudhor nuk shprehet mbi njëçështje të caktuar.

Në lidhje me transportin e udhëtarëve, Kodi Hekurudhor rregullon kushtet e ushtrimit të kontratës dhe detyrimet që lindin mbi sipërmarrësin hekurudhor, mënyrën e përcaktimit të tarifave hekurudhore në rastet kur kemi të bëjmë me ofrimin e një shërbimi publik, të drejtat dhe detyrimet e udhëtarëve në të cilën përfshihen: natyra e biletës së udhëtimit si dokument që provon përmbajtjen dhe lidhjen e kontratës, të drejtat bazë të udhëtarëve që nuk mund të kufizohen nga autonomia e palëve duke patur parasysh natyrën e tyre si konsumatorë, detyrimet për informacion në lidhje me rastet kur shërbimi i ofruar ndërpritet dhe informacionin e vënë në dispozicion në favor të udhëtarëve përpara udhëtimit dhe gjatë udhëtimit, kushtet e vlefshmërisë së biletave dhe rezervimeve të kryera, dhënien e asistencës nga ana e transportuesit ndaj udhëtarëve<sup>118</sup>, të drejtat specifike të personave me aftësi të kufizuara apo të reduktuar, mënyrën dhe mundësinë për akses në mjediset hekurudhore,

---

<sup>117</sup> Neni 88 pika 2 e Kodit Hekurudhor

<sup>118</sup> Neni 96 përcakton se “1. Në rastin e një vonese në mbërritje ose në nisje, sipërmarrësi hekurudhor ose administruesi i infrastrukturës informojnë udhëtarin për situatën, si dhe për orën e nisjes apo të mbërritjes së parashikuar, nëse këto informacione ai i disponon. 2. Në rast se treni është bllokuar në vijën hekurudhore ose në stacionin hekurudhor, udhëtarëve u ofrohet transporti nga vendndalimi i trenit deri në pikën e nisjes apo në stacionin e destinacionit final të shërbimit, nëse kjo është e mundur. 3. Në rast se shërbimi hekurudhor nuk mund të vazhdohet më, sipërmarrësit hekurudhorë organizojnë sa më shpejt të jetë e mundur shërbimet alternative të transportit të udhëtarëve. 4. Sipërmarrësi hekurudhor, me kërkesë të udhëtarit, vërteton në biletë se shërbimi hekurudhor, për të cilin ai ka marrë biletë direkt, ka pësuar një vonesë, ka çuar në një lidhje të humbur ose që është anuluar. 5. Në zbatimin e pikave 1, 2 dhe 3, të këtij neni, sipërmarrësit hekurudhorë në fjalë i kushtojnë vëmendje të veçantë nevojave të personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar dhe çdo personi që i shoqëron ata.”

garantimin e lëvizjes së sigurtë të udhëtarëve, trajtimin e ankesave, përcaktimin e standardeve të cilësisë së shërbimit<sup>119</sup> dhe dhënien e informacionit për pasagjerët në lidhje me të drejtat e tyre sipas këtij Kodi dhe kontraktuale.

Kështu, rregullimi ligjor që ofron Kodi Hekurudhor është i plotë në lidhje me të drejtat dhe detyrimet e pasagjerit dhe se këto të drejta pala kontraktuale transportuesi hekurudhor nuk mund ti shkelë, ti përjashtojë nga kontrata e transportit apo ti derogojë *in pejus*, pra duke parashikuar të drjta më pak të favorshme për pasagjerin.

Për kundër, në lidhje me transportin hekurudhor të mallrave, legjislatori parashikon vetëm disa norma bazë në lidhje me funksionimin e tij duke i lënë dorë të lirë vullnetit dhe autonomisë së palëve. Kështu, Kreu III rregullon transportin hekurudhor të mallrave.

Së pari, neni 104 shprehet mbi natyrën dhe funksionimin e këtij lloji transporti sipas të cilit “1. Transporti hekurudhor i mallrave është veprimtaria hekurudhore për qarkullimin e lëndëve të para, të produkteve bujqësore dhe industriale, i makinerive dhe pajisjeve, në funksion të prodhimit, tregtisë, konsumit, shërbimeve dhe për nevoja shtetërore të personave fizike dhe juridikë. 2. Sipërmarrësit hekurudhorë, publikë e privatë, të pajisur me licencën përkatëse për realizimin e transportit hekurudhor të mallrave, e kryejnë këtë shërbim në kushte të konkurrencës së lirë ndërmjet tyre dhe me llojet e tjera të transportit.”

Legjislatori jep kështu një fushë kufizimi se çfarë do të konsiderohet transport mallrash nëkuptimin e këtij Kodi dhe e identifikon atë si veprimtari hekurudhore, pra jo e kufizuar vetëm në procesin e ngushtë të lëvizjes së mallit me tren por duke përfshirë të gjitha veprimtaritë mbështetëse, për qarkullim, pra momenti i patjetërsueshëm i lëvizjes në rradhë të dytë, dhe në funksion të industrisë së prodhimit apo shërbimeve. Së dyti legjislatori

---

<sup>119</sup> Neni 101 përcakton se “1. Sipërmarrësit hekurudhorë përcaktojnë standardet e cilësisë së shërbimit dhe zbatojnë një sistem të administrimit të cilësisë për ta ruajtur këtë cilësi. Standardet e cilësisë së shërbimit të paktën duhet të mbulojnë çështje, si: a) informacionet dhe biletat; b) përpikëria e shërbimeve dhe parimet e përgjithshme për të kapërcyer çrregullimet e shërbimeve; c) anulimet e shërbimeve; ç) pastërtia e mjeteve lëvizëse dhe e mjediseve të stacioneve (cilësia e ajrit në vagonë, higjiena e pajisjeve sanitare etj.); d) evidentimi i plotësisë të kërkesave të udhëtarëve; dh) trajtimi i ankesave, rimbursimet, kompensimet në rastin e mosrespektimit të standardeve të cilësisë së shërbimit; e) asistencë në rastin e personave me aftësi të kufizuara dhe e personave me lëvizshmëri të reduktuar. 2. Sipërmarrësit hekurudhorë monitorojnë punën e tyre sipas standardeve të cilësisë së shërbimit. Ata publikojnë çdo vit një raport vlerësimi mbi ecurinë cilësisë së tyre të shërbimit, së bashku me raportin e tyre vjetor. Raportet mbi ecurinë e cilësisë së shërbimit publikohen në faqen e internetit të sipërmarrësve hekurudhorë.”

thekson se ky shërbim ofrohet në kushtet e konkurrencës së lirë nga pluraliteti i sipërmarrësve hekurudhorëtë ndryshëm, duke vendosur tregun e shërbimeve hekurudhore, të ndarë nga ofrimi dhe vënia në dispozicion e infrastrukturës qëështë monopol, në kushtet e tregut të lirë me tarifa të liberalizuara sipas nenit 106 i cili thekson se “Tarifat e shërbimit të transportit hekurudhor të mallrave përcaktohen nga sipërmarrësit hekurudhorë”.

Për transportin hekurudhor të mallrave, Kodi Hekurudhor jep një rregullim ligjor në nenin 105 sipas të cilit “1. Detyrimet e ndërsjella të sipërmarrësve hekurudhorë, të nisësve dhe pritësve të mallrave përcaktohen në kontratën e transportit, e cila hartohet në përputhje me dispozitat e këtij Kodi dhe legjislacionit në fuqi.2. Kushtet e realizimit të transportit hekurudhor të mallrave, përcaktimi i dispozitave specifike për kontratën e transportit hekurudhor të mallrave, përfundimi dhe realizimi i kontratës së transportit të mallrave, përcaktimi i përgjegjësive të sipërmarrësit hekurudhor në raste të ndryshme të mosrealizimit të kontratës apo të humbjes dhe të dëmtimit të mallrave, si dhe përgjegjësitë e aktorëve që marrin pjesë në transport, që nga ngarkimi i mallit e deri në dorëzimin e tij, rregullohen nga dispozitat e këtij Kodi dhe, për çështje që nuk gjejnë rregullim në të, nga dispozitat përkatëse të Kodit Civil.3. Ministri përgjegjës për transportet nxjerr akte nënligjore për transportin e mallrave të rrezikshme, në përputhje me legjislacionin në fuqi për klasifikimin, ruajtjen, ambalazhimin, si dhe importin dhe eksportin e tyre”.

Në rradhë të parë neni 105 i Kodit Hekurudhor shprehet se rregullimi i kushteve të transportit përcaktohet nga autonomia dhe vullneti i palëve kontraktuese duke i identifikuar këto të fundit si sipërmarrësi hekurudhor, nisësi dhe pritësi. Në pikën 2 theksohet se të gjithë elementët e kontratës së transportit hekurudhor “rregullohen nga dispozitat e këtij Kodi dhe, për çështjet që nuk gjejnë rregullim në të, nga dispozitat përkatëse të Kodit Civil”. E thënë kjo, nuk mbetet vetëm se të dalim në konkluzionin se për legjislatorin shqiptar e gjithë kontrata e transportit hekurudhor rregullohet plotësisht sipas dispozitave të Kodit civil pasi, sic e pamë deri tani, asnjë dispozitë specifike nuk rregullon pjesën kontraktuale midis operatorit të transportit dhe ngarkuesit apo pritësit të mallit. Të vetmet norma të cilat janë me interes në këtë prizëm dhe që, në njëfarë mënyre, mund të integrojnë kontratën e transportit janë normat e përcaktuara nga nenet 150 e në vijim të Kodit hekurudhor mbi shërbimet me interes të përgjithshëm publik dhe ekonomik, por që i referohen vetëm sektorit të transportit



hekurudhor publik të udhëtarëve. Kështu, Kodi hekurudhor nuk vendos kritere speciale në lidhje me kontratën e transportit të mallrave dhe këtu i referohemi posacërisht përgjegjësisë së operatorit të transportit, kufizimit të saj, vendosjes së rregullave në lidhje me juridiksionin apo me përcaktimin e barrës së provës.

Në të njëjtën kohë, në lidhje me transportin ndërkombëtar hekurudhor, Shqipëria është pjesë e OTIF dhe ka nënshkruar Konventën ndërkombëtare për transportin ndërkombëtar me hekurudhë<sup>120</sup> e shtojcën e saj në lidhje me transportin e udhëtarëve (CIV) apo transportin e mallrave<sup>121</sup> (CIM) duke garantuar një rregullim të unifikuar të transportit hekurudhor ndërkombëtar me vendet e tjera firmëtare ku bën pjesë edhe Bashkimi Europian.

Si përfundim, në lidhje me transportin hekurudhor do të ishte e udhës që Kodi yne në momentin kur shprehet se për sa nuk parashikohet ndryshe në këtë Kod do të rregullohet nga Kodi Civil, të ofronte një përfshirje të rregullimit të kontratës së transportit hekurudhor të mallrave brenda tij me specifikat dhe vecoritë e kësaj kontrate transporti ashtu sikurse është parashikuar edhe në Kodin Detar apo në Kodin Ajror që kanë rregullime të vecanta që i përgjigjen natyrës së vecantë kontraktuale apo përfshirjes së parashikimeve të konventave ndërkombëtare ku Shqipëria është pjesë. Kjo edhe me qëllimin që dispozita e vecantë që i referohet në mënyrë dinamike kontratës së transportit sipas përcaktimeve të Kodit Civil si formë integruese e kontratës së transportit hekurudhor të mallrave të ketë kuptim dhe sens logjik dhe jo të jetë thjesht një normë e thatë dhe e panevojshme brenda Kodit Hekurudhor. Më e lavdërueshme do të ishte që një normë referuese në Kod të referonte normativën e transportit ndërkombëtar të mallrave me hekurudhe dhe përcaktimet e CIM në këtë fushë.

### Seksioni III

## **Përfundime mbi transportin ajror dhe hekurudhor**

### **1. Transporti i mallrave në legjislacionin e vecantë ajror dhe hekurudhor**

---

<sup>120</sup> Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

<sup>121</sup> Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980

Për sa pamë më sipër në të dy seksionet ku trajtuam shkurtimisht transportin ajror dhe atë hekurudhor vumë re një rregullim të cekët të kontratës së transporti të mallrave në të dyja këto akte ligjore, në ndryshim nga Kodi Detar, i cili i rrgullon më në detaj kontratat detare dhe përgjegjësinë në transportin detar. Kodi Ajror, ashtu si ai Hekurudhor, kujdesen dhe referojnë më së shumti pjesët e konventave ku Shqipëria është palë që kanë lidhje me transportin e pasagjerëve duke i përfshirë dhe bërë pjesë integrale të normës së koduar, ndërsa në lidhje me transportin e mallrave, ky i fundit më së shumti e gjen rregullimin ligjor me norma referuese te forma kontraktuale tipike e parashikuar në Kodin Civil dhe njëkohësisht të Konventat e sektorit të ratifikuara nga Shqipëria. Normat e këtyre të fundit për hir të vërtetës janë bërë pjesë e kushteve kontraktuale që operatorët e transportit aplikojnë duke u përfshirë në kushtet e përgjithshme të kontratës, specifikisht në rastet kur kemi të bëjmë me transport ndërkombëtar ku normat e konventave aplikohen *ex lege* dhe në mënyrë kontraktuale në lidhje me transportin kombëtar të mallrave. Megjithatë, në lidhje me transportin e mallrave i lihet një hapësirë më e madhe lirisë dhe autonomisë negociuese të palëve për hartimin e kontratës së transportit dhe atëherë kur nuk parashikohet ndryshe, norma referuese referon drejt rregullimit të përgjithshëm të Kodit Civil.

# **Kapitulli V – Vështrim krahasues mbi rregullimine kontratës së transportit në legjislacionin italian**

## ***Seksioni I***

### **Kontrata e transportit në përgjithësi: Shfaqja graduale e llojit të kontratës**

#### **1. Kontrata e transportit në kodin civil të vitit 1865**

Transporti, në të gjitha format e tij, ka marrë rëndësi të madhe në epokën bashkëkohore, deri në pikën e ndikimit në performancën e pothuajse të gjitha aspekteve të jetës ekonomike dhe shoqërore, si individualisht dhe kolektivisht. Ky fenomen, së bashku me problemet komplekse që paraqet, mbi të gjitha në nivelin aplikativ, formon një objekt të studimit ndërdisiplinor, duke prekur sektorë të tjerë të njohurive dhe ligjit.

Kontrata e transportit, siç përcaktohet nga Kodi Civil i vitit 1942, dhe një kontratë me shërbimet përkatëse, në të cilat detyrimet reciproke, duke përfshirë lidhjen e ndërsjelltë, e kanë si objekt atë që përfiton në dobi të transportuesit të një shume parash, tjetra përfitimi në dobi të homologut të transferimit të njerëzve ose mallrave nga një vend në tjetrin, tradicionalisht i përshtatur në kategorinë e përgjithshme të klasifikimit të *locatiooperis*, të kualifikuar nga specialiteti *opus*.

Në bazë të nenit 1678 të Kodit Civil Italian, kontrata e transportit dhe kontrata me të cilën "transportuesi është i detyruar, drejt pagesës, të transferojë personat ose pronën nga një vend në tjetrin".<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> Kontrata e transportit konfigurohet si një kontratë me shërbimet e ndryshme të marra përsipër, ku objekti i shërbimit tipik zakonisht është konfiguruar në një *facere*.

Kjo performancë e fundit merr rëndësi të veçantë për qëllimet e kualifikimit të llojit të kontratës, pasi objekti i tij është konfiguruar saktësisht si një *opus perfectum*, një *facere*, i vlerësuar në ekonominë e kontratës sipas realizimit të tij në një rezultat të dobishëm.

Është e qartë nga ky përkufizim, natyra unitare e kontratës së transportit, duke iu referuar si atyre të njerëzve ashtu edhe atyre të mallrave, që ka të ngjarë të gjurmohet në një lloj të kontratës së përgjithshme unitare, pikërisht për shkak të elementeve të përbashkëta që karakterizohen. Doktrina autoritative<sup>123</sup> ka thënë në mënyrë të përsëritur se entiteti fizik dhe ekonomik i objektit të transportit është i parëndësishëm, si dhe gjerësia më e madhe ose më e vogël ose kompleksiteti i vetë transportit, duke kërkuar vetëm, siç është çdo detyrim, që është *e mundur, e ligjshme* dhe ka *një dobi pasurore*.

Qëllimi i ligjvënësit ishte në fakt, të njohjes në artikullin në fjalë një prirje që kishte një karakter të përgjithshëm, të tilla si për të përqafuar çdo formë në të cilën fenomen mund të shfaqet, të përbashkëta për llojet e ndryshme të transportit, pavarësisht nga modalitetet organizative dhe ekzekutive, objektin konkret të shërbimit, si dhe mjetet e përdorura, pasi që nën-llojet individuale kontraktuale përbëjnë "lloje të ndryshme të një gjinie të vetme kontraktuale".<sup>124</sup> Jo pa kuptim, dhe më pas fakti që në kodin e navigimit të bashkuar, disiplinat e detajuara të transportit detar (nenet 396-418, nenet 419-467) dhe transporti ajror (nenet 940-949, neni 950-964) ato nuk përmbajnë asnjë përkufizim, duke pasur parasysh se ajo që diktohet nga neni 1678 Kodi civil, në të cilën pranohet një rregull që ka aplikim të përgjithshëm.<sup>125</sup>

---

<sup>123</sup>A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, ne *Il codice di commercio*, vol. VI, Utet, Torino 1935; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959.

<sup>124</sup>F. SALERNO, *Del trasporto*, in *Dei singoli contratti*, edituar nga VALENTINO, fq.208 e ss. MIRABELLI, *Dei singoli contratti* botimi i 2-te , fq. 491; GONELLI E MIRABELLI, ne *Enc. Dir.*, voce *Trasporto* (kontrate e) (e drejte private), XLV, fq. 1154

<sup>125</sup> Dhe ky është një rregull ligjor që nga nocioni që përmbahen në nenin 1678 kodi civil nuk është thjesht definitive, por "preceptiv", sepse në të ligjvënësi, përtej një qëllimi klasifikues "krijon me kriter sovran të përcaktimit" realitetin ligjor të kontratës së transportit: "Nga ky realitet konceptual, kodi përcakton minimumin esencial konstitutive, shënimi që është përsëritja e të cilit është e vetme dhe e mjaftueshme për të identifikuar ekzistencën e një kontrate transporti. Ky shënim i pakthyeshem dhe i mjaftueshem e sheh atë në këmbimin e një çmimi kundrejt transferimit të *opus* ( IANNUZZI, *Note critiche*, Milano, 1954, fq. 94). Besimi se nocioni "i ofruar nga neni 1678 kodi civil përshtatet në mënyrë të përkryer, duke marrë parasysh kushtet e përgjithshme në të cilat shprehet, për çdo lloj kontrate transporti "(GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Diritto dei Trasporti*, 1993, fq. 5) dhe përgjithësisht të përbashkët. GOLINELLI E MIRABELLI, *Trasporto (contratto di)*, *Diritto privato*, ne *Enc. Dir.*, XLIV, Milano , 1992, fq. 1154 të cilat shtojnë se përkufizimi i parashikuar në nenin 1678 të Kodit Civil, pikërisht për shkak se ai zbatohet për çdo lloj transporti (qoftë të personave apo sendeve, publik ose

Përkufizimi i kontratës së transportit që përfshihet në nenin 1678 të Kodit Civil, dhe për këtë arsye edhe kufizimi i fushës që i atribuohet këtij lloji të kontratës, është rezultat i një zhvillimi historik të gjatë dhe kompleks.

Në fakt, kjo u arrit në periudhën nga Kodi Civil i vitit 1865, i cili kishte një shqyrtim të dobët të kontratës së transportit, në kodin më të pjekur tregtar të vitit 1882, për të kaluar në kodifikim të vitit 1942, ku domosdoshmërisht reflekton përparimin e jashtëzakonshëm të teknologjisë së transportit.

Në fakt, një njohje e ngadaltë e figurës së kontratës së transportit në kodin e 1865, ishte dokumenti që përmbante në nenin 1627, i cili nuk bëri asgjë, por riprodhoi tekstualisht dispozitat e kodit të Napoleonit (që daton në 1804), pasuar vetëm nga disa dispozita mbi përgjegjësinë e transpozuar nga ana e trajnerëve si dhe për disa detyrime të natyrës publike që do të përballohen nga sipërmarrësit e transportit publik.<sup>126</sup> Për më tepër, disiplina arkaike dhe joadekuate e dedikuar për kontratën e transportit nuk kanë marrë parasysh faktin se sektori i transportit tokësor ishte shënuar nga një ngjarje me rëndësi historike, të tilla si vendosja e një disipline të re legislative, më të përgjegjshme ndaj supozimeve të ndryshuara teknikët dhe dimensionet e reja të fenomenit të përhapjes së hekurudhës, karakterizuan një zhvillim progresiv dhe të pandërprerë.<sup>127</sup>

## 2. Premisat e një reforme legislative: Transporti në kodin e tregtisë të vitit 1882

---

privat, kolektiv ose individual) dhe pavarësisht nga mënyra se si kryhet transporti ( në rrugë, me hekurudhë, me anije, me ajër, etj.) "përfaqëson momentin unifikues të kushtetutës së kontratës së transportit, që njeh në të pavarësisht nga të gjitha dallimet .... një unitet thelbësor dhe themelor ". Prandaj është "figura të ndryshme që përfshihen në nenin 1678 Kodit Civil mund të konsiderohet vetëm nëntipe të tipit të vetëm kontraktual të përbërë nga transporti" G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, në *Dir. Trasf.*, 1993, fq. 297.

<sup>126</sup>U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, 2000, fq.113

<sup>127</sup> Duke ndjekur gjurmët hekurudhore, duke revolucionuar teknikën e transportit tokësor, bënë të mundur qarkullimin e masave të mëdha të njerëzve dhe mallrave, duke inkurajuar gjithashtu lëvizjen e fuqisë punëtore: duke impresionuar në këtë mënyrë një impuls të jashtëzakonshëm ndaj zhvillimit të trafikut, paraqisnin probleme të reja në marrëdhëniet midis interesit publik dhe pronës private. Në këto dhe aspekte të tjera të fenomenit, bibliografia është e gjerë. Shihni për disa referenca: G. COTTINO, *Diritto commerciale,II*, Padova, 1978, 443 e ss.; GIRARD, *I Trasporti*, ne AA. NN., *Storia economica*, Cambridge, VI, Torino, 1974, 230, ss.A. ASQUINI, *Codice di commercio*, fq. 251.

Vas vetëm tre vjetësh nga shpallja e kodit të 1865, ne tashmë e ndjejmë nevojën për një reformë,<sup>128</sup> e cila i është besuar një komisioni të posaçëm, me detyrën e hartimit të "draftit paraprak" të një kodi të ri. Në fakt, për sa i përket transportit (sidomos tokësor), abstrakti dhe mungesa e plotë e kodit tregtar francez, në të cilin modeli italian i modelit 1865 ishte më i dukshëm.

Rezultati i fituar, ishte një kod tregtar më i pjekur i vitit 1882, i shkëputur nga modeli francez dhe i drejtuar drejt një dimensionit modern, i cili pretendonte për kontratën e transportit një legjislacion më të përshtatshëm në atë kohë, veçanërisht për rritjen e rrjetit hekurudhor që ka përfaqësuar një nga arritjet më të mëdha të shtetit liberal.

Në fakt, nevoja për të "përpunuar disa parime të përgjithshme në lidhje me transportin, i cili duhet të kishte përbërë një *korpus* të vlefshëm edhe për transportin hekurudhor", ishte shfaqur mjaft qartë, duke lënë disiplinë specifike të sektorit të pandryshuar.

Ndër "meritat" e tekstit të ri, sigurisht që ishte vendosur kontrata e transportit në një titull autonom dhe duke pasur parasysh konotacionin e tij për transportin tokësor, i cili përfundimisht doli nga dorëzimi në transportin detar.

Kodi i 82-të, megjithëse sigurisht që nuk ka paraqitur kontratën "rudimentare" të transportit, siç është rregulluar në tekstin e mëparshëm, nuk kishte arritur ta njohë figurën ashtu siç dallonte qartë në paraqitjen e saj. Në fakt, doktrina e shumicës nuk është e prirur të largohet nga kuadri tradicional i transportit në skemën e *locatiooperis*, vazhdoj të argumentoj se "kontrata e transportit ka kërkesat thelbësore të dhënies me qira të punës, pasi që rregullon një shkëmbim të pagave dhe të punës që konsiderohet në rezultatin e saj (*opus*) dhe që për ta kuptuar më mirë mund të shtohet se është një qira e kualifikuar e transportit. Doktrina akoma nuk ishte e prirur për të njohur fizionominë e dallueshme të përfituar nga transporti tokësor, falë ndarjes së evolucionit të teknikave të tij, gjë që çoi në ndryshime të thella.

Për pasojë, pasoja e pashmangshme ishte që krahasimi i strukturës së kodit të kohës me evolucionin e teknikës, doli qartë pamjaftueshmëria e përmbajtjes së kodit. Karakteri i saj i vjetëruar dhe veprat e shumta të rishikimit ishin krejtësisht të papërshtatshme me zhvillimin

---

<sup>128</sup>U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, 2000, fq.113

industrial dhe komercial që është regjistruar në vitet në vijim. Në fakt, gjatë viteve '40, ndërsa kodi tregoi shenja të rënies së saj, transporti afrohej kulmin e rritjes së saj, falë përmirësimit të mjeteve të transportit tashmë të njohur (hekurudhave) dhe ardhjen e automjeteve të reja (makina, avionë).

Në periudhën ndërmjet dy luftërave botërore, projektet e reformës arritën njëra pas tjetrës,<sup>129</sup> derisa gjetën epilogun në reformën e madhe legjislative të vitit 1942.

### 3. Rregullimi i njehsuar i kontratës së transportit në kodifikimin e vitit 1942

Reforma legjislative e vitit 1942 krijoi unifikimin e të gjithë ligjit privat në një kod të vetëm (civil), në të cilin rregullohej çështja e rregulluar tashmë nga kodi i tregtisë së shfuqizuar, ndërsa detyra dhe aeronautika u bazuan në kodin e ri të navigimit.

Ky kodifikim ishte në fakt i vendosur në qendër të gravitetit të sistemit, si një pikë bashkimi dhe momenti unifikues i përvojave të ndryshme. Legjislacioni i ri, duke konsideruar rritjen e aksesit të publikut tek degët e tilla si hekurudhat dhe linjat e autobusëve, një qasje që e kishte bërë transportin një "fenomen masiv" dhe rrjedhimisht me një vëmendje të merituar për pjesën e dobët në debatin kontraktual, kapur në përvojën e një dege të veçantë, të dhëna të vlefshme për të gjithë transportin e planifikuar. Pra, disa rregulla të përgjithshme të sistemit të transportit tokësor u kodifikuan, të përfshira në "dispozitat e përgjithshme" (seksioni) dhe direkt të zbatueshme në çdo degë kontrata e transportit u përcaktua me një transportues që operonte në shërbimet publike.<sup>130</sup>

Neni 1680 i Kodit të 42', duke treguar disiplinën e kodit si ligj i zakonshëm i kontratës së transportit "standard", por njëkohësisht duke respektuar specifikat e "nëntipave" të degëve të veçanta, i dha një harmoni dhe kompaktësi të fortë sistemit në përgjithësi.

---

<sup>129</sup> Procesi i mundimshëm i reformës së madhe legjislative - që u realizua në vitet 1939-1942, jo pa "habinë" përfundimtare të përfshirjes përfundimtare dhe absorbimit të veprimtarisë tregtare në kodin civil (ne kete pike A. ASQUINI, *Codice Commerciale*, ne *Enc. Dir.*, vep. cit., fq. 252e ne vijim

<sup>130</sup> Neni 1679 në përgjithësi zbatohet për të gjitha shërbimet publike të linjës (hekurudhor, tramvaji, automobil, teleferik, det, liqeni, lumi, ajri, meqë ligjet e veçanta nuk parashikojnë ndryshe" A. ASQUINI. *Trasporto (in genere)*, Torino, 1973, 569.

Disiplinimi i kontratës së transportit, në kapitullin VIII të kodit civil, nuk kishte për qëllim të pushtonte fushën e legjislacionit të posaçëm, por të mos heqë dorë nga autoriteti i tij si një ligj i përgjithshëm. Në fakt, përmbajtja e disiplinës së veçantë, e jo shteruese (në lidhje me transportin detar dhe ajror të rregulluar me kodin detar, si dhe transportin hekurudhor dhe postar të rregulluar me legjislacionin përkatës), aplikimi në këto çështje të kodit civil nuk mund të që të jetë margjinale. Ajo që me të vërtetë duam të përqendrohemi është se parimi i nenit 1680 është të sigurojë *unitetin* dhe *harmoninë* e sistemit në disiplinë komplekse të transportit.

Dispozita e diktuar nga neni në fjalë ndryshon nga dispozitat korresponduese të legjislacionit të mëparshëm, pasi ri-përpunon dhe unifikon si formulën arkaike dhe të përafërt të kodit të mëparshëm civil, dhe versionin konfuz dhe të hollësishëm të kodit të shfuqizuar tregtisë.

Progresi i shënuar nga kodifikimi i vitit 1942, legjislacioni i të cilit bazohet tërësisht në transport, në njësinë e "llojit kontraktual" dhe me rëndësi thelbësore. Dëshmia e këtij uniteti është fakti se dispozitat e kodit civil (nenet 1678-1702), të shkruara për transportin në përgjithësi, marrin vlerën e rregullave të sistemit, në sajë të rregullave të përshtatura të përmbajtura në nenin 1680, sipas të cilit ato gjithashtu "zbatohen edhe për transportin ujor ose ajror, si dhe për shërbimet hekurudhore dhe postare, edhe pse ato nuk shmangen nga kodi i lundrimit dhe ligjet e veçanta". Këto shmangie janë mjaft të shumta dhe inkurajuese, për shkak të specialitetit të degëve të transportit, të cilat ndikojnë në specialitetin e disiplinave të lidhura për t'i bërë ato kryesisht të vetë-mjaftueshme.

Prandaj është e nevojshme të qartësohet se një antinomë e mundshme ose mungesë e koordinimit ndërmjet nenit 1680 të Kodit Civil dhe nenit 1 të Kodit të Lundrimit, të miratuara ndër të tjera në kontekstin e vetë reformës legjislative, nuk duhet të zgjidhen me sakrificën totale për zgjerimin maksimal të tjetrit.

Autonomia dhe specialiteti i së drejtës së lundrimit duhet patjetër të marrin parasysh projektin që bashkon tendencën që ishte baza e kodifikimit të vitit 1942. Në fakt, duke qenë kodi civil dhe ai i lundrimit, të lindur së bashku nga një punë e vetme e reformës dhe koordinimi, fakti që disa dispozita rregullative janë të vendosura në njërin dhe tjetra përgjigjet, nevojave të teknikës legjislative dhe shpërndarjes më racionale të subjektit në



lidhje me institucionet (jo ekskluzive për lundrimin) që kanë të përbashkët një disiplinë të përbashkët, duke shmangur kështu një nevojë të panevojshme përsëritja e dispozitave identike në të dy kodet. Kjo shpjegon rregullat e lidhjes ose lidhjes me të cilën kodi civil nxjerr në pah se disiplina e përgjithshme e institucioneve të caktuara, të përfshira në të, zbatohet drejtpërsëdrejti, në mungesë të përjashtimeve të veçanta, edhe në fushën e lundrimit.

## ***Seksioni II***

### **Dispozitat e përgjithshme të Kodit Civil Italian për transportin**

#### **1. Të drejtat e dërguesit dhe të pritësit, fusha e zbatimit të normës dhe kufijve të përmbajtjes**

Është vënë re se kontrata e transportit, pa dyshim e përfshirë në listën e kontratave tipike, gjen disiplinë të drejtpërdrejtë në kodin civil, në nenin 1678 dhe ne vijim, po ashtu edhe në kodin e navigimit dhe në ligje të shumta të veçanta.

Elementet që kontribuojnë në konceptin e transportit janë:

- a) një "detyrim" për të transportuar njerëz apo mallra;
- b) që merret "ligjërisht" nga një subjekt (debitor) kundër një tjetër (kreditore i performancës);
- c) në bazë të një marrëveshje *ad hoc*, ose një "kontratë";
- d) në të cilin transporti është parashikuar nga palët si ekskluzive dhe në çdo rast mbizotëruese "performancë";
- e) pra jo thjesht aksesor ose instrumental në ekzekutimin e një kontrate (ose marrëdhënieje) tjetër, në mënyrë që të jetë strukturore e pandashme prej saj.

Karakteristikat e transportit janë:

- 1) Kontrata e transportit mund të definohet si një kontratë dypalëshe dhe e vështirë. Detyrimi kryesor i transportuesit për të transferuar njerëz apo mallra nga një vend në tjetrin, i cili është një detyrim tipik që lidhet me një *facere*, korrespondon me kthimin e dërguesit për të paguar atë që ligjvënësi e quan "çmim" ose siç shpesh thirret nga praktika komerciale, "mallra".
- 2) Kontrata e transportit, siç përcaktohet nga kodi në nenin 1326<sup>131</sup>, është përshkruar në një kontratë konsensuale, pasi ajo është e përsosur vetëm me pëlqimin e palëve<sup>132</sup>, sipas modelit të takimit të vullnetit të kontraktorëve, ose përfundimisht përmes *facta concludentia*<sup>133</sup>.
- 3) Përsa i përket formës së kontratës, mund të thuhet se për përcaktimin e një kontrate transporti, parimi i autonomisë private konsiderohet se ka pasojë lirinë për të zgjedhur formën (në fakt, forma e shkruar nuk kërkohet né ad *substantiam* né ad *probationem*), të njohur nga sistemi italian në nenin 1352 të Kodit Civil, të paktën në rastet kur ligji nuk kërkon formën me shkrim si kusht të pavlefshmerisë. Liria e formave në kontratën e transportit, siç është përcaktuar më sipër, gjendet nga disa ndryshime të paraqitura me legjislacion të posaçëm. Në veçanti, neni 6 të Dekretit Legjislativ 21 nëntor 2005, n. 28619 dhe ndryshimet dhe plotësimet e mëvonshme, megjithëse nuk parashikojnë të detyrueshëm, ka rekomanduar në paragrafin 1 të përdorë "si rregull" formën me shkrim në lidhjen e një kontrate të transportit të mallrave që synojnë "të nxisin korrektësinë dhe transparencën e marrëdhënieve ndërmjet kontraktorët".
- 4) Më së fundi mund të përshkruhet në kategorinë e kontratave të ekzekutimit të shtyra, duke zgjidhur përmbushjen e transportuesit në kryerjen e aktit përfundimtar të dorëzimit, që përfaqëson rezultatin në të cilin varet zbatimi, në interes të huadhënësit të shërbimit të transportit.

#### Detyrimet e palëve në kontratën e transportit sipas legjislacionit italian

---

<sup>131</sup> Neni 1326 i Kodit Civil italian parashikon si më poshtë: "Kontrata përfundon kur propozuesi ka njohuri për pranimin e tjetrit ..... Një pranim që nuk është në përputhje me propozimin është ekuivalent me një propozim të ri"

<sup>132</sup> ORMANNI, *Forma del negozio giuridico*, ne *Noviss. Dig. it.*, Torino, 1961, fq. 565

<sup>133</sup> Duhet të theksohet se sa i përket formës dhe momentit perfekt të kontratës, peizazhi që shfaqet është shumë i ndryshëm, duke ndryshuar sipas llojit të transportit vetë. Dhe në të vërtetë, për shembull, sa i përket transportit detar dhe ajror, duke u përmirësuar me takimin e dy vullneteve (transportuesi i udhëtarëve), duhet të provohet me shkrim (nenet 3963, 420, 940 dhe 950 Kodi Lundrim).

- ◇ Detyrimi kryesor i dërguesit është pagesa e tarifës (mallrave, sipas terminologjisë së përdorur në praktikë), si kundër-përmbushje për transferimin e mallrave nga ana e transportuesit.<sup>134</sup> Ka dy mundësi të ndryshme në lidhje me mënyrën e pagesës për çmimin: c.d. kur dërguesi parashikon përfundimin e kontratës ose në kohën e dorëzimit të sendit të transportuar, ose mund të sigurojë marrësin, i cili do të korrespondojë si i detyrueshëm pasi që mallrat të mbërrijnë në destinacion (në praktikë caktohet porti i c.d.).<sup>135</sup>
- ◇ Dërguesi, nga pikëpamja e bashkëpunimit me të cilin ai është i lidhur me transportuesin, për të lejuar një kryerje të përpiktë dhe të rregullt të shërbimit të transportit, kërkohet të kryejë një seri sjelljesh për të garantuar një dërgesë të suksesshme. Ndër këto, shpërndarja e ngarkesës duhet të jetë e paketuar siç duhet dhe në çdo rast në kushte të tilla që garantojnë integritetin e saj gjatë fazës së transportit dhe detyrimin për të siguruar të gjitha shenjat dhe dokumentet e nevojshme për transport sipas procedurave të dakorduara midis palëve. Ky detyrim, megjithëse nuk është përmendur në asnjë dispozitë, duket të jetë i nënkuptuar në vetë nocionin e një kontrate transporti.
- ◇ Dërguesi gjithashtu është i detyruar të tregojë dhe sigurojë të gjitha elementet në dijeninë e tij ose në posedim (dokumentet) të dobishme për të lejuar ekzekutimin e rregullt dhe në kohë të shërbimeve të transportit. Si mbajtës i të drejtave që rrjedhin nga kontrata e transportit, dërguesi ka të drejtën që mallrat të dorëzohen të paprekura dhe brenda afatit të caktuar dhe ai mund të disponojë mallrat e transportuara edhe nëse ato nuk i përkasin atij.
- ◇ Dërguesi është përgjegjës për c.d. *e drejta për kundërrudher*, në bazë të së cilës mund të pezullojë dhënien e transportit para fillimit të së njëjtës ose të modifikojë udhëzimet e dhëna tashmë për transportuesin, duke kërkuar kthimin e sendit ose përcjelljen e tij në një destinacion tjetër ose dërgimin në një subjekt tjetër nga marrësi i synuar fillimisht.

---

<sup>134</sup> Kredia e transportuesit garantohet me privilegjin sipas nenit. 2761 kodi civil për mallrat e transportuara, për aq kohë sa ato mbeten me të, me një njohje përkatëse të së drejtës së tij për t'i mbajtur ato deri në pagesën e bërë sipas ish nenit. 2756 pika 3 e kodi civil

<sup>135</sup> Në këtë rast, neni 1689 pika 2 kodi civil parashikon që pagesa e çmimit të transportuesit nga marrësi përfshin një kusht të nevojshëm për ushtrimin e të drejtave që rrjedhin nga kontrata e transportit për marrësit

E drejta e *kundërrudheritë* dërguesit është natyrale dhe element esencial në përmbajtjen e kontratës për transportin e mallrave. Është një element natyral që karakterizon tipin kontraktual, i cili mund të eliminohet ose rregullohet ndryshe nga vullneti i palëve, duke pasur parasysh natyrën dispozitive dhe plotësuese të normës që e parashikon.<sup>136</sup> Asnjë formë ose kusht i veçantë nuk kërkohet për ushtrimin e kësaj të drejte. Vetëm në rast se është lëshuar kopja e fletës së transportimit ose faturës, ndryshimet duhet të shënohen në të, të përcaktuara nga dërguesi dhe të nënshkruar nga transportuesi. Është e nevojshme të theksohet se kjo e drejtë, pra kundërrudhri, nuk mund të kuptohet si fuqia për të ndryshuar përmbajtjen e kontratës së transportit me vullnetin e vetëm të palës që e ushtron, por vetëm në atë të ndryshimit të fatit të mallrave të transportuara, kur ata largohen nga sfera e posedimit të transportuesit.<sup>137</sup>

Kundërrudheri mund të rezultoj në një ndërprerje të njëanshme të kontratës ose në veprime që përbëjnë ndryshime specifike të kontratës ekzistuese dhe dërguesi duhet të bartë kostot dhe dëmet e pësura nga transportuesi pas ushtrimit të së drejtës.

Kishte në thelb tre teza për natyrën e kësaj të drejte.

Sipas një orientimi të parë doktrinor të përuruar nga Asquini, i cili është ndjekur nga përkthyes autoritar, e drejta e kundërrudheri do të kishte një natyrë të dyfishtë, rrjedhimisht duke prodhuar dy efekte të ndryshme në marrëdhënien kontraktuale. Nga njëra anë, kjo do të përbënte *të drejtën e tërheqjes*, e njohur nga ana e ligjit tek dërguesi dhe duke përfshirë të drejtën për të urdhëruar pezullimin e transportit dhe për të marrë kthimin e mallrave të transportuara.<sup>138</sup>

---

<sup>136</sup>M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, fq. 146 e ne vijim e përkufizon atë si një "institut të veçantë të transportit" dhe megjithatë e revokueshme ose disiplinuar ndryshe nga mënyra e traktatit.

<sup>137</sup> S. ZUNARELLI, M.M.COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, CEDAM, 2016, fq.346

<sup>138</sup>A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, fq. 212 e ne vijim konsideronte se neni 396 i Kodit Tregtar i dha dërguesit të drejtën më të madhe për t'u tërhequr nga kontrata dhe për këtë arsye të drejtën për të urdhëruar pezullimin e transportit edhe para fillimit, gjatë udhëtimit dhe madje edhe në pikën e mbërritjes. Sipas A. në të drejtën e kundërrudherit të dërguesit, siç rregullohet në nenin 396 të kodit tregtar, ai nuk duhej të shihte asgjë tjetër veçse zhvillimi i rregullit të nenit 1641 të kodit civil të vitit 1865, ne lidhje me dhënien me qira të punës. Pas lëshimit të kodit 1942 A. ASQUINI, ne *Noviss. Dig. It.*, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, XIX, fq. 585 ai përsëriti tezën e tij edhe në lidhje me nenin 1685 të kodit civil, i cili sipas mendimit të tij riprodhoi dispozitat e nenit 396 të kodit të shfuqizuar tregtar. "Pa ndryshime substanciale"

Nga ana tjetër, mund të konsiderohet si një *iusvariandi* i njëanshëm i përmbajtjes së kontratës duke përfshirë të drejtën për të urdhëruar kthimin në një marrës tjetër, për të shkatërruar ngarkesën ndryshe ose për të modifikuar itinerarin e pranuar fillimisht.<sup>139</sup>

Sipas një orientimi tjetër, dhe ky është argumenti i preferuar, duke qenë më koherent me regjimin ligjor, e drejta e kundërrudherit nuk është gjë tjetër veçse një e drejtë unitare në lidhje me natyrën dhe efektet, e cila duke u zgjidhur në *një të drejtë të fuqishme*, do ti njohi të drejtën e dërguesit për të ndryshuar në mënyrë të njëanshme kushtet e kontratës në lidhje me vendin e dorëzimit të mallrave, personin e marrësit të mallrave ose në lidhje me marrëveshjet për vendosjen e ngarkesës.<sup>140</sup>

Sipas një mendimi të tretë, një tezë tepër e vjetër, e cila tashmë nën sundimin e kodit tregtar ishte subjekt i kritikës së thellë, duke konfiguruar kontratën e transportit të sendeve si kontratë në favor të palës së tretë, e drejta e kundërrudherit nuk do të ishte që fuqia për të ndryshuar ose revokuar kërkesën në favor të një pale të tretë, derisa pala e tretë deklaron se dëshiron të përfitojë nga kushti në favor të tij.<sup>141</sup>

Duke iu referuar limiteve të përmbajtura në këtë të drejtë, duhet të theksohet se nuk i lejohej dërguesit të vendosë në mënyrë të njëanshme mbi transportuesin detyrimin për të kryer një transport substancialisht të ndryshëm, si një lloj rreziku që lidhet me transaksionin e dakorduar, nga marrëveshja e dakorduar.<sup>142</sup>

Kufiri i parë ka të bëjë me shkaktën kontraktuale, pasi e drejta e kundërrudherit është një akt i njëanshëm i cili duhet të ketë një justifikim shkakor në përputhje me operacionin ekonomik të vendosur nga palët.

Pastaj ekziston një kufi i mëtejshëm, i cili është ai i *mirëbesimit*, tek i cili dërguesi duhet të qëndrojë në mënyrë që ushtrimi i fuqisë së tij diskrecionale të mos degjenerohet në

---

<sup>139</sup> Keshtu A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto* fq. 210 e ne vijim ai jep të drejtën e kundërpërgjigjes së përmbajtjes më të gjerë të mundshme në lidhje me arsyetimin e normës, e cila, sipas Autorit i përgjigjet kërkesave praktike të kontratës së transportit.

<sup>140</sup> Keshtu IANNUZZI, ne *Commentario del codice civile e codici collegati*, Scialoja-Branca-Galgano, nen neni. 1678-1702, fq. 119 e ne vijim

<sup>141</sup> Interpretim i punuar nga SANTINI, *Il rifiuto del destinatario e la sua revoca nel contratto di trasporto* (Temat, 1956, fq. 236 e ne vijim.)

<sup>142</sup> S. ZUNARELLI, C. ALVISI, *Commentario del codice civile e codici collegati* Scialoja-Branca-Galgano, fq. 153

arbitraritet. *Parimi imirëbesimit*, në pajtim me ish neni 1375 të Kodit Civil Italian, faktikisht duke shënuar kufirin ndërmjet diskrecionit dhe arbitraritetit të dërguesit, bën të papranueshme dhe të pashmangshme zgjedhje arbitrare dhe kapriçioze nga ana e të njëjtit.

Si një e drejtë potestuese, akti i ushtrimit të tij konsiston në një deklaram të njëanshëm të vullnetit të dërguesit që prodhon efektet e treguara nga standardi, sapo të jetë vënë në dijeni të transportuesit, pavarësisht pëlqimit dhe pranimit nga kjo i fundit.<sup>143</sup>

Ushtrimi i kësaj të drejte i shkakton dërguesit "detyrimin për të rimbursuar shpenzimet dhe për të kompensuar dëmet që rrjedhin nga kontrata"<sup>144</sup>

Modifikimi i kontratës i urdhëruar nga dërguesi është i detyrueshëm për transportuesin, i cili nuk mund të refuzojë ligjërisht ta zbatojë atë, duke u gjendur në një pozitë të thjeshtë nënshtrimit ndaj këtij pretendimi.

Kjo është një përmbatje kontraktuale, që përfshin një ndryshim të dyanshërisë kontraktuale, duke e bërë atë më të shtrenjtë, dhe vetëm se dërguesi "kompenson" dëmin e pësuar nga transportuesi. Pasi ushtronte të drejtën e tij të fuqishme, dërguesi do të jetë i detyruar të kompensojë dëmet dhe të rimbursojë shpenzimet më të mëdha të bëra nga transportuesi, duke e kthyer kontratën në kapital.

Paragrafi i fundit i nenit 1685 të Kodit Civil të Italisë, me një dispozitë që nuk është e lehtë për t'u kuptuar, tregon momentin në të cilin e drejta e kundërvendosjes ndërpritet nga dërguesi<sup>145</sup>. Në këtë pikë, Legjislatori ka dhënë në nenin 1689 të Kodit Civil rregulla sipas së cilës të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit janë përgjegjësi e marrësit nga momenti kur mallrat mbërrijnë në destinacionin e tyre ose nga ai në të cilin ai i kërkon nga transportuesi.

Nga korniza e kontratës së transportit si një kontratë në favor të një pale të tretë, siç do të kemi mundësinë të shqyrtojmë më tej, jurisprudenca ka nxjerrë në pah se marrësi, sapo ka

---

<sup>143</sup> Lidhur me natyrën e deklaramit të njëanshëm të vullnetit dhe dërgesës së kundërpadisë shiko Cass. 26 Janar 1995, n. 931 (Foro pad, 1995, I, 190)

<sup>144</sup> IANNUZZI, *Trasporto*, ne *Commentario del codice civile e codici collegati* Scialoja-Branca-Galgano, nen enet. 1678-1702, fq. 127 e ne vijim.

<sup>145</sup> Lidhur me këtë, neni 1685, paragrafi 3 i Kodit Civil Italian : "Dërguesi nuk mund të disponojë mallrat e transportuara që nga momenti kur ato janë kaluar në dispozicion të marrësit"

marrë ose ka kërkuar kthimin, merr të gjitha të drejtat që rrjedhin nga kontrata, duke përfshirë edhe atë të kompensimit për dëmin e shkaktuar<sup>146</sup>, me pasojë që, në mungesë të kërkesës për kthimin e marrësit, legjitimiteti mbetet në duart e dërguesit<sup>147</sup>.

Sipas një shumice, orientimi doktrinor riprodhues i tezës tashmë të formuluar nga Iannuzzi, e drejta e kundërrudherit së dërguesit do të shuhet kur mallrat të arrijnë në destinacionin e tyre ose kur skadon afati i mbërritjes së tyre, marrësi ka kërkuar kthimin.

Sipas tezës në fjalë, meqenëse fuqia e deponimit të dërguesit në ngarkesë mbetet për aq kohë sa ai dhe pronari i kundërrudherit dhe pasi fuqia pasuese e nxjerrjes së marrësit lind me blerjen e të drejtës për t'u kthyer, më pas pushon e drejta e kundërrudherit kur marrësi i kërkon transportuesit të kthejë ngarkesën.

Kjo tezë paraqet disa kundërshtime. Në fakt, është kundërshtuar që marrësi të marrë posedimin ose mbajtjen e ngarkesës pas kërkesës së thjeshtë për dorëzim, pa paguar fillimisht kreditë që rrjedhin nga transporti dhe çdo kontroll mbi mallrat e transportuara.

Në fakt, kjo është përcaktuar në nenin 1689, paragrafi 2, Kodi Civil, sipas të cilit "marrësi nuk mund të ushtrojë të drejtat që rrjedhin nga kontrata, nëse nuk i paguhet transportuesit të kërkesave që dalin nga transporti dhe çeqet nga të cilat mallrat e transportuara ata janë të ngarkuar".

Diktimi i rregullave është i kufizuar për të sqaruar se fuqia de facto e ushtruar nga dërguesi përmes transportuesit pushon në momentin kur gjërat hyjnë në sferën e posedimit të marrësit dhe se kërkesa e thjeshtë e kthimit nga ana e marrësit nuk është në vetvete e mjaftueshme për qëllimet e prodhimit të efekteve të nenit 1685, paragrafi 3 i Kodit Civil dhe nuk është identifikuar në përputhje me rrethanat me blerjen e fuqisë për të disponuar ngarkesën.

---

<sup>146</sup> Cass., 4 qershor 2007, n. 12959 ne *Dir. Mar*, 2007.

<sup>147</sup><sup>147</sup>IANNUZZI, *Trasporto*, in *Commentario del codice civile e codici collegati* Scialoja-Branca-Galgano, Libri i katert-Mbi Detyrimet, 2014 Supozimi që identifikon blerjen e fuqisë për të rregulluar ngarkesën me kërkesën për ribërjen e njëjtë nga marrësi, rrjedh nga riprodhimi i tralatisë, nga doktrina dominuese, e tezës së formuluar nga Iannuzzi, i cili nga ana e tij është e ndikuar nga dënimet se Asquini u formua nga arsyetimi i diktatit të nenit 396, paragrafi 2, i kodit të abroguar të tregtisë të vitit 1882.

Për rrjedhojë, disa autorë nuk e mbrojnë këtë tezë. Sipas tyre, marrësi do të blinte me kërkesën për kthim, një të drejtë asgjësimi që ka përmbajtje të njëjtë si e drejta e kundërrudherit.

Duhet të theksohet, megjithatë, se ndërsa e drejta e kundërrudherit konsiston në një *situatë ligjore* për shkak të dërguesit dhe që bazohet në të njëjtën kontratë të transportit, fuqia e deponimit mbi mallrat e transportuara dhe në vend të *një situatë faktike*. Pasi që posedimi është një situatë faktike ekskluzive, është e qartë se posedimi i dërguesit dhe ai i marrësit nuk mund të bashkëekzistojnë me sendet e bartura.

Derisa dërguesi ka të drejtë të kundërrudhërit, ai do të jetë posedues i mallrave që transportohen dhe vetëm kur ky i fundit të kalojë në disponueshmërinë aktuale (të ndërmjetësuar ose të drejtpërdrejtë) të marrësit, fuqia e disponimit të dërguesit do të pushojë.<sup>148</sup>

## **2. Hipotezat e ndryshme interpretuese të mekanizmit të transferimit të të drejtave që rrjedhin nga kontrata e transportit**

Interpretimi i nenit 1685, paragrafi 3 i Kodit Civil, i cili siç kemi parë, koordinon të drejtën e deponimit të dërguesit me të drejtën e marrësit për t'u kthyer, parashikuar nga neni. 1689, sigurisht nuk mund të injorojë përfundimin e rëndësishëm shkencor në të cilin ajo erdhi gjatë viteve 80. Duke analizuar mekanizmin ligjor me të cilin kontrata e transportit tha se zbatoi transferimin e të drejtave, autori arriti në përfundimin se "e drejta e kundërpadisë së dërguesit është ndërprerë jo pasi të ketë marrë njoftimin për pranimin e pranuesit në kontratë, por në atë në të cilën mallrat kalojnë në dispozicion të marrësit<sup>149</sup>", që është, në kohën e pagesës nga kjo e fundit e kërkesave mbi ngarkesën.

Para se të vazhdohet me analizën, duhet të theksohet se çështja e transferimit të të drejtave është sigurisht një provë e privilegjuar e parimeve themelore të sistemit të përgjithshëm të

---

<sup>148</sup> Kundër IANNUZZI, *Trasporto*, in *Commentario del codice civile e codici collegati, nen nenet. 1678-1702*, fq. 175. Sipas autorit, "fuqia e disponimit duhet të konsiderohet përfshirëse e së drejtës për të kundërrudher".

<sup>149</sup> Referuar. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti*, vep. cit. fq. 66 e ne vijim.



kontratës, pikërisht për shkak të fushëveprimit të tij të parimit të relativitetit të efekteve të kontratës të kodifikuar me nenin 1372 të kodit civil.<sup>150</sup>

Në fakt, kjo temë ishte burimi i operacioneve të ndryshme dhe komplekse ekzekjitime të propozuara nga interpretues të ndryshëm, në periudhën nga kodi tregtar i vitit 1882 deri në kodifikimin e vitit 1942. Më saktësisht, është një situatë e veçantë ligjore, e përshtatur në mënyra të ndryshme doktrina dhe jurisprudence, e cila shkakton fenomenin e trashëgimit të pranuesit tek dërguesi në blerjen dhe ushtrimin pasues të të drejtave që rrjedhin nga kontrata e transportit. Problemi që lind, dhe për këtë arsye, ai i identifikimit të të drejtave të transportuesit mund të ushtrohet nga marrësi, që është, çfarë është përmbajtja e këtyre të drejtave. Atëherë është e nevojshme të konstatohet se si përfituesi i blen këto të drejta dhe se si bëhet blerja. Për më tepër, është e nevojshme të përcaktohet se si të legjitimohet ushtrimi i këtyre të drejtave me kompetencat e heqjes së ngarkesës dhe, përfundimisht, modifikimi i kontratës së transportit, të njohura nga dërguesi dhe të përcaktohet se kush ka të drejtë të ushtrojë veprimet që rrjedhin nga kontrata e transportit ndaj transportuesit.

Këto pyetje prekin një problem më të gjerë në lidhje me konfigurimin ligjor të pozicionit negociator të marrë nga marrësi në situatën komplekse kontraktuale që lidh të tre subjektet së bashku dhe përcaktimin e mekanizmit ligjor që bën të mundur transferimin e të drejtave që dalin nga kontrata e transportit tek marrësi, i cili zëvendëson dërguesin në pronësi të të njëjtit.

Disiplina e transportit nuk i nënshtrohet një interpretimi univokal, duke paraqitur probleme të aplikimit që nuk janë të lehta për t'u zgjidhur. Kërkesat e një konfigurimi të përshtatshëm ligjor të kontratës së transportit dhe të marrëdhënieve ndërmjet subjekteve rreth tij, si dhe ato të një pajtimi të drejtë të interesave të palëve dhe atyre të një përgjigjeje për problemet praktike që lidhen me realitetin aktual të trafikut, ata nuk gjetën përgjigje të përbashkëta.

---

<sup>150</sup> Sipas nenit 1372 të Kodit Civil Italian, kontrata ka fuqinë e ligjit ndërmjet palëve dhe nuk prodhon efekte në lidhje me palët e treta, përveç rasteve të parashikuara shprehimisht me ligj. Kjo dispozitë paraqet c.d. parimi i relativitetit të efekteve të kontratës, sipas të cilit veprimi negociues ka për qëllim të prodhojë efekte vetëm ndërmjet palëve, me pasojë që, në krahasim me palët e treta, kontrata nuk prodhon efekte të dëmshme ose të dobishme. Dhe ajo që shprehet në lashtësinë e *res inter alios acta tertionequocet, nequeprodest*.

Doktrina dhe jurisprudenca kanë dhënë zgjidhje të ndryshme pa marrë parasysh, megjithatë, zgjidhjen e kënaqshme të problemeve të shumta që lidhen me të. Prandaj, është bërë hulumtimi, brenda rregullave të përgjithshme në lidhje me obligacionet dhe kontratat, të logjikës dhe institucioneve në të cilat mund të atribuohet marrësi fitimi i rezultatit të shërbimit të transportuesit në fazën përfundimtare të dorëzimit të ngarkesës.

Teoritë e zhvilluara nga doktrina kanë qenë të ndryshme. Në veçanti, do të jetë e mundur të shqyrtohet teza e pranuar nga doktrina dhe jurisprudenca e shumicës, që synon kualifikimin e transportit si një kontratë në favor të palëve të treta, për të kaluar në analizën që e cilëson këtë kontratë si një tregues ose hipotezë delegimi. e pagesës. Përfundimisht, ne do të përqendrohemi në analizën e teorisë që siguron balancën më të gjerë të interesave të palëve, edhe në dritën e realitetit aktual të trafikut, i cili është ai që çon në transferimin e të drejtave të qenësishme në kontratën për transportin e mallrave në institutin e caktimit.

### ***2 1. Mbartja e të drejtave me qëllim të kontratës në favor të një pale të tretë***

Përpjekjet e shumta për të sjellë mekanizmin e transferimit të të drejtave në kategoritë e kontratës në përgjithësi, kanë çuar shumicën e madhe të doktrinës së ndjekur nga jurisprudenca pothuajse unanime, për të njohur në kontratën e transportit të sendeve, një skemë të veçantë të kontratës në favor të të tretit.

Mbështetësit e kësaj teze konsiderojnë se i njëjti nen 1689 i Kodit Civil Italian, në rregullimin e pozitës së të adresuarit, e përcakton atë si përfitues të tretë të kontratës së transportit, në përputhje me dispozitat e nenit 1411 të Kodit Civil Italian<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> Më konkretisht, neni 1411 i Kodit Civil parashikon: "Vendosja në favor të një pale të tretë (1273, 1773, 1875, 1920) është e vlefshme, nëse përcaktuesi ka interes, përveç nëse është rënë dakord ndryshe, pala e tretë fiton të drejtën kundër premtuesit për shkak të përcaktimit. Megjithatë, kjo mund të revokohet ose modifikohet nga përcaktuesi, derisa pala e tretë të deklarojë, madje edhe në krahasim me premtuesin, që të përfitojë nga kjo. Në rast të revokimit të kërkesës ose të refuzimit të palës së tretë për të përfituar, përfitimi mbetet në dobi të përcaktuesit, përveç rasteve kur tregohet ndryshe nga vullneti i palëve ose nga natyra e kontratës. "

Përfituesi i tretë, si mbajtës i një interesi në kryerjen e transportuesit, i dallueshëm nga interesi i palëve që kanë marrë pjesë në kontratë, fiton të drejtat që rrjedhin nga kontrata, megjithëse e treta në krahasim me vetë marrëveshjen.

Regjistrimi i figurës së kontratës në favor të një pale të tretë, si instrumenti më i përshtatshëm për të garantuar zgjidhjen e problemeve të klasifikimit juridik të pozicionit negociues të marrësit, nuk përfaqëson gjë tjetër veçse manifestimin e tendencës, të zakonshme në praktikën tregtare, të përshtatjes së shifra juridike të përpunuara në teorinë e përgjithshme, realitetet e reja ekonomike, mungesa e një verifikimi rigoroz nga doktrina,<sup>152</sup> ekzistenca e mundshme e papajtueshmërisë midis dy instituteve, sigurisht ka kontribuar në rrënjosjen e bindjes, që ndërmjet kontratës në favor të transportit të tretë dhe transportit ekziston një lidhje e fortë.

Siç e dimë, kontrata në favor të palës së tretë paraqet në sistem një përjashtim nga parimi i relativitetit të efekteve të kontratës, duke lejuar një person të palidhur me marrëveshjen kontraktuale për të blerë të drejtat që rrjedhin nga kontrata, për shkak të "përcaktimit" në favor të tij. Në fakt, ligjvënësi i vitit 1942, që rregullon rastin në pikën e kontratës në favor të një pale të tretë sipas skemës gjermane, parashikon marrjen e menjëhershme të të drejtave nga përfituesi i tretë, si një efekt normal i marrëveshjes së lidhur ndërmjet përcaktuesit dhe premtuesit.

Prandaj nevoja për të pajtuar efektivitetin e menjëhershëm të jashtëm të kontratës në favor të një pale të tretë me bartjen e të drejtës së deponimit në mallra nga dërguesi tek marrësi vetëm pas ardhjes aktuale ose ligjore të tij në destinacion.

Duke i kushtuar vëmendje të veçantë dhe zgjidhjes së propozuar nga Asquini, e cila edhe nëse është zhvilluar nën Kodin e tregtisë së shfuqizuar, ka ruajtur vlefshmërinë e saj edhe pas nxjerrjes së Kodit Civil të vitit 1942.

---

<sup>152</sup> Është me rëndësi të kujtojmë se rindërtimi ligjor i kontratës së transportit të bërë nga doktrina italiane nuk u nda së bashku nga doktrina e huaj, e cila gjithnjë kishte treguar dyshime dhe ngatërresa lidhur me gjurmueshmërinë e kontratës së transportit në kontratë në favor të një pale të tretë.

Sipas autorit<sup>153</sup>, kontrata e transportit të sendeve do të përfshihej në kategorinë e kontratave në favor të palëve të treta, por me korrigjim të rëndësishëm në krahasim me atë të përcaktuar në nenin 1411 të Kodit Civil Italian E drejta e marrësit do të lindë vetëm në një mënyrë të mundshme nga kontrata ndërmjet dërguesit dhe transportuesit, duke u bërë e përsosur dhe e pakthyeshme, që nga momenti kur, skadon ardhja ligjore ose aktuale e dërgesës deri në destinacion, në kontratë<sup>154</sup>

Me fjalë të tjera, dikush do të ballafaqohet me një kontratë në favor të një pale të tretë pavarësisht nga ndonjë aderim i këtij të fundit dhe karakterizohet nga fakti se kreditori i transportit deri në fazën e ekzekutimit do të mbetet i vetmi dërgues.

Vlen të theksohet se ndikimi i thellë i ushtruar nga Asquini jo vetëm në doktrinën dhe jurisprudencën, por edhe në përpiluesin e njëjtë të kodit të vitit 1942, nuk përjashton domosdoshmërisht përdorimin e një kontrolli të kujdesshëm mbi vlefshmërinë e zgjidhjes së miratuar nga vetë autori, si dhe çdo mospërputhje ndërmjet karakteristikave të kontratës së transportit dhe atyre të dyqanit në favor të palëve të tretat.

Rindërtimi i bërë nga Asquini është në fakt në një epokë para zgjedhjes së ligjvënësit të vitit 1942 për të kodifikuar rastin në pikën e kontratës në favor të të tretit sipas skemës gjermane, duke u ndikuar në vend nga preferenca për skemën franceze, e cila pa në përfundim në favor i një pale të tretë një kontratë me efektivitet të pezulluar derisa përfituesi të bashkohet.<sup>155</sup>

Kishte kundërshtime të ndryshme në bazë të gjurmueshmërisë së kontratës së transportit në skemën e kontratës në favor të një pale të tretë. Duke u nisur nga analiza e elementeve përbërëse të rastit aktual të negocimit, është konsideruar se kërkesa në institutin e kontratës në favor të një pale të tretë është ndoshta i papërshtatshëm për t'iu përgjigjur kërkesave që lidhen me transferimin e të drejtave që rrjedhin nga kontrata e transportit nga dërguesi tek i adresuari.

---

<sup>153</sup> Asquini në fuqi të kodit të shfuqizuar të tregtisë konfiguroi marrësin si përfitues të kontratës së transportit bazuar në nenin 1128 të kodit 1865, por me korrigjime të rëndësishme në lidhje me institutin e kontratës në favor të palës së tretë të rregulluar nga Kodi Civil i 1942

<sup>154</sup> G. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980, fq. 47

<sup>155</sup> A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, vep. cit., fq. 406.

Konfigurimi i transportit si një kontratë në favor të palëve të treta përfshinte një ndryshim të fortë të bilancit kontraktual midis dy subjekteve, për shkak të dallimeve thelbësore institucionale.

Një nga karakteristikat e veçanta të kontratës në favor të një pale të tretë, siç rregullohet nga kodi i vitit 1942 (në përputhje me modelin gjermanik), është menjëherësia e fitimit të të drejtave nga përfituesi, pas përcaktimit të vetëm në favor të tij.

Sidoqoftë, në kontratën e transportit, pronësia e të drejtave që rrjedhin nga kontrata nuk transferohet nga dërguesi tek marrësi përpara se ky i fundit të kërkojë përmbushjen kontraktuale të transportuesit, ndërsa ushtrimi i së drejtës në fjalë i nënshtrohet barrës shtesë të pagesës e shumave të parave që peshojnë në ngarkesë. Në fakt, marrësi nuk fiton asnjë të drejtë, as të përsosur as të mundshme, si rezultat i kontratës.<sup>156</sup>

Konflikti i mëtejshëm i konfliktit të pandalshëm midis disiplinës së institucioneve në fjalë lind, nëse krahasojmë fuqinë e revokimit të përcaktuesit me të drejtën për të kundërshtuar dërguesin.

Përderisa fuqia e revokimit mund të ushtrohet vetëm para shpalljes së palës së tretë, me të cilën ekziston një konflikt i mundshëm që përfundimisht do të zgjidhet sipas kriterit të parandalimit, kjo nuk ndodh në kontratën e transportit.

Marrësi, në fakt, nuk mund të sigurojë pronësinë e së drejtës, duke e ushtruar atë paraprakisht, duke e penguar kështu dërguesin, me kërkesën për kthim, ushtrimi i të drejtës për kundërrudhër. Në të vërtetë nuk ka arsye të vlefshme për të mbrojtur pozicionin kontraktual të një subjekti, i cili, ndryshe nga përfituesi, nuk fiton asnjë të drejtë si rezultat i marrëveshjes vetëm përpara ardhjes efektive ose ligjore të ngarkesës në destinacion.

Për më tepër, konfigurimi i transportit si një hipotezë e një kontrate në favor të një pale të tretë me efekt të pezulluar deri në pranimin e përfituesit, siç parashihet nga Asquini, presupozon pranueshmërinë e një figure, e cila në realitet është zhdukur nga sistemi ligjor pas kodifikimit të vitit 1942. Kjo do të nënkuptonte nënshtimin sistematik të rastit në

---

<sup>156</sup>G. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, vep. cit.

fjalë në një kusht dhe një afat, me një anomali të qartë në lidhje me parimet e përgjithshme të sistemit ligjor. Në fakt, dihet se gjendja është në vend të një elementi aksidentale, domethënë të pazakontë dhe në një farë mënyre të jashtëzakonshme të kontratës<sup>157</sup>

Një kontrast tjetër i rëndësishëm, i cili komprometon seriozisht mundësinë e barazimit të pozitës së të adresuarit me atë të përfituesit të një kontrate në favor të një pale të tretë, lehtë mund të identifikohet në kuadrin rregullator të dy rasteve të ndryshme.

Në kontratën e transportit ka një ndarje midis blerjes dhe ushtrimit të së drejtës për kthimin e ngarkesës. Midis dy fazave ekziston një interval, gjatë të cilit adresuesi vendos nëse do të kryejë kundër-performancën, ndërkohë që mbetet në pronësi të së drejtës së disponimit të mallrave. Përderisa marrësi nuk e ka përmbushur detyrimin e pagesës, marrësi mund të refuzojë punën e transportuesit, duke mos qenë i detyruar nga kërkesa e mëparshme e ridergimit.

Kjo, dhe në kontrast me ndalimin e imponuar nga përfituesi që të heqë dorë, pasi të ketë nënshkruar kontratën, në afatin e përfunduar në favor të tij. Prej këtij momenti ai do të mbetet i lidhur përfundimisht me vullnetin që u shfaq më parë.

Në këtë kuptim, nuk ka asnjë dyshim se lidhja automatike e bërë nga ligjvënësi i vitit 1942, në bazë të një tradite normative të vendosur mirë, midis dyqanit në favor të palëve të treta dhe kontratës për transportin e mallrave ka humbur në mënyrë progresive funksionalitetin origjinal. Prandaj, perspektiva e hipotezave të tjera rindërtuese, që synonin braktisjen e përhershme të skemës së kontratës në favor të palëve të treta.

## ***2.2.Perspektiva e një hipoteze të re rindërtuese: kontrata e transportit të mallrave si delegim i pagesës***

---

<sup>157</sup> Shiko SILINGARDI, vep. cit., fq.61

Klasifikimi i kontratës për transportin e mallrave në skemën e kontratës në favor të palëve të treta u nënshtrua një rishikim radikal nga një doktrinë autoritative<sup>158</sup>, e cila u përqendrua në pamjaftueshmërinë e këtij interpretimi.

Silingardi nënvizoi se si kërkesat e sigurisë për trafikun dhe blerjet garantohej më mirë duke hartuar kontratën e transportit brenda institutit të delegimit.

Nevojat e përmendura, imponojnë de facto, për të ruajtur fuqinë për të kundërshtuar dërguesin deri në dorëzimin e mallrave. Në fakt, nëse marrësi kërkon dërgimin dhe nuk paguan dhe siguron dërguesin në vend të kësaj, është e drejtë të garantojë këtë të fundit të drejtën për të kërkuar nga transportuesi që të kthejë ngarkesën ose ta dorëzojë atë në një marrës tjetër. Prandaj konsiderohet se e drejta e kundërrudherit duhet të mbijetojë në dërgues derisa marrësi të ketë paguar kostot e transportit dhe kontrollat mbi mallrat e transportuara.<sup>159</sup>

Në anën tjetër, nëse marrësi ka paguar kostot e transportit dhe kontrollit, siguria e blerjes së tij duhet të garantohej duke favorizuar një mekanizëm për transferimin e të drejtave që rrjedhin nga kontrata, që e bën blerjen e paprekshme nga përjashtimet në bazë të kontratës së transportit të lidhur midis dërguesi dhe transportuesi.

Para se të vazhdohet me analizën, është e nevojshme të ndalemi në të njëjtin koncept të delegimit të pagesave. Në pajtim me nenin 1269 të Kodit Civil Italian, nëse debitori për ekzekutimin e pagesës ka deleguar një palë të tretë, ai mund të detyrojë kreditorin, përveç nëse debitori e ka ndaluar atë.

Delegacioni i tretë për të kryer pagesën nuk është i detyruar të pranojë detyrën, edhe nëse është debitor i deleguesit. Përdorimet e ndryshme janë të sigurta. Prandaj, ai bën dallimin midis delegimit aktiv dhe pasiv të pagesës.

Në rastin e parë, legjitimiteti i palës së tretë që tregohet të marrë pagesën normalisht nuk bazohet në kredinë e tij ndaj agjentit. Debitorit i kërkohet të bëjë pagesë ndaj palës së tretë të treguar nga kreditori. Ai plotëson dispozitën fillimisht për shkak të kreditorit me anë të të

---

<sup>158</sup> G.SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, Giuffrè, 1980.

<sup>159</sup> C. ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bolonja, Bonomo botuesi, fq. 88

tretit të treguar nga vetë kreditor, pa çuar kështu në ndonjë zëvendësim të palës së tretë në pozitën e një pjese aktive të marrëdhënies së detyrueshme origjinale.

Anasjelltas, në delegacionin e pagesës pasive, debitorët e ftuar nga kreditori për të bërë pagesën që kjo e fundit i detyrohet një pale të tretë dhe debitori është i lirë të pranojë ftesën ose jo. Prandaj, detyrimi i debitorit lind vetëm nëse ai pranon detyrën. Kuptohet që kontrata e transportit nuk mund të ndiqet në skemën e pagesave pasive. Në rastin e transportit, në fakt, treguesi i marrësit që dërguesi i komunikon transportuesit në ushtrimin e të drejtës së kundër-urdherit, lidh ngarkuesin pa marrë parasysh pranimin e tij.

Nga ana tjetër, sipas Silingardi, transporti nuk mund t'i atribuohet delegacionit të pagesave pasive, vetëm në rastet kur marrësi është "i painteresuar", dmth. Në mungesë të një marrëdhënieje të valutës mes dërguesit dhe marrësit. Sipas zgjidhjes së parashtruar nga A, kontrata e transportit përkundrazi do të vepronte si një delegacion i pagesës aktive, kur, duke mos pasur një raport të monedhës bazë, dërguesi pas ushtrimit të së drejtës së kundër - urdherit, përmbush vetëm interesin e tij. Ky ndërtim sigurisht ka meritën e pamohueshme të rezervimit të dërguesit të gjitha të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit, duke lënë porosinë pa ndonjë veprim kundër transportuesit dhe të ekspozuar ndaj të gjitha përjashtimeve, madje edhe atyre personale, që transportuesi mund të pohojë kundër dërguesit. Nga ana tjetër, operacioni i transportit do të përfshihej në skemën e delegacionit të pagesave pasive, nëse një marrëdhënie e valutës, pra një kontratë e vlefshme themelore midis dërguesit dhe marrësit, ekzistonte në përfundimin e transportit. Përsëri sipas Silingardit, marrësi, pas kërkesës së ridergimit, nuk do të merrte pronësinë për të drejtën e kthimit, duke mos qenë në gjendje ta ushtronte atë përpara se të paguante kreditë që rrjedhin nga transporti. Për të cilat, deri në momentin e përmbushjes nga transportuesi, figura e marrësit është e krahasueshme me atë të agjentit pagues. Në të vërtetë, në delegacionin e pagesave, ky i fundit nuk fiton asnjë të drejtë ose veprim kundër transportuesit. Kjo me siguri e bën pozitën e delegatit më të pasigurt se ajo e marrësit të transportit.

Në transport, marrësi i cili ka paguar tashmë, mund të kërkojë nga transportuesi përmbushjen e detyrimit të ridergimit dhe gjithashtu mund të ushtrojë një veprim për kompensimin e dëmit për shkak të shkeljes së kontratës, e cila në vend të kësaj delegati nuk mundet, si



mekanizëm i delegimi i pagesave nuk rezulton në transferimin e të drejtave të delegimit tek poseduesi i autorizuar.<sup>160</sup>

Në përfundim, edhe kjo tezë do të duket të mbrojtë më shumë pozicionin e marrësit, krahasuar me rezultatet e arritura nga teza e tjera që konfigurron transportin e mallrave si një kontratë në favor të një pale të tretë.

Skema e delegimit nuk është adekuate për të shpjeguar mekanizmin e transferimit të të drejtave të qenësishme në kontratën e transportit.

### ***2.3.Një hipotezë e ndryshme interpretuese: kontrata e transportit të mallrave si një kontratë natyrisht e prekshme për t'u transferuar tek marrësi***

Është parë se si veçoria e kontratës së transportit tokësor të mallrave, që përbëhet nga mekanizmi i transferimit të të drejtave nga dërguesi tek marrësi, ka shkaktuar përpunimin e disa hipotezave rindërtuese nga ana e doktrinës, duke justifikuar bazën ligjore të blerjes së të drejtave për marrësit.

Ne reflektojmë shkurtimisht mbi meritat dhe dobësitë e zgjidhjeve të ndryshme të propozuara, duke arritur në përfundimin se askush nuk ka arritur të gjejë një zgjidhje të balancuar, të tillë që të ruajë në të njëjtën kohë pozitat dhe interesat e të gjithë aktorëve të përfshirë në operacionin e transportit.

Nga të cilat, nevoja për miratimin e një skeme të re, e matur edhe në bazë të aftësisë së saj për të përgatitur zgjidhje të lehta dhe efektive për problemet nga të cilat janë propozuar tezat për të cilat është propozuar shtrirja e tyre.

Prandaj, propozohet të analizohet shkurtimisht një hipotezë e mëtejshme rindërtuese, e cila konfigurron kontratën për transportin e mallrave si një kontratë natyrisht e prekshme për t'u transferuar tek marrësi.

---

<sup>160</sup>C. ALVISI, vep. cit, fq. 127.

Sipas tezës në fjalë, të elaboruar nga Cicala, dyqani që shiste kontratën do të ishte një kontratë thelbësisht dypalëshe midis transferuesit dhe ceduesit, lidhur me caktimin e kredive dhe pranimin e borxheve, të cilat janë të ndërthurura në një dyqan të vetëm, me profilin e vet të shkallës dalluese nga ai i kontratës për të cilën ka të bëjë transferimi.<sup>161</sup>

Caktimi i kontratës do të funksiononte "në marrëdhëniet që rrjedhin nga kontrata" dhe jo në vetë kontratën, duke përcaktuar kështu transferimin e kredive dhe marrjen e borxheve që rrjedhin nga kontrata dhe jo transferimin tek dhënësi i cilësisë së pjesës.

Sipas Autorit, pasi shitja është një marrëveshje dypalëshe ndërmjet ceduesit dhe transferuesit, aderimi i kontraktorit të transferuar do të ishte vetëm një kërkesë për efektivitetin e caktimit, pasi që në vetvete do të përcaktonte efektin e çlirimit të shitësit nga detyrimet që rrjedhin nga kontratë. Prandaj, pëlqimi i kontraktorit të transferuar nuk do të ishte një element konstituiv i caktimit, por do të kishte kuptimin e dyfishtë të "*deklaratës së lirimit të transferuesit*" dhe "*deklaratë për pjesëmarrje me adezion*"<sup>162</sup>.

Nëse duam të vazhdojmë me analizën e aplikimit të skemës së transferimit, siç është konfiguruar nga Cicala, në kontratën e transportit, duhet të përqendrohemi në pasojat e papranueshme që do të rrjedhin prej saj.

Një nga kundërshtimet e ndryshme të ngritura, nënvizon si në kontratën e transportit, transportuesi shpreh paraprakisht pëlqimin e tij për caktimin, duke mbetur i detyruar të kryejë dorëzimin edhe pas lidhjes së kontratës. Marrësi në anën tjetër, duke kërkuar kthimin, do ta bënte transferimin efektiv dhe kjo do të shkaktonte sipas tezës së Cicalës, një privatizim. Dërguesi do të lirohej nga detyrimi i tij për shkak të kërkesës së vetme për ridërgim.

Kjo është në kundërshtim me dispozitat e Nenit 1692, sipas të cilit edhe pas kërkesës së ridërgimit, dërguesi mbetet i detyruar te transportuesi.

Teza e përshkruar më sipër është tejkaluar në masë të madhe nga shumica e autorëve, të cilët e konsiderojnë atë joadekuat me qëllim të shpjegimit të mekanizmit të transferimit të të

---

<sup>161</sup> Shiko R. CICALA, *Il negozio di cessione del contratto*, Napoli, Jovene, 1962, fq.28.

<sup>162</sup>CICALA, vep. cit., fq 152 e ne vijim

drejtave në kontratën e transportit, përbëjnë shitjen e kontratës si marrëveshje kontraktuale, unitare dhe kryesisht trilaterale.

Kjo është teoria unitare, sipas së cilës shitja është një treg domosdoshmërisht trilateral, pasi ajo formohet dhe lind në ekzistencë nëpërmjet takimit të tre deklaratave të vullnetit, të gjitha që synojnë të njëjtin qëllim.

Ndryshe nga teoria atomiste e analizuar më parë, teoria unitare konsideron se pëlqimi i transferuar, si parandalues dhe i mëvonshëm, ka efektin konstituiv të transferimit të njëjtë, kështu që në mungesë detyrimi nuk ekziston.<sup>163</sup> Funkzioni i pranimit të transferuar, në fakt, nuk mund të njihet thjesht në çlirimin e transferuesit. Rëndësia dhe roli i pranimit, në fakt, janë qartësisht të dukshme nëse marrim parasysh se transferimi gjithashtu mund të përcaktojë përmbajtjen e shitjes.

Teza e ekzaminuar këtu nënvizon se si marrëdhënia midis ceduesit dhe transportuesit "dominohet nga vetë-rregullimi i kontratës bazë që, që nga momenti kur është caktuar përsosja, i rregullon ato të dyja.<sup>164</sup> Sipas teorisë në fjalë, çështja përfundon në kohën e pëlqimit të transferuesit, në mungesë të së cilës marrëveshja ndërmjet ceduesit dhe ceduesit nuk do të ketë vlerë. Sipas tezës atomiste, përfundimi është i ndryshëm. Para së gjithash, dyqani përsoset kur ka pëlqimin e transferuesit, për më tepër në mungesë të aderimit të lidhësit, dyqani do të jetë i vlefshëm si caktim i kredisë dhe marrjes së brendshme. Ndërsa caktimi i kontratës, transferuesi gjithashtu fiton fuqinë e për të përjetuar veprimet kontraktuale që i përkisnin transferuesit, marrjes dhe caktimit të kredisë, e gjithë kjo nuk ndodh.

Përkrahësit e teorisë unitare kanë theksuar gjithashtu se si nuk do të kishte kuptim ta konfiguroni caktimin si një kombinim të marrjes dhe transferimit, sepse, nëse do të ishte kështu, përpjekja e ligjvënësit në përcaktimin e karakteristikave të një figure autonome do të ishte tërësisht e padobishme, nëse kjo përputhet me institucionet e tjera të qeverisura tashmë nga kodi dhe për të cilën askush nuk do të kishte dyshuar në pranueshmërinë e tij.

---

<sup>163</sup> Referuar C. ALVISI, vep. cit., fq. 179

<sup>164</sup> Referuar ne të njëjtin mendim R. CLARIZIA, *La cessione del contratto: neni. 1406-1410, ne Il codice civile*. Komentari direkt nga F. Schlesinger, 2° ed., Milano, Giuffrè, 2005, fq. 94

### **3. Regjimi i përgjegjesisë së transportuesit: klasifikimi i normës dhe interesave të mbrojtura**

Personi i cili është i detyruar të kryejë transferimin karakteristik të transportit është transportuesi. Duke mos qenë e nevojshme, në konceptin e kontratës së transportit, ekzekutimi fizik i performancës, por marrja e obligimit përkatës, merr rolin e transportuesit që merr përsipër të kryejë transferimin e mallrave, pavarësisht nëse ai e bën atë me mjetet e veta që ta bëni duke u kthyer te një palë e tretë. Ajo që kualifikon performancën e transportuesit, në fakt, nuk është fakti se ai siguron drejtpërsëdrejti transportin, por që merr përgjegjësinë dhe rrezikun<sup>165</sup>. Me fjalë të tjera, zëvendësimi i të tjerëve në kryerjen e shërbimit konsiderohet e pranueshme, me kusht që përgjegjësia e transportuesit të mbetet tek ai.<sup>166</sup>

Megjithatë, edhe pse mund të jetë pozicioni i transportuesit i marrë nga një individ edhe herë pas here dhe pa ndonjë organizim të ndërmarrjes<sup>167</sup>, një kategori e tillë rezulton të jetë sot e sigurtë e mbetur në lidhje me atë që u përkasin subjekteve që ushtrojnë një aktivitet të tillë profesionalisht.

Transportuesi profesional është ai që kryen aktivitetin e transportit, duke shfrytëzuar një strukturë organizative dhe afariste, drejt një pagese të caktuar. Neni. 2 n. 1 i Dekretit Legjislativ 286/05 e përcakton transportuesin si "shoqëri të transportit rrugor të regjistruar në regjistrin kombëtar të personave fizik ose juridik që ushtrojnë transportin rrugor për palët e treta ose kompaninë jo të vendosur në Itali, të autorizuar për kryerjen e transportit rrugor ndërkombëtar ose aktiviteteve të kabotazhit rrugor në territorin italian i cili është pjesë e një kontrate të transportit rrugor ". Si përfundim, nëse transportuesi pa dyshim mund të jetë personi i cili është i detyruar të kryejë shërbimin e transportit vetë ose nëpërmjet palëve të treta, pasi nuk kërkohet një organizim i duhur teknik (me kod), nuk ka dyshim se në praktikën e sotme të trafikut komercial supozimi i statusit të transportuesit nuk mund të injorojë praninë e elementëve të caktuar në mungesë të së cilës, siç u përmend, veprimtaria

---

<sup>165</sup> Në këtë drejtim, Raporti Ministror i Kodit Civil n. 707 në të cilin thuhet: "Kodi i ri nuk bën dallimin midis detyrimit për transport dhe detyrimit për te bere te transportohet: fakti që transporti kryhet nëpërmjet punës së kompanive të tjera nuk e shtyn marrëdhënien ndaj kontratës së dërgesës ... "

<sup>166</sup> Ne te njejtin mendim shiko Cass. n. 5133/81, ne *Riv. Giur. Circol. Trasp*, 1982, fq. 97.

<sup>167</sup>G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1993, fq 877

profesionale dhe sipërmarrëse e aktivitetit të transportit nuk gëzon mbrojtje dhe konsideratë në sistemin tonë ligjor.

Siç kemi parë, performanca tipike e transportuesit është kthimi në destinacion i mallrave të transportuara, rezultati i të cilës transportuesi merr rrezikun ndaj dërguesit. Detyra e transportuesit për të sjellë mallrat e dorëzuara në destinacionin e tyre konfiguron një rezultat detyrim.<sup>168</sup>

Megjithatë, ekzekutimi i saktë i kontratës së transportit nuk përfundon me thjesht transferimin e mallrave nga një vend në tjetrin, por përfshin përmbushjen e një sërë detyrimesh të tjera sekondare. Pikërisht në bazë të asaj që është përcaktuar më sipër, dhe në përputhje me parimin e përcaktuar në nenin 1177<sup>169</sup> Kodi Civil përcaktohet se detyrimi për të dhënë një artikull të veçantë përfshin gjithashtu detyrimin për ta mbajtur atë. Detyrimi i kujdestarisë dhe përgjegjësia vijuese e transportuesve pushojnë vetëm kur marrësi i kthen mallrat.

Në kontekstin e transportit të mallrave siç rregullohet nga Kodi Civil tek nenet 1693 dhe ne vijim është interesante të theksohet se si Ligjvënësi i vitit 42, ndryshe nga disiplina e kodifikuar në Kodin Tregtar, mori në konsideratë vetëm përgjegjësinë që rrjedh nga humbja dhe dëmtimi i mallrave të transportuara, duke lënë disiplinën e përgjithshme të parashikuar nga nenin 1212 Kodi Civil ngjarjet që rrjedhin nga mos përmbushja në lidhje me sigurimin e transportit si të tillë.<sup>170</sup>

Në disa aspekte është e vetme të theksohet se në Kodin Tregtar, neni 403, paragrafi 2, vonesa në performancë u nënshtroa rregullave të rrepta të receptimit, duke deklaruar se "transportuesi nuk është përgjegjës për vonesën nëse vërtetohet se ai rrjedh nga aksidenti ose me forcë madhore, ose me faktin e dërguesit ose marrësit ".Zgjedhja e qartë legjislative e

---

<sup>168</sup> Shiko Cass. nr. 13905/02, ne *Il Diritto Marittimo*, 2006, 4 , 1199 dhe Cass. 3 shtator 1998, ne *Il Diritto Marittimo*, 2000, 1354

<sup>169</sup> Neni 1177 Kodi Civil tekstualisht thotë: "Detyrimi për të dhënë një gjë të caktuar përfshin detyrimin për ta mbajtur atë deri në dorëzim".

<sup>170</sup> Shiko M. RIGUZZI, *Il Contratto di Trasporto* , fq. 145 e ne vijim. Autori rrëfen dhe kujton paralelizmin legjislativ midis performancës tipike të transportit dhe detyrimeve të kujdestarisë së transportuesit për shkak të dorëzimit të mallrave të marra nga dërguesi dhe deri tek materiali që kthehet tek marrësi. Në këtë pikë edhe Majello, Pwr strehimin dhe magazinimin, Napoli, 1958, fq. 126. Dallimi lartpërmendur shpjegohet nga raporti Ministror të Kodit Civil të '42, ku ai sqaron mbi përgjegjësinë e transportuesit ", u vendos për të rregulluar parimet e përgjithshme likuidimit e dëmit të varur nga vonesa; në lidhje me humbjen dhe dëmtimin e mallrave të transportuara, duke mbajtur ende parimet tradicionale të nenit 400 Kodi Tregtar të cilat kanë të bëjnë me receptum (neni 1693), ka pranuar vlefshmërinë e klauzolave që vendosin supozimet rastësishëm për ngjarjet që normalisht, në raport me mjetet dhe kushtet e transportit (transport të veçantë) varet nga rasti faktor (neni 1694 ).

bërë në sistemin aktual e ka bërë normëm e nenit 1693<sup>171</sup> të Kodit Civil edhe më rigoroz në lidhje me përgjegjësinë për ruajtjen e mallrave. Për më tepër, ka pasur një doktrinë të qasjes në debat nga ata që kanë mbështetur ekuilibrin substancial dhe paralelizmin midis disiplinës së përgjithshme të moszbatimit sipas nenit. 1218 kodin e civileve dhe disiplinën e kodifikuar në nenin 1693 të kodit civil. Sipas këtij aktualiteti të mendimit në fakt elementi i përbashkët për dy parashikimet e kodit Ajo është që të gjendet në konceptin e "arsye që nuk i atribuohet", por në të dy standardet, *"referencat zbatohen jo të gjitha, për sa i përket klasifikimit shkakësore të një rrethane konceptualisht të veçantë nga nocioni i mospërmbushjes ajo qëndron si një nga shkaqet e mundshme themelore të këtë. Kur situata e mosekzekutimit që përcaktohet nga kjo rrethanë dhe rrjedh nga një fakt që nuk i atribuohet transportuesit, ai lirohet nga përgjegjësia për mosekzekutimin. Në rregullin e përgjithshëm, të diktuar nga neni 1218 të Kodit Civil Italian. Rrethanat e përmendura janë identifikuar duke iu referuar nocionit të përgjithshëm të pamundësisë së shërbimit; në normën specifike të diktuar nga neni 1693 të Kodit Civil Italian. Rrethanat e përmendura janë identifikuar në lidhje me hipotezën e humbjes apo dëmtimit "*<sup>172</sup>

Sipas interpretimeve të tjera doktrimore, dallimi në fjalë ndërmjet dy rregullave nën kritikë do të mbetë në parashikimin e neni 1693 K.Civil të rrethanave për të cilat transportuesi mund të përjashtojë nga përgjegjësia e tij, në lidhje me atë që parashikohet në bazë të kriterëve të përgjithshme të përgjegjësisë së përgjegjësisë së debitorit të koduar në neni. 1218 Kodi Civil.<sup>173</sup>

Në të kaluarën, doktrina e shumicës e kishte kritikuar këtë asimetri të supozuar normative mbi përgjegjësinë e transportuesve. Kjo kritikë lëviz hapat e veta në një analizë analitike dhe të saktë të diktuar në nenin 1693 të Kodit Civil, i cili ka kufizuar fushëveprimin e aplikacioneve që mund të thirren nga transportuesi në prani të dëmit total ose të pjesshëm ose humbjes së ngarkesës.

---

<sup>171</sup> Neni. 1693 thuhet: "Transportuesi është përgjegjës për humbjen dhe dështimin e sendeve të dorëzuara atij për transport, që nga momenti kur ai i pranon ata në atë në të cilin i kthen ata tek marrësi, nëse ai nuk provon se humbja ose dëmtimi rrjedh nga rasti (1218) Nëse transportuesi pranon se mallrat do të transportohen pa rezerva, supozohet se gjërat vetë nuk paraqesin defekte të dukshme paketimit "

<sup>172</sup>V. IANNUZZI, *Del trasporto*, in Tregtare.Kod.civ., fq. 268 Sipas A humbja apo dëmtimi nuk është asgjë tjetër përveç shkaqeve specifike të pamundësisë së kryerjes së shërbimit, për sa kohë që transportuesi nuk ishte në gjendje të kthente mallin në destinacion në të njëjtën gjendje, në të njëjtat kushte dhe në sasinë e saktë të ato të pranuar nga dërguesi.

<sup>173</sup>F. GALGANO, *Il trasporto*, Padova, 1990, fq. 275

Elementi thelbësor i dhënë nga doktrina e shumicës ka të bëjë me ashpërsinë normative të nenit 1693 K.Civil. Ajo që në fakt, artikulli në fjalë kërkon transportuesin, është pa dyshim më e rëndë, meqë transportuesi nuk mund të heqë dorë nga përgjegjësia (e supozuar) në të me dëshminë e thjeshtë të miratimit, në këtë rast specifik, në përmbushjen e babait të mirë të familjes (neni 1176 i Kodit Civil) ose, në çdo rast, shkallën më të lartë të kujdesit të kërkuar për të njëjtën gjë në kryerjen e veprimtarisë së transportit.<sup>174</sup> Siç është thënë, përgjegjësia *ex receptor* e transportuesit tokësor të mallrave paraqet një karakter të veçantë në lidhje me atë të përgjithshme që rregullon shkeljen e kontratës, duke identifikuar, së pari, hipotezën e përjashtimit të përgjegjësisë të transportuesit. Prandaj qëndrimi i ligjvënësit është i justifikueshëm kur ka vendosur të kufizojë vetëm hipotezat e përshkruara në nenin 1693 Kodi Civil rastet e mundshme të lirimit të transportuesit nga prezumimi i përgjegjësisë për humbjen dhe dëmtimin e mallrave. Në veçanti, transportuesi duhet të ofrojë "**dëshmi pozitive**" të identifikimit dhe demonstrimit, në lidhje me dëmin që ka ndodhur, të ekzistencës së një hipoteze të vetëshpallur, me sqarimin se objekti i pretendimit duhet të jetë një akt ose një fakt etiologjikisht shkaktues i humbjes dhe dëmtimit të atij që është i paanshëm ndaj tij dhe jo i dyshimtë. Nëse transportuesi nuk siguron një provë të tillë, në kushte të tilla duhet të konsiderohet si i pashmangshëm përgjegjës për humbjen dhe dëmtimin e mallrave, madje edhe shkaqet "e panjohura ose të paqëndrueshme" mbeten përgjegjësi e njëjtë. Nga ana e tij, kreditori i performancës do të duhet të dëshmojë *faktet që përbëjnë kërkesën e vet, përkatësisht "ekzistencën e burimit kontraktual ose ligjor të kërkesës dhe, nëse parashikohet, datën e skadimit"*.<sup>175</sup>

Sipas nenit 1693 të Kodit Civil Italian, transportuesi është "përgjegjës për humbjen dhe dëmtimin e mallrave të dorëzuara atij për transportim, që nga momenti kur ai i pranon ato në atë në të cilën i kthehen marrësit".

Prandaj, janë identifikuar kushtet që konsiderohen thelbësore për qëllim të konfigurimit të rregullave të *receptum* dhe përgjegjësisë konsekuente kontraktuale të transportuesit: a) në lidhjen e kontratës së transportit; b) në marrjen materiale të mallrave nga transportuesi. Në bazë të elementit të parë, transportuesi merr përsipër pagesën detyrimin për të transferuar

---

<sup>174</sup> Për doktrinën e favorshme për të besuar se transportuesi duhet të provojë se ka marrë të gjitha masat e duhura për të shmangur dëmet në bazë të parametrit të zellit të babait të mirë të familjes referuar . ROMANELLI e SILINGARDI, ne Enc. Giur., (zeri Trasporto. I) Terrestre, XXXI, fq. 13

<sup>175</sup> Cass., 7 shkurt 1996, nr. 973 ( Foro it., 1996, I, 1265)

njerëzit ose gjërat në destinacionin e rënë dakord, duke i vënë ato në dispozicion të marrësit në vendin, afatin dhe sipas procedurave të paracaktuara. Parakushti i dytë, e bën të tanishme detyrimin e transportuesit për t'u kujdesur për mallrat e marra nga dërguesi. Ky detyrim zgjat për të gjithë fazën e ekzekutimit të transportit dhe përfshin nevojën që transportuesi (debitori) të "ndërmarrë hapa për të marrë masat e duhura që synojnë ruajtjen dhe mbrojtjen e mallrave sipas llojit të tyre"<sup>176</sup>. Transportuesi pastaj do të jetë përgjegjës deri në momentin kur mallrat në të vërtetë do t'i kthehen personit që ka të drejtë ta marrë atë në bazë të kontratës së transportit. Siç është theksuar me të drejtë nga doktrina, "formula legislative" në nenin 1693 K.civil duket se është "jashtëzakonisht e qartë në përcaktimin se përgjegjësia e transportuesit mbetet deri në çastin kur bëhet transferimi material i posedimit të sendeve nga transportuesi tek marrësi". Deri atëherë, transportuesi do të konsiderohet me sa duket përgjegjës për humbjen dhe dëmtimin e mallrave që mund t'i kenë ndodhur asaj.

Neni. 1693 K.civil dhe zbatimi i rregullave të receptorit me siguri imponon të qëndrojnë në të njëjtat koncepte të dëmtimit dhe humbjes, për të kuptuar se në cilat hipoteza specifike funksionon regjimi në fjalë dhe subjekti përgjegjës për kryerjen e transportit merr përgjegjësinë. Tradicionalisht fajti qëndron në përkeqësimin e një aktivi, në një ndryshim të cilësisë së tij të brendshme ose të jashtme që kontribuon në përcaktimin e një uljeje të vlerës së saj<sup>177</sup>

Ndikon në integritetin e mallrave dhe sa herë që ndryshimi është i tillë që të privojë mallrat me çfarëdo vlerë, kjo është ekuivalente me humbjen totale dhe pronari i ligjshëm duhet të kompensohet sikur malli të ishte shkatërruar tërësisht<sup>178</sup>. Fajti mund të jetë total ose i pjesshëm dhe mund të ndikojë në tërë ngarkesën ose vetëm një pjesë të tij.

Në nocionin e humbjes, në vend të kësaj ai përfshin shkatërrimin, humbjen, rikthimin në një person të ndryshëm nga personi i autorizuar, shpërndarjen në një vend tjetër nga ai i rënë dakord. Iannuzzi vetë, duke përmbledhur rezultatet e arritura nga doktrina dhe jurisprudenca

---

<sup>176</sup>CASANOVA, BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, fq. 221 e ne vijim.

<sup>177</sup> Siç theksohet saktë nga RIGUZZI, *Contratto di trasporto terrestre*, vep.cit., fq. 173, "nuk mund të konsiderohet i atribuohet konceptit të dështimit që amortizimi që mallrat vuajnë për shkak të vonësës në kthimin e saj në destinacion, duke mbetur i paprekur në cilësitë e tij të brendshme ose të jashtme. Në këtë rast, në fakt, ky zhvlerësim mbulohet nga dëmshpërblymi që duhet të paguhet nga transportuesi për dorëzimin e vonuar.

<sup>178</sup>RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, vep. cit., 155; ASQUINI, *Trasporto di cose*, vep. cit., 593



anglo-saksone me përpunimin e nocionit “*constructivetotalloss*”<sup>179</sup>, e përkufizoi këtë koncept si fundin përfundimtar të disponueshmërisë së mallrave, pasi nuk mund t'i rimerret ato. Nocioni i humbjes, për të përfunduar, tani kuptohet në kuptimin më të gjerë të mundshëm, për të përfshirë të gjitha situatat në të cilat, për çfarëdo arsye, mallrat nuk arrijnë destinacionin e tyre.<sup>180</sup>

Sapo fusha e zbatimit të dispozitës sipas nenit. 1693 Kodi civil, është e nevojshme të vendoset në listën e hipotezave, në prani të së cilës ndodh ngjarja që i atribuohet transportuesit në mënyrë të supozuar. Hipoteza e parë ka të bëjë me *ngjarja e rastësishme* shprehja e së cilës nuk ka përkufizim legjislativ, edhe nëse e marrim në konsideratë, në parim, përkufizimin e dhënë nga Asquini sipas të cilave *ngjarja e rastësishme* ose forca madhore “*ka për qëllim të nënkuptojë atë ngjarje të huaj për popullin dhe mjetet e përdorura nga transportuesi, i përcaktuar nga natyra (tërmetet, borxhet e jashtëzakonshme, përmbytjet, papritmas acar etj), ose nga autoritetet publike (luftëra, kërkesa, konfiskime penale etj.) ose nga palë të treta (trazira, grabitje, zjarr, vjedhje, etj.) të cilat e bëjnë të pamundur që transportuesi të kthejë ngarkesën në kushtet në të cilat është pranuar. Transportuesi që i qëllon shkaku rastësor duhet të japë dëshmi specifike për pashmangshmërinë dhe pambarimin e saj*”<sup>181</sup> Është pohuar se “edhe nëse norma e referuar në nenin. 1693 shprehimisht përmend vetëm ngjarjet e rastësishme, besohet se ky koncept është gjithashtu gjithëpërfshirës i forcës madhore”.<sup>182</sup> Është saktësuar se të dyja shprehjet mund të konsiderohen ekuivalente, pasi që të dy tregojnë faktorët shkakësorë që nuk lidhen me rreziqet tipike të një aktiviteti të caktuar të biznesit dhe zhvillimit të tij.

Një ngjarje, që të konsiderohet si një “ngjarje e rastësishme”, duhet të paraqitet si e paparashikueshme, e pashmangshme dhe nuk mund t'i atribuohet, si faj, debitorit. Ngjarje e rastësishme gjithashtu duhet të jetë subjekt i provave specifike nga debitori, për të marrë përjashtimin nga prezumimi i përgjegjësisë në rast të humbjes dhe dëmtimit të mallrave të transportuara. Në këtë rast, si një pjesë e rreziqeve tipike të aktivitetit të transportit, duke

---

<sup>179</sup> V. IANNUZZI, *Commentario del codice civile e codici collegati*, fq. 468

<sup>180</sup> V. Cass.civ. n. 11004, in Dir. Mar. 2005, 860

<sup>181</sup> A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, vep. cit., 319

<sup>182</sup> M. RIGUZZI, in *Il contratto di trasporto*, fq. 173, i cili kujton se “sipas ... jurisprudencës më autoritare, shprehjet” ngjarje e rastësishme “dhe” forca madhore “përfundojnë duke pasur një kornizë identike konceptuale”

rezultuar kështu si "e parashikueshme" dhe "e shmangshme", zakonisht nuk përfshin detajet e ngjarjes së paparashikuar, përveç nëse kushtet e përmendura më lart janë plotësuar. Vjedhja, nga ana tjetër, është parë gjithmonë si një shkak integral e ngjarjes së rastësishme, sepse nuk është vetëm i paparashikueshëm dhe i pashmangshëm dhe karakterizohet nga zbritja e "*cosa mobile altrui*", të shoqëruar nga përdorimi i "*dhunës ... nëse ose për të tjerët një fitim të padrejtë* "

Sidoqoftë, që nga vitet '80, gjyqtarët e meritave dhe të legjitimitetit kanë shënuar pak nga pak kufijtë e ardhjes së rastësishme në një analizë më të plotë të sjelljes së kryer nga transportuesi dhe mbikëqyrësit e tij në mënyrë që të përjashtojë sjelljen e tyre të pavlefshme për të lehtësuar ose bëj më të lehtë veprimet e keqbërësve. Nuk është rastësi që, sa i përket rastit të vjedhjes, "vetëm potencialisht i përshtatshëm" për të integruar detajet e rastësishme.<sup>183</sup>

Hipoteza të mëtejshme për përjashtimin e përgjegjesisë të transportuesit qëndrojnë në natyrën ose në veset e mallrave të transportuara ose në paketimin e tyre, në rast se humbja ose dështimi ka ndodhur për shkak të cilësive të substancës apo formës, ose gjendjes së ruajtjes së res në kohën e dorëzimit të transportuesit.

Së fundmi, lista e hipotezave për përjashtimin e transportuesit nga përgjegjësia (e supozuar) e saj për humbjen dhe dëmtimin e mallrave përfundon me dhënien e "faktit të dërguesit" ose "atij të marrësit". Në këtë hipotezë, të gjitha veprat (pa patur ndonjë rëndësi nëse ato janë të qëllimshme ose fajtore) ose faktet (madje omisiv) të kryera nga dërguesi ose marrësi i transportit dhe që nuk bien brenda sferës së kontrollit dhe veprimit të transportuesit, bien në

---

<sup>183</sup> Rigoroziteti që ka ndërhyrë gjatë viteve është pasqyruar edhe në vendimin Cass. n. 18235/03, Drejtësisë Civile, në 2004, I, 2282, sipas të cilit denoncimi thjeshtë e ka pësuar një grabitje nuk është e mjaftueshme, duke pasur parasysh kujdesin e lartë profesionale e shqiptuar në zgarë në paraburgim e gjërave që i janë besuar atij, për të përjashtuar këtë të fundit nga përgjegjësia për humbjen e mallrave të transportuara. Ajo formuar në fakt praktikë e themeluar në gjykatat e kredisë, të paraqesë një kopje të ankesës së saj - zakonisht - nga shoferi i automjetit në të cilën ai dha ngjarjen me të njëjtën vepër penale shpejt. Kjo u pasua nga zbatimi i shoferit, kur ai nuk ishte përfaqësues ligjor i shoqërisë transportuese, si dëshmitar i cili raportoi mënyrën e shkakimit të ngjarjes. Ankesa, në të cilën është shtuar dëshmitë e dëshmitarëve, janë konsideruar shpesh prova të mjaftueshme - të paktën i paragjykuar - të besojnë themeloi grabitje ngjarje dhe të integruar automatikisht për të besuar se situata e paparashikuar.

këtë hipotezë. ndërhyrja e të cilit e prish lidhjen shkakësore midis ngjarjes së dëmshme dhe sjelljes së transportuesit.<sup>184</sup>

### ***3.1. Futja e përfitimit të kufizimit të përgjegjësive së transportuesit tokësor të mallrave për humbjen ose dëmtimin e mallrave të transportuara***

Në lidhje me transportin e mallrave, dëmi i shkaktuar nga humbja ose dëmtimi i mallrave të besuara në transportues duhet të llogaritet në përputhje me nenin 1696 të Kodit Civil, i cili siguron një kriter të veçantë për vendosmërinë e tij, që mbizotëron mbi atë të përgjithshëm të përmendur në nenin. 1223 K.civil. Qëllimi i ligjvënësit ishte në fakt të njohë në formulimin literal të ligjit, një parametër specifik me qëllim të zgjidhjes së dëmit të pësuar duke iu referuar vetëm hipotezës së humbjes ose dëmtimit të mallrave të mbuluara nga kontrata e transportit.

Rregulli i referuar në nenin 1696, para reformës së sjellë nga d. Lgs. N. 286/2005, i përbërë nga një paragraf i vetëm, ka mbetur i pandryshuar, sipas të cilit "Dëmi që rezulton nga humbja ose dëmtimi llogaritet sipas çmimit aktual të mallit të transportuar në vendin dhe kohën e dorëzimit". Disiplina e përcaktimit të dëmit u integrua nga nenin 1 i ligji 22.8.1985, n. 450 (Rregullat lidhur me dëmshpërblimin që duhet të paguhet nga transportuesi rrugor për humbjen ose dëmtimin e mallrave të transportuara), i cili ka njohur në favor të transportuesit një kufizim të detyrimeve të kompensimit përmes përcaktimit të shumave maksimale, variabël në varësi të kontraktimit apo jo të kontratës ngarkimi i detyrueshëm. Ky kufizim i kompensimit nuk zbatohet, megjithatë, në rast të neglizhencës së qëllimshme ose të rëndë të transportuesit ose punonjësve të tij. Me citimin d. Lgs. N. 286/2005 ligjvënësi shfuqizoi nenin 1 të Ligjit 450/85, ka shfuqizuar sistemin e ngarkimit të detyrueshëm të ashtuquajtur "a forcella" (me gërshërë, me tavan minimal dhe maksimal) dhe ka rregulluar çështjen e përcaktimit të dëmit, në rast humbjeje ose dëmtimi, në një dispozitë të vetme të kodit civil (i njëjti nen 1696 paragrafi c) paragrafi i vetëm i të cilit është plotësuar me tre paragrafë. Prandaj, në vijim të novelës, në paragrafin 2 të nenit 1696 të Kodit Civil kufizimi i borxhit

---

<sup>184</sup>S. ZUNARELLI, *Commentario del codice civile e codici collegati*, fq. 501.

të pagueshëm nga transportuesi përfshihet në shumën prej 1 Euro për kg të mallrave të humbura ose të dëmtuara, shuma e të cilave nuk i nënshtrohet shmangie në favor të transportuesit (paragrafi 3). Paragrafi i 4-të dhe i fundit thekson se "transportuesi nuk mund të përdorë kufizimin e përgjegjësisë të dhënë në favor të tij nga ky nen, kur dëshmohet se humbja ose dëmtimi i mallrave është përcaktuar me qëllim ose neglizhencë të madhe të transportuesit ose të punonjësve dhe mbikëqyrësve të tij, ose të çdo personi tjetër që ai ka përdorur për ekzekutimin e transportit, kur këto subjekte kanë vepruar në ushtrimin e funksioneve të tyre".

Sipas jurisprudencës shumicë, nga leximi i paragrafit të parë të ligjit të lartpërmendur, është nxjerrë në pah se detyrimi i transportuesit duhet të kufizohet vetëm në dëmin në zhvillim, i cili duhet të llogaritet në bazë të çmimit të tregut të mallrave. Duke iu referuar përcaktimit të humbjes së të ardhurave, duhet të zbatohen parimet e llogaritjes së përgjithshme.

Aspekti i mëtejshëm i Dekretit Legjislativ nr. 286/05 ishte futja e përfitimit të kufirit të kompensimit sipas nenit. 1696 paragrafi 2 i kodit civil. Ky kufizim është një karakteristikë e ligjit të transportit, i themeluar si një bilanc ekonomik, i dhënë transportuesit për të favorizuar zhvillimin e industrisë së transportit dhe për të zbutur pasojat e regjimit të përgjegjësisë veçanërisht të rëndë. Rregulli parashikon që, për transportin kombëtar, kompensimi nuk mund të tejkalojë shumën prej një euro për kilogram të peshës së mallrave të humbura ose të dëmtuara.

Shumat e parashikuara nga ligji në fuqi janë sigurisht më të pakta sesa ato të treguara nga legjislacioni i mëparshëm.

Megjithatë, transportuesi nuk mund të përdorë kufizimin e regjimit të përgjegjësisë të parashikuar nga neni. 1696 nëse provohet se humbja ose dëmtimi i mallit është përcaktuar me qëllim ose neglizhencë të rëndë të punonjësve të njëjtë ose të tij ose të ndonjë personi tjetër të cilin ai e ka përdorur për ekzekutimin e transportit.

### ***Seksioni III***

## **Rregullimi i kontratës së transportit në kodin e lundrimit: Struktura dhe kuadri rregullator**

### **1. Evolucion i disiplinës së lundrimit: Përcaktimi i qëllimit dhe burimeve të lidhura**

E drejta e lundrimit është ajo pjesë e sistemit ligjor që lidhet me fenomenin e lundrimit nga deti, për ujërat e brendshme (liqenet, lumenjtë, kanalet) dhe për ajrin. Lundrimi duhet të kuptohet në kuptimin e transportit në përjashtimin e tij të dyfishtë: transportin në kuptimin e plotë (ose komercial), që konsiston në transferimin e njerëzve ose mallrave nga një vend në tjetrin; transportin në kuptim të gjerë (ose teknik), përfshirë transportin komercial dhe çdo lëvizje tjetër për ujë ose ajër të një mjeti të përdorur për të kryer ndonjë aktivitet jo ushtarak (p.sh. kënaqësi, peshkim, eksperimente shkencore etj.). Ata nuk bien brenda sferës së ligjit të lundrimit, lundrimit ushtarak dhe lundrimit në hapësirën e jashtme me satelitët artificialë dhe anijen kozmike.

Urdhërimi kompleks i drejtës së lundrimit karakterizohet nga përsëritja më e madhe e "mungesës së marrëdhënieve juridike", domethënë faktit që marrëdhëniet e rregulluara nga ai i konsiderojnë personat që i përkasin shteteve të ndryshme ose bien brenda fushëveprimit të veprimeve të ligjeve të ndryshme të vendit. Për këtë arsye e drejta e lundrimit është e pasuruar në masë të madhe nga standardet ndërkombëtare, dmth. Sipas rregullave të përcaktuara në konventat e aplikueshme për shtetet që i përmbahen atyre dhe që për këtë arsye plotësojnë ligjin vendas.

Më saktësisht, burimet që rregullojnë kontratën e transportit detar për mallrat, që është zona në të cilën ajo synon të banojë, veprojnë në nivele të ndryshme. Në fakt, ekziston një rregullim i detajuar në një kontekst ndërkombëtar, si dhe një ligj i brendshëm po aq kompleks. Të dyja në një dhe në tjetrën rrënjët që zhyten në *praktikën e trafikut detar*

*ndërkombëtar* janë mjaft të dukshme dhe janë të inkorporuara në faqet e ndryshme të kodifikimit.<sup>185</sup>

Para së gjithash, meriton vëmendje Konventa e Brukselit e datës 26 gusht 1924 mbi faturën e ngarkesës, e ndryshuar më pas dhe e plotësuar me Protokollet e Brukselit të vitit 1968 dhe 1979. Kjo është grupi i njohur rregullash: Rregullat e Hagës-Visby. Subjekti është rishikuar gjerësisht sipas Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi transportin e mallrave nga deti, miratuar në Hamburg më 31 mars 1978 (c) Rregullat e Hamburgut). Shpërndarja e kufizuar e rregullave në fjalë, nuk hyri në fuqi në sistemin ligjor italian, çoi në përpunimin e një Konvente të re të miratuar dhe Nju Jork më 11 dhjetor 2008 (Rregullat e Roterdamit), ende nuk hyri në fuqi, e cila siguron një rregullim më të gjerë të transportit ndërkombëtar të mallrave.

Lidhur me të drejtën e brendshme, transporti detar i mallrave rregullohet në mënyrë specifike në nenet 419-467 kodi lundrimit. Siç shihet tashmë, kjo disiplinë plotësohet nga dispozitat për transportin e mallrave që gjenden në kodin civil. Siç e dimë, neni 1680 Kodi Civil parashikon zbatimin e dispozitave të Kodit Civil në lidhje me çdo lloj transporti, me kusht që ato të mos derogohen nga kodi i lundrimit dhe ligjet e veçanta.<sup>186</sup>

Në veçanti, neni 1, paragrafi 2, i dispozitave paraprake të kodit të lundrimit parashikon zbatimin e ligjit civil në mungesë të dispozitave të së drejtës së navigimit ose në rastin kur nuk janë të zbatueshme me analogji.<sup>187</sup>

Kodi i lundrimit, i botuar në tekstin e tij përfundimtar me Dekretin Mbretëror të 3 marsit 1942, nr.327, është rezultat i qasjes së mbështetur nga themeluesi dhe eksponenti kryesor i të ashtuquajturës Shkolla Napolitane e drejtës së lundrimit, Antonio Scialoja, i cili ben thirrje për *autonomi, specialitete dhe unitet*.

---

<sup>185</sup>S. ZUNARELLI, M.M.COMENALE PINTO, vep. cit.; S. ZUNARELLI, *voce Trasporto marittimo di cose (contratto di)* ne M. DEIANA (ne kujdes te), *Diritto della navigazione*, Milano 2010, 505 e ne vijim

<sup>186</sup> Lidhur me marrëdhënien midis kodit të lundrimit dhe kodit civil dhe, në veçanti, zbatimit të ligjit civil në kodin e lundrimit shih G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, ne *Studi in onore di Enzo Volli*, fq. 317 e ne vijim.

<sup>187</sup> Për orientimin e prirur për të mbështetur parimin e mbizotërimit të rregullave të lundrimit deri në shterimin e të gjithë disiplinës së industries referohu A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, fq. 30 e ne vijim.; A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico ne Diritto dei Trasporti*, 2007, fq. 725 e ne vijim

Kjo autonomi është thirrur në profile të ndryshme, shkencore dhe edukative, ligjore dhe legislative, por duke e synuar atë si një konceptim sistematik, që synon "ndërtimin e një sistemi *brenda* sistemit dhe *jo përpara* sistemit"<sup>188</sup> pa këtë duke nënkuptuar mospërfilljen e unitetit mbizotërues të sistemit ligjor.<sup>189</sup>

Një aspekt tjetër që karakterizon kodifikimin e të drejtës së lundrimit në vitin 1942 është bashkimi i ligjit privat (i cili për ligjin detar ishte më parë i përfshirë në kodin tregtar, i cili u shfuqizua si rezultat i reformës) dhe publiciteti (deri atëherë kod për detin tregtar). Kjo qasje ishte hipotetuar tashmë në Projektin Perla të Kodit Detar. Komisioni, i kryesuar nga Presidenti i Këshillit të Shtetit, Rafael Perla, megjithëse i përbërë për përpunimin e kodit të ri për detin tregtar, e kishte zgjeruar fushën e veprimit të tij edhe në temën e rregulluar me Librin II të Kodit Tregtar, presupozimi se ligji detar nuk mund të vazhdojë të jetë i ndarë midis dy kodeve.<sup>190</sup>

### ***1.1.Përgjegjësia e transportuesit detar të mallrave***

Nocioni i kontratës së transportit detar të mallrave mund të nxirret nga përkufizimi i përgjithshëm dhe unitar i kontratës së transportit që ligjvënësi ka dhënë në nenin 1678 Kodi Civil. Rrjedhimisht, me kontratën e transportit detar, transportuesi është i detyruar, drejt pagesës, të transferojë për ujë nga një vend në tjetrin mallrat e dërguara nga ngarkuesi (më saktë, nga dërguesi) dhe t'i kthejnë ato në destinacion, duke e marrë në zotërim atë dhe kujdestarinë<sup>191</sup>. Nga kjo rrjedh ekzistenca, në duart e transportuesit të *c.d ex recepto e përgjegjësise*, e cila, siç e kemi parë tashmë, gjen bazën e saj në nenin 1177 Kodi Civil.

Ekzistojnë dy lloje të kontratave të transportit detar të mallrave të identifikuar nga kodi i lundrimit, të cilat i nënshtrohen një kuadri të ndryshëm rregullator, varësisht nga mënyra e ekzekutimit të shërbimit. Është transporti i ngarkesës totale ose të pjesëshme dhe transportimi i disa mallrave. Me të parën, transportuesi merr "detyrimin për të kthyer një ngarkesë totale

---

<sup>188</sup>S. ZUNARELLI, M.M.COMENALE PINTO, vep. cit., fq. 51

<sup>189</sup>S.M.CARBONE, F.A.CELLE, M.LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2011 botimi i katert., XIV e 3.

<sup>190</sup> Referuar. D. GAETA, vep. cit., fq. 149 e e ne vijim.

<sup>191</sup> Shihni për nocionin me të cilin mund të identifikohet dhe përkufizohet kontrata e transportit detar të mallrave, E. FOGLIANI, *Il trasporto marittimo di cose* ne M. RIGUZZI, A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, Torino, 2008, fq. 209; S. M. CARBONE, vep. cit, fq. 127 e ne vijim.

ose të pjesshme në një anije të përcaktuar në destinacion". Ky lloj i kontratës është tipik i trafikut detar të kryera me anije të parregullta.

Figura e dytë kontraktuale, tipike në vend të trafikut detar të kryer me linja dhe dokumentuar me lëshimin e një fatkeqësie të ngarkimit, e vë detyrimin e transportuesit në qendër të vëmendjes, duke bërë të mesme zgjedhjen e mjeteve për transport.<sup>192</sup>

Ndryshe nga ajo që ndodh në transportin e ngarkesave, ku anija është zbritur në kontratë, në transportin e mallrave anija mund të zëvendësohet, në bazë të c.d difektit e automjetit.

Nëngrupet e mëtejshme të kontratës së transportit detar të mallrave *slot charter*, domethënë, kontrata me të cilën transportuesi merr përsipër të vërë në dispozicion disa hapësira të anijes për ngarkim; *il consecutive voyage charter* të parashikuara në rastet kur sasia e mallrave për t'u transportuar tejkalon kapacitetin e një anijeje të vetme; *il trip charter* e cila integron hipotezën e transportit të një ose më shumë ngarkesave që do të kryhen përmes një numri të paracaktuar të udhëtimeve dhe *contract of frightment* me të cilin transportuesi merr përsipër të kryejë një numër udhëtimesh, në një periudhë të caktuar kohore.

Nga kontrata e transportit detar të mallrave *forma e shkruar ad probationem* është e përshkruar. Ky është rregulli i përgjithshëm i përcaktuar në nenin 420 të kodit të navigimit, moszbatimi i të cilave nuk ndikon në vlefshmërinë e kontratës, por në mënyrë të konsiderueshme pengon provën në një gjykim të mundshëm.

Duke iu referuar përfundimit të transportit të ngarkesave, në përgjithësi sigurohet me nënshkrimin e formularëve të *voyage charter*, ndërsa për sa i përket transportit të përcaktuar, mjafton të lëshohet fletëngarkesa.

Para se të kalojmë në listën e detyrimeve dhe përgjegjësisë së transportuesit, duhet të shqyrtojmë shkurtimisht shifrën e transportuesit, palës kontraktuese të transportuesit.

---

<sup>192</sup> S. MAGNOSI, *Il contratto di trasporto marittimo di cose*, ne F. MORANDI (drejtuar nga), *I contratti di trasporto, tomo primo*, Bolonja, 2013



Detyrimi më i rëndësishëm për shkak të tij është pagesa e tarifës (mallrave) për transportuesin, për përmbushjen e tij. Detyrime të mëtejshme kanë të bëjnë me ngarkimin e mallrave dhe gjithashtu investojnë fazat para nisjes së anijes. Kjo është për shembull vendosja e shënuesve mbi gjërat që dorëzohen në transportues për transport; detyrimin për dorëzimin e faturave doganore tek transportuesi, si dhe detyrimin për të informuar transportuesin për natyrën e mallrave që do të transportohen.

Dërguesi mund të tërhiqet nga kontrata, para nisjes së anijes, duke paguar gjysmën e mallrave të miratuara, së bashku me shpenzimet e bëra për ngarkimin ose shkarkimin e mallrave. Nëse tërheqja ndodh në faza të njëpasnjëshme, ngarkesa duhet të paguhet në tërësi dhe përveç kësaj shpenzimet e jashtëzakonshme të shkaktuara për shkarkimin e mallrave do të duhet të rimbursohen.

Nëse ngarkuesi nuk është në gjendje të dorëzojë mallrat, për shembull, për shkak të mosdëshirës së marrësit; e refuzimit të kësaj të fundit për të marrë ngarkesën; prania e disa marrësve ose kundërshtimi i riblerjes duhet domosdoshmërisht të kërkojë udhëzime nga transportuesi, i cili mund të ushtrojë të drejtën e kundërvajtjes ose të vazhdojë të depozitojë me palët e treta të ngarkesës, si dhe të vazhdojë me shitjen e tij në rastin e mallrave që janë subjekt i përkeqësimit.

Në anën tjetër, në transportin e mallrave fikse, në rast se marrësi nuk është i disponueshëm ose refuzon të marrë mallrat e transportuara, transportuesi mund të dorëzojë në një kompani ulëse të rregullt të autorizuar (c.d zyra e uljeve) Zbërthimi opsional i administratës bëhet vetëm në interes të anijes për qëllime të shkarkimit, me shpenzimet që barten nga transportuesi. Nëse kjo e fundit kryen dorëzimin pa mbledhjen e kredive apo çeqeve të cilave u ngarkon sendi, i nënshtrohet dërguesit dhe nuk mund ta kontaktojë këtë të fundit për pagesën e kredive të tyre.<sup>193</sup>

Siç është theksuar tashmë, detyrimi kryesor i transportuesit është që të transferojë mallrat nga një vend në tjetrin, duke marrë në kujdestari ato. Plotësuese ndaj këtij detyrimi, është

---

<sup>193</sup> S. MAGNOSI, *Il contratto di trasporto marittimo di cose*, vep. cit.

detyrë e njëjtë të vendosë anijen në një gjendje lundrimi, duke përdorur zellin e duhur të kërkuar.

Sipas një qasjeje të konsoliduar të jurisprudencës, nocioni i lundrueshmërisë duhet dalluar nga ai i qëndrimit ndaj lundrimit. Kjo e fundit i referohet përshtatshmërisë teknike të mjetit për të notuar dhe lëvizur në ujë, si një kërkesë e domosdoshme për destinacionin e transportit. Shqetësimet e para, në vend të kësaj, përdorimi i anijes në një kuptim komercial, në lidhje me aftësinë për të marrë, ruajtur dhe ruajtur ngarkesën. Ky detyrim kërkon që transportuesi të sigurojë që lundrimi në këtë kuptim ekziston sapo anija të shpallet e disponueshme për ngarkim.

Duke iu referuar përgjegjësisë së transportuesit për dëmet e shkaktuara ndaj mallrave të transportuara, duket se është modeluar në bazë të kriterëve shumë të supozuara. Kjo është për shkak të situatës së veçantë në të cilën transportuesi është i ekspozuar, duke qenë në fakt i vetmi subjekt i aftë për të hyrë në ngarkesën e transportuar, besuar atij për ruajtje. Transportuesi është konfiguruar si i vetmi person i thirrur për t'u përgjigjur për faktet e dëmshme që përfundimisht ndikojnë në mallrat gjatë periudhës në të cilën mbetet në disponueshmërinë e saj (c.d parimi *receptum*). Palët e përfshira në ngarkesë duhet të sigurojnë prova të ekzistencës së humbjeve dhe / ose dëmeve, si dhe ngjarjen e tyre në afatin kohor në të cilin ata ishin në disponueshmërinë e transportuesit.<sup>194</sup>

Dëshmia e dëmit ekziston në një krahasim ndërmjet kushteve (humbjes ose dëmtimit) të mallrave në kohën e dorëzimit dhe kushteve të ndryshme (integriteti ose gjendja e shëndoshë) që ekzistonin në kohën e dorëzimit të transportuesit.

Faktet me të cilat transportuesi mund të lirohet nga prezumimi i përgjegjësisë, rregullohen nga e drejta e brendshme siç parashihet me rregullimin fillestar të Rregullores së Hagës-Visby, dmth. Duke përfshirë sistemin e c. d. rreziqet përjashtohen. Neni 422 i kodit të navigimit siguron më saktë se transportuesi është përgjegjës për dëmet që rrjedhin nga

---

<sup>194</sup> Duhet të theksohet se parimi i njëjtë vepron gjithashtu në lidhje me përgjegjësinë e transportuesit për dështimin ose ekzekutimin e vonuar të shërbimit të transportit, për të cilin, në raste të tilla, për të operuar "mekanizmin prezumtiv", do të jetë e mjaftueshme që ngarkuesi të provojë ekzistencën e të drejtës së tyre për të marrë vetë shërbimin (dmth. kontratën) ose për ta marrë atë në një kohë të paracaktuar. Ref. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, cit., 801 e ne vijim.

vonesat, dëmtimet që përbëhen nga humbjet dhe dështimet e mallrave nga koha e dorëzimit deri në atë të dorëzimit, përveç nëse tregohet se shkaku i lartpërmendur dëmi nuk i atribuohet fajit të tij apo fajita tregtar të mbikëqyrësve të tij. Personi i cili ka të drejtën e riblerjes duhet pastaj të tregojë sjelljen e pakujdesshme të transportuesit ose fajin tregtar të punonjësve të tij, në prani të dëmit të shkaktuar nga ngjarje të veçanta (rreziqet e c.d përjashtohen)<sup>195</sup> Ato janë: defektet e fshehura, fajin detar të punonjësve ose përgjegjësit e transportuesit, fati dhe rreziqet e detit, faktet e luftës, goditjet dhe pengesat, zëvendësimi i mallrave etj.<sup>196</sup>

Ekzistenca e këtyre ngjarjeve exonerative do të lejojë transportuesin të kapërcejë supozimin e përgjegjësisë, nëse provon ekzistencën e lidhjes shkakore midis vetë ngjarjes dhe dëmit të prodhuar.

Duke iu referuar dëmeve nga një shkak i panjohur, megjithatë, ndryshe nga ajo që ishte mbajtur më parë, doktrina dhe jurisprudenca pothuajse unanime besojnë se transportuesi duhet të identifikojë dhe të provojë shkakun e dëmit, në mënyrë që të jetë i përjashtuar nga përgjegjësia. Kompensimi i pagueshëm nga transportuesi nuk mund të jetë për çdo njësi ngarkese më të madhe se 103.29 euro ose shuma më e madhe që korrespondon me vlerën e deklaruar para nisjes "dhe atë të parashikuar nga neni 423 i kodit të lundrimit, i cili në rregullimin e kësaj kufizo qesharake, ai konfigurron, në të vërtetë, si një përjashtim të vërtetë nga transportuesi përgjegjës.

---

<sup>195</sup> Neni. 422 kodit luundrimit disponon më saktësisht: "Transportuesi është përgjegjës për humbjen ose dëmtimin e sendeve të dorëzuara atij për transportin, nga momenti që ju të merrni ato në momentin kur e dorëzimit, si dhe dëmet për vonesën, përveç nëse ai provon se shkaku i humbjes e dështimeve apo vonesave nuk ishte, në tërësi ose pjesërisht, përcaktuar nga fajin e tij apo fajin tregtar të punonjësve dhe mbikëqyrësve të tij. Në vend të kësaj, ajo duhet të kthehet në paditësit për të provuar se shkaku i humbjes, dëmtimit ose vonesës ishte shkaktuar nga faji i transportuesit ose fajit komerciale tij shërbëtorëve dhe agjentët, kur dëmi është prodhuar nga defekt të fshehur, apo moslundrueshmëria anija nuk është shkaktuar nga dështimi për të përmbushur detyrimet e artikullin e mëparshëm, shëtitje me varkë fajin e punonjësve ose nëpunësve të transportuesit, me fat apo rreziqet e detit, zjarri nuk ka shkaktuar me fajin e transportuesit, piraterisë, aktet e luftës, trazirave dhe përmbysjeve civile, masat e autoriteteve ligjore ose në fakt, madje edhe për qëllime mjekësore, konfiskimet gjyqësore, greva ose *lockouts*, pengesa për punën e përgjithshëm ose të pjesshëm, akte ose përpqiet të ndihmës ose shpëtimit ose devijimit të udhëtimit të bërë për këtë qëllim, vendosje e keqe, zakoni i tyre katalog, rënie në vëllimin ose peshën, dështimi paketimit, paaftësisë apo cen e markave, veprimet ose mosveprimet në zhanrin e të dashurit operatori ose punonjësit ose mbikëqyrësit e tij".

<sup>196</sup> Neni 422 i kodit të navigimit gjen korrespondencë në nivelin e disiplinës uniforme ndërkombëtare (të paktën që ende është në fuqi për Italinë), në nenin IV të Rregullores së Hagës-Visby.

Mundësia që transportuesi detar të përfitojë nga një kufizim kaq qesharak dhe i ulët, ka kërkuar ndërhyrje të përsëritura edhe nga Gjykata Kushtetuese në Itali. Fillimisht, pozicioni i njëjtë ishte njohja në funksionimin e limitit, një instrument për të pajtuar interesat kundërshtarë, duke mbetur e vendosur, sipas mendimit të së njëjtës, nevoja për të rinovuar limitin.

Në kohët e fundit, gjykatësi i ligjeve është thirrur të vendosë përsëri, si për nevojën e azhurnimit të kufirit, ashtu edhe për pyetjen në lidhje me mosdhënien e hipotezës për tejkalimin e kufirit, si rezultat i dëmit që rezulton nga sjellja me dashakeqe ose tepër e pakujdesshme e transportuesit.

Duke iu referuar pyetjes së parë, Gjykata ka mbajtur të njëjtin qëndrim, pra konsideron se është i nevojshëm një përditësim i limitit. Sa i përket aspektit të dytë, ka pasur një ndryshim të prirjes. Gjykata, në fakt, pasi verifikoi se, me përjashtimin e vetëm të transportit detar, për të gjitha llojet e tjera të transportit, ligjvënësi gjithmonë e ka bërë objektin e disiplinimit të veçantë hipotezën në të cilën humbja ose dëmtimi varet nga ligësia ose gabim serioz i transportuesit ose i punonjësve dhe / ose i paraburgosurve të tij: kjo hipotezë, e përdorur për të përjashtuar zbatimin e kufirit të kompensimit.

Pas deklarimit të paligjshmërisë së pjeshme, e cila ka ndikuar në artikullin në fjalë, është e nevojshme të qartësohet se, në realitetin e trafikut detar, mungesa e limitit ndikon mjaft dobët, duke u siguruar palëve të interesuara të ngarkojnë sigurimin e mallrave transportuar, bazuar në vlerën aktuale të tyre<sup>197</sup>

Megjithatë, konventat e sektorit detar rregullojnë çështjen në mënyrë të plotë. Italia ka zbatuar rregullat Hages-Visbi, jo ato të Hamburgut, siç e kemi parë në ndryshim nga Shqipëria. Në këtë drejtim, është me interes të shihet pozicioni i Italisë ndaj Rregullave të Roterdamit dhe nëse së shpejti do të konsiderohet bashkimi me konventën ose nëse do të ruajë regjimin aktual të rregullimit të përgjegjësisë vektoriale në transportin detar të mallrave.

---

<sup>197</sup> Vëzhgimi përfundimtar është i LEFEBVRE, OVIDIO, PESCATORE TULLIO, vep. cit., fq.518.

# Përfundime dhe rekomandime

## 1. Përfundime

Ky studim mbi kontratat e transportit të mallrave të rregulluara në Kodin Civil Shqiptar dhe në Kodin Detar, pa harruar edhe përcaktimet në Kodin Ajror dhe Hekurudhor dhe në legjislacionin e veçantë të sektorit të transportit është larg ofrimit të një panorame të gjerë të fenomenit të transportit në të gjitha format e tij pasi sektori sot në Shqipëri paraqet një fragmentarizim të madh dhe nuk do të mjaftonte një studim monografik për ta përmbledhur. Analiza përfshin jo vetëm komentimin e legjislacionit shqiptar në dritën e jurisprudencës dhe doktrinës shqiptare por gjithashtu jep një vështrim krahasues në pikat kryesore të legjislacionit italian përsa i përket fenomenit transport dhe natyrës juridike të kontratës së transportit. Gjetjet më të rëndësishme janë ilustruar në fund të çdo kapitulli të kësaj teze dhe në këto rreshta të fundit ne do të përpiqemi të japim disa zgjidhje të propozuara dhe lexime doktrinale që ligjvënësi mund të nxitet për një rregullim më të mirë të fenomenit transport, veçanërisht për një reformë të dëshiruar të Kodit Civil.

Ajo që është më e habitshme është teknika legjislative e përdorur nga ligjvënësi në përgatitjen e legjislacionit përkatës. Kuadri rregullator është në thelb miratimi i rregullave të ndryshme të modeleve franceze, gjermane dhe italiane. Kodi Civil i vitit 1994 u hartua në vitet e para të tranzicionit me nxitim dhe me ekspertë pa përvojën e duhur për të dhënë një rregullim që do të rezistonte kohës. Një përmirësim substancial është vërejtur me miratimin e Kodit Detar, të hartuar nën drejtimin e ekspertëve nga Bashkimi Evropian. Edhe këtu shohim për të vërtetën një rregullim të modelit të *copy-paste* të rregullave të marra direkt nga gjuha angleze, por pa dhënë harmoni dhe lexim të saktë në harmoni me legjislacionin e brendshëm.

Në lidhje me transportin, nuk ka një përkufizim të njëtrajtshëm të fenomenit të transportit dhe kontratës përkatëse. Në Kod nuk ka referencë për përdorimet kontraktuale të llojit të transportit, nuk ka asnjë dispozitë për kufizimin e përgjegjësisë së transportuesit, terminologjia e përdorur është shumë konfuze dhe nganjëherë edhe e pasaktë me shumë gabime në përkthim. Rithellimi në kategoritë e përgjithshme të së drejtës civile, si p.sh. duke

parë kontratën e transportit si një kontratë në favor të një pale të tretë sipas disa përcaktimeve doktrimore nuk gjen zbatim në praktikë.

Sipas mendimit tonë ekziston nevoja për një ndërhyrje të thellë legislative, duke konsideruar gjithashtu mospërdorimin e kontratës së transportit nga ana e operatorëve në praktikë. Një ndërhyrje minimale që do të ofronte një mbrojtje të drejtë për kategorinë e transportuesve do të ishte futja në Kodin Civil të kufizimit të përgjegjësisë të transportuesit.

Nga ana tjetër, sa i përket legjislacionit të posaçëm të sektorit detar ekziston një rregullim më i mirë sistemik, por edhe këtu ka probleme qoftë në rregullimin ligjor që kodi ofron qoftë në zbatimin e normës së Kodit. Shpejtësia në përkthim, parashikimet e gabuara në lidhje me kufizimin e përgjegjësisë të transportuesit, konfuzioni i ngritur nga një rregullore që është një përzierje e dispozitave të dy konventave të sektorit, atë të Hagë-Visbi dhe atij të Hamburgut, aderimi i Shqipërisë në Rregullat të Hamburgut në 2006 që rregullojnë kontratën e transportit të mallrave nga deti që paraqesin karakteristikat e kontratave ndërkombëtare ngrenë dyshime për uniformitetin e rregullimit ligjor midis përcaktimeve të Kodit Detar shqiptar dhe rregullimit të kontratës së transportit detar ndërkombëtar.

Sipas mendimit tonë, do të ishte rasti i një ndërhyrje legislative dhe një qëndrimi politik i marrë nga shteti shqiptar se cili regjim do të jetë në fuqi në Shqipëri. Do të ishte interesante të shihej nëse ligjvënësi shqiptar do të konsideronte ratifikimin e Rregullave të Roterdamit, të cilat ende nuk kanë hyrë në fuqi. Në të vërtetë, ajo që sugjerohet është një reformë që ka të bëjë vetëm me pjesën private në dy Kodet, pasi rregullimi publik i sektorit detar pasqyron angazhimet e bëra nga Shqipëria në procesin e anëtarësimit në Bashkimin Evropian.

Ky punim ilustron zhvillimet më të fundit duke u përqendruar në kuadrin ligjor të ri shqiptar dhe zbatimin e akteve nënligjore të fushës së transportit. Përgjatë kapitujve të mësipërm nuk kemi përshkruar vetëm zgjedhjeve ligjore që çuan në unifikimin e legjislacionit në lidhje me transportin detar të mallrave brenda kodit të lundrimit detar shqiptar dhe marrëdhëniet e tij me kodin civil, por, në dritën e jurisprudencën së themelit në lidhje me kontratën e transportit në përgjithësi dhe atë të mallrave specifiku. Duke pasur parasysh këtë, u bë një krahasim me legjislacionin përkatës italian, për të vënë në dukje ngjashmëritë dhe dallimet ndërmjet dy sistemeve. Megjithatë, është e pranuar se, në nivelin makro, sistemi ligjor

shqiptar i ngjan dhe shpesh e merr atë italian si shembull, edhe pse, siç u përmend më lart, ligjvënësi shqiptar zgjodhi një ndarje të rregullimit të transportit detar nga transporti ajror.

Sa i përket praktikës në gjykata dhe shkaqeve të vendosura mbi marrëdhëniet që lindin në bazë të kontratave të transportit, tani mund të pohojmë se mungojnë studimet e rasteve, por jo për qartësinë e normave apo formave kontraktuale të përgatitura në mënyrë e duhur, por sepse veprimtaria e transportit të mallrave ushtrohet shumë herë për llogari të vet nga ana e subjekteve ngarkuese ose për shkak se shpesh preferohet zgjidhja e mosarrveshjeve kontraktuale jashtë gjykatave sipas zakoneve tregtare që janë maturuar në praktikë.

Për më tepër, Kodi Civil Shqiptar, Kodi Detar, Hekurudhor dhe ai Ajror kanë një jetë relativisht të shkurtër, duke marrë parasysh hyrjen e tyre në fuqi në vitet 1994 dhe 2004, 2008 dhe 2010. Në të njëjtën kohë, Shqipëria miratoi Rregullat e Hamburgut vetëm në vitin 2007 lidhur me të drejtat dhe detyrimet të dërguesit dhe transportuesit në transportin detar të mallrave dhe regjimin e përgjegjësisë së transportuesit apo Konventën e Montrealit në 2004 në lidhje me përgjegjësinë e transportuesit ajror në transportin ndërkombëtar të mallrave me rrugë ajrore.

Rregullimi i kontratës së transportit të mallrave në Kodin Civil Shqiptar është legjislacioni themelor për fenomenin e transportit në përgjithësi edhe sipas normës përmbyllëse të referuar në nenin 900 sipas të cilave ky Kod plotëson dhe kompletion legjislacionin e posaçëm për transportin tokësor, ajror, postar dhe hekurudhor në mungesë të legjislacionit të posaçëm. Në disa raste Kodi Civil mbetet legjislacioni themelor në lidhje me integrimin e vullnetit kontraktual të palëve, siç është ai i transportit rrugor, duke pasur parasysh se ligji nr. 8308 të vitit 1998 "Për transportin rrugor" përveç parashikimeve publike të transportit rrugor, transportit publik dhe rregullimit të transportit të mallrave të rrezikshme, nuk ofron një rregullim në lidhje me pozicionin kontraktual të transportuesit (si psh një dispozitë e kufizimit të përgjegjësisë së operatorit të transportit sipas tarifave maksimale të vendosura në ligj). Kjo ndodh edhe për transportin hekurudhor dhe ajror të mallrave në momentin kur këto nuk kategorizohen si ndërkombëtar pasi parashikimet e Kodeve përkatëse japin një rregullim shumë të pakët në lidhje me transportin e mallrave. Për sa pamë më sipër në të dy seksionet ku trajtuam shkurtimisht transportin ajror dhe atë hekurudhor vumë re një

rregullim të cekët të kontratës së transporti të mallrave në të dyja këto akte ligjore, në ndryshim nga Kodi Detar, i cili i rregullon më në detaj kontratat detare dhe përgjegjësinë në transportin detar. Kodi Ajror, ashtu si ai Hekurudhor, kujdesen dhe referojnë më së shumti pjesët e konventave ku Shqipëria është palë që kanë lidhje me transportin e pasagjerëve duke i përfshirë dhe bërë pjesë integrale të normës së koduar, ndërsa në lidhje me transportin e mallrave, ky i fundit më së shumti e gjen rregullimin ligjor me norma referuese të forma kontraktuale tipike e parashikuar në Kodin Civil dhe njëkohësisht të Konventat e sektorit të ratifikuara nga Shqipëria. Normat e këtyre të fundit për hir të vërtetës janë bërë pjesë e kushteve kontraktuale që operatorët e transportit aplikojnë duke u përfshirë në kushtet e përgjithshme të kontratës, specifikisht në rastet kur kemi të bëjmë me transport ndërkombëtar ku normat e konventave aplikohen ex lege dhe në mënyrë kontraktuale në lidhje me transportin kombëtar të mallrave. Megjithatë, në lidhje me transportin e mallrave i lihet një hapësirë më e madhe lirisë dhe autonomisë negociuese të palëve për hartimin e kontratës së transportit dhe atëherë kur nuk parashikohet ndryshe, norma referuese referon drejt rregullimit të përgjithshëm të Kodit Civil.

Një lexim kritik i qasjes së kodit sipas analizës në kapitullin e II është i nevojshëm së bashku me disa konkluzione mbi rregullimin e kontratës së transportit në Shqipëri sipas Kodit Civil, rregullim i cili ka një nevojë aktuale për ndërhyrje nga ana e legjislatorit shqiptar. Para së gjithash, me përkufizimin të dy llojeve të transportit, atë të pasagjerëve dhe të mallrave të ndara në dy seksione, Kodi shqiptar nuk ofron një lexim të unifikuar të kontratës së transportit. Sipas mendimit tonë, përkufizimi i kontratës së transportit duhet të rishikohet në këtë kuptim. Ky rishikim do të sillte një lexim unitar dhe me përmirësime të theksuara interpretuese të elementëve të kontratës së transportit, sidomos duke menduar përfshirjen e konceptit të gjithëpranuar të kufizimit të përgjegjësisë së operatorit të transportit edhe në modalitete të vecanta sic është transporti tokësor. Rimodelimi i kontratës në Kodin Civil është një domosdoshmëri jo vetëm në rafshin juridik dhe interpretativ por më gjerë për të rikonceptuar vetë fenomenin e nocionin transport.

Bota e transportit është një instrument ndihmës për botën e biznesit, por specialiteti dhe vëllimi i saj që zë në vperimtarinë tregtare në përgjithësi e vendos atë si një sektor të domosdoshëm dhe shumë të rëndësishëm edhe në kontekstin historik dhe lokal. Në këtë



drejtim, nëse të dhënat normative nuk janë qartësuese ose autonomia e palëve nuk ka impakt do të ishte me rëndësi një përdorim më i shpeshtë i zakoneve që karakterizojnë këtë industri. Pra, praktika që zhvillohet në marrëdhëniet juridike të përditshme në botën e transportit duhet të bëhen pjesë dhe të përfshihen në rregullimin ligjor, qoftë edhe nëse kjo kërkon ndërhyrje në Kodin Civil.

Në Kodin Civil Shqiptar mungon një dispozitë siç është neni 1696 i Kodit Civil Italian, i cili përcakton limitet e kompensimit nga ana e transportuesit<sup>198</sup>, duke e lënë këtë rregullim vetëm e normat e sektorit që kanë karakter special. Është e pakonceptueshme një mungesë e tillë në tekstin legjislativ duke sjellë që kontrata e transportit të mos marrë atë natyrë të vecantë juridike që ka në legjisllacione të tjera, duke mos sjellë një dallim madhor të kësaj forme kontraktuale përkundrajt formave të tjera kontraktuale të parashikuara në legjislacionin civil shqiptar.

Për këtë qëllim, duhet të përmenden edhe ato pak raste praktike në lidhje me përdorimin e kontratave të transportit sipas kodit civil dhe kontratës për transportin e mallrave në përgjithësi në gjykatat shqiptare por të cilat nuk na ndihmojnë në një kuptim të qartë apo shterues të nocionit juridik të transportit dhe rregullimit të kësaj kontrate apo mbi mënyrën sesi kontrata duhet të kuptohet dhe interpretohet apo sa është autonomia e palëve kontraktuese, por vetëm hedhin dritë mbi detyrimet që palët kanë ndaj njëra tjetrës.

Sipas mendimit tonë, do të ishte me interes për transportin që kapitulli VIII i Titullit II të Pjesës V të Kodit Civil, i cili në nenet nga 877 deri në 900 rregullon kontratën e transportit të pasagjerëve dhe mallrave, të rishqyrtohet dhe të rishkruhet për të përmirësuar qasjen legjislative.

Siç e kemi parë, kontrata e transportit e rregulluar nga Kodi Civil shqiptar reflekton në masë të madhe rregullimin e ofruar nga Kodi Civil Italian. Nuk është propozuar në këtë tezë një proces reformash kopjimi dhe ngjitja e legjislacionit si atë të bërë në vitin 1994, por me baza

---

<sup>198</sup> Megjithatë, sa i përket transportit ndërkombëtar të mallrave me rrugë, Shqipëria ka ratifikuar CMR me ligjin nr. 9503, date 03.04.2006 "Per aderimin dhe Republikën e Shqipërisë në konventën për kontratën dhe transportin rrugor ndërkombëtar të mallrave (CMR) dhe protokollin , nënshkrimin e ADR me ligjin nr. 118 i 13.12.2012.

shkencore dhe me prodhimin e tanishëm doktrinor, të përpiqemi të rishikojmë terminologjinë dhe boshllëqet që ka legjislacioni. Këtu po mendoj për paqartësinë e ngritur në praktikë në lidhje me natyrën e kontratës së transportit si në favor të një pale të tretë apo jo dhe të mangësive në lidhje me transportin publik, apo dhe një kufizim i përgjegjësisë. Përkundër, në aspektin e së drejtës publike, ku ndërhyrjet legjislative kanë qenë më të shumta nisur edhe nga detyrimet e Shqipërisë në kuadër të marrëveshjes së stabilizimit asociimit dhe proceseve integruese në BE, ndërhyrjet legjislative, sic u përshkruan në kapitullin e parë kanë qenë më të drejtëpërdrejta, efektive dhe eficiente duke sjellë një rregullim ligjor në harmoni me legjislacionin europian të sektorëve të ndryshëm të transportit rrugor, ajror, detar apo hekurudhor.

Së fundi, mendimi ynë është se rregullimi më i mirë do të kishte gjithashtu impakt praktik. Ri-vendosja e modelit të kontratës së transportit dhe duke e bërë atë më tërheqës për operatorët e transportit do t'u jepte atyre një mjet më efektiv për kryerjen e biznesit të tyre nëpërmjet kësaj lloji kontrate dhe jo ta fshehnin veprimtarinë e tyre sipas instrumenteve të tjera më të përgjithshme kontraktuale siç janë psh. kontratat e sipërmarrjes. Përkundër, janë po të njëjtët operatorë të transportit të cilët në kryerjen e transportit ndërkombëtar përdorin kontratat më të mira të hartuara si modele që përdoren gjerësisht në tregtinë ndërkombëtare, duke ju nënshtruar rregullimeve përkatëse dhe lidhjeve me kontratat e tjera përse i përket detyrimeve të palëve (shiko rastin e INCOTERMS në kontratat e shitjes ku detyrimet për lidhjen dhe zbatimin e kontratës së transportit janë të përcaktuara qartë midis palëve, apo modelet CMR që rregullojnë transportin rrugor sipas modeleve kontraktuale të standartizuara, etj.). Është e vështirë që në praktikë në transportin brenda Shqipërisë të gjenden modele të zhvilluara kontraktuale që të ngjasojnë me modelet më të mira ndërkombëtare ku, brenda autonomisë së shprehjes së vullnetit të palëve të përfshihen klausola me natyrë përjashtuese të normave të Kodit Civil apo të përfshihen klausola që kufizojnë përgjegjësinë e transportuesit gjatë ushtrimit të aktivitetit.

Këto konsiderata duhet të merren parasysh në reformat e ardhshme të Kodit Civil, i cili në sistemin shqiptar ka nevojë për një shumicë prej 3/5 për t'u miratuar. Projektet legjislative në fushën e transportit nuk kalojnë në reforma legjislative, së paku në lidhje me rregullimin në aspekte të së drejtës private të sektorit. Kjo mungesë e vëmendjes siç e kemi shpjeguar më

sipër është gjithashtu për shkak të presionit të vogël nga kategoritë e transportuesve të përfshirë.

Do të ishte me interes, për një rregullim të mirë e përfundimtar ligjor, për interesin e klasës së transportuesve në Shqipëri dhe për një unifikim sa më të mirë legjislativ edhe me normativën e vendeve të BE rikonceptimi dhe rirregullimi i kontratës së transportit në Kodin Civil, e cila do të sillte një përmirësim të dukshëm të legjislacionit dhe do të ishte në një linjë me unifikimin e legjislacionit me vende të tjera me të cilat kemi marrëdhënie tregtare në kuadër të aktualizimit të lirisë së vendosjes së operatorëve ekonomike sipas legjislacionit evropian.

Edhe në rregullimin që ofron legjislacioni special, sidomos ai detar, rregullimi ligjor i përshkruar në këtë mënyrë nga legjislacioni i posaçëm shqiptar në lidhje me sektorin detar mund të konsiderohet si i miratuar kohët e fundit, pasi vetëm në vitin 2004 u miratua Kodi Detar dhe vetëm në vitin 2006 Shqipëria aderoi në Konventën e Hamburgut.

Kodi Detar është rezultat i një pune që është më shumë një përkthim sesa një hartim i vërtetë. Ndonjëherë është përkthyer keq dhe nganjëherë ka gabime në parashikimet e saj. Lidhur me kontratën e transportit të mallrave, rregullimi i Kodit rezulton një përzierje të disiplinave të konventave të sektorit, njëra prej të cilave është Konventa e Hamburgut e vitit 1978. Rregullimi e kontratës së transportit me karakter ndërkombëtar, sipas mendimit tonë, mund të merret tërësisht nga marrëveshja e lartpërmendur. Zbatimi i Kodit Detar nëpërmjet përdorimit të së drejtës ndërkombëtare private do të çonte në praninë e Shqipërisë me dy modele të rregullimit të kontratës së transportit, megjithëse të ngjashme me njëri-tjetrin. Sipas mendimit tonë, do të ishte e lavdërueshme që ligjvënësi të marrë parasysh nevojën për rregullim më të mirë të sektorit dhe për këtë qëllim nxit reformën e Kodit Detar, edhe pse ky kod ka qenë në fuqi vetëm për 13 vjet. Ky proces i reformës do të ishte me interes jo vetëm transpozimin e një Kodi të ofruar nga ekspertët e Bashkimit Evropian, por ishte rezultat i një pune të bërë nga një grup studiuesish të subjekteve të ndryshme. Do të ishte gjithashtu një mundësi për të shqyrtuar miratimin e Rregullave të Roterdamit, duke rirregulluar transportin detar të mallrave.

Në të vërtetë, sa i përket strukturës së tërë të kodit, duhet të thuhet se tendenca është drejt modeleve evropiane të rregullimit në këtë sektor. Për këtë qëllim, sipas mendimit tonë, do të ishte një rrugë e mirë për të ndjekur qasjen ndaj rregullimit që ofron sistemi italian të fenomenit të transportit detar. E njëjta rrugë e bërë nga Shqipëria në vitin 1994 lidhur me sistemin kodik të së drejtës së zakonshme me adoptimin e Kodit Civil. Siç kemi parë Kodi Civil Shqiptar lidhur me rregullimin e kontratës së transportit, pasqyron disa pika të ndeshjes me Kodin Civil Italian.

Shqipëria, ashtu si Italia, është një vend me një traditë të gjatë detare dhe me portet e rëndësishme në tregtinë detare të Korridorit VIII të BE. Edhe nëse në një shkallë më të vogël, duke marrë parasysh peshën specifike të vendit, do të ishte me interes që Shqipëria të zhvillonte një sistem rregullator të ngjashëm me Italinë për fenomenin e transportit, sidomos përse i përket transportit detar.

Në këto kushte mbetemi shpresëplotë se, ashtu sic shumë pjesë tjera të legjislacionit kanë pësuar një ndryshim rrënjësor dhe sistematik, një reformë në Kodin Detar do të jetë prioritet për legjislatorin tonë në një të ardhme të afërt.

Në përfundim të këtij punimi, shpresojmë që ky kontribut modest të ketë sjellë një analizë të thelluar shteruese mbi normat me rëndësi për rregullimin e transportit të mallrave sipas Kodit Civil dhe Kodeve dhe legjislacionit special në Republikën e Shqipërisë. Legjislatori shqiptar ka parshikuar vetëm një formë kontraktuale në Kodin Civil që do ta konsiderojmë si kontrata e transportit në përgjithësi, por që është e ndarë për pasagjerë dhe për mallra. Kodet e tjera të transportit kryesisht kanë rregulluar aspekte të së drejtës publike duke patur një qasje reduktive të fenomenit transport, të pasagjerëve apo mallrave, dhe duke e deleguar rregullimin e tyre konventave të sektorit të cilat rregullojnë transportin me karakter ndërkombëtar dhe kur jemi në rastet e tjera, me normë referuese, e delegojnë aspektet e përgjithshme të transporteve të ndryshme të mallit në dispozitat e Kodit Civil. Ky prodhim legjislativ e vendos realitetin juridik shqiptar në vendet të cilët i kanë dhënë një specialitet rregullimit të fenomenit transport dhe nuk mund të flitet gjerësisht për autonomi të sektorit përkundrajt të drejtës civile.

Si e tillë, shpresohet në një ndërhyrje sa më të shpejtë në Kodin Civil me qëllim rirregullimin e kontratës së transportit, me qëllim që edhe transporti kombëtar të marrë një rregullim të njëjtë me normat më të mira të dala nga Konventat dhe praktika e transportit ndërkombëtar.

## **2. Rekomandime**

Në lidhje me sa u konkludua më sipër shkurtimisht do paraqesim disa rekomandime të cilat shpresojmë të gjenden me vlerë në rrafshin e rekomandimeve me natyrë legislative, organizative dhe me praktikën gjyqësore.

Së pari, duhet të ndërhyet thellë legjislativisht, duke konsideruar mospërdorimin e kontratës së transportit nga ana e operatorëve në praktikë, me qëllim përfshirjen në Kodin Civil e instituteve si kufuzimi i përgjegjësisë së transportuesit.

Së dyti, duhet të ndërhyet në Kodin Civil me qëllim riformulimin e një koncepti unitar të kontratës së transportit dhe jo të ndarë nëatë të pasagjerëve dhe të mallrave të ndara në dy seksione pasi Kodi shqiptar nuk ofron një lexim të unifikuar të kontratës së transportit.

Së treti, legjislatori duhet të ketë parasysh modelet më të mira duke propozuar si një model të mirë legjisaltiv përcaktimet e Kodit Civil italian në lidhje me kontratën e transportit.

Sëkatërti, në lidhje me rregullimin sektorial të transportit në legjislacionin shqiptar duhet një ndërhyrje legislative dhe një qëndrimi politik i marrë nga shteti shqiptar se cili regjim do të jetë në fuqi në Shqipëri duke shkuar drejt rregullimit sipas Rregullave të Hamburgut. Gjithashtu, duhet parë mundësia që Shqipëria të ratifikojë Rregullat e Roterdamit. Do të ishte interesante të shihej nëse ligjvënësi shqiptar do të konsideronte ratifikimin e Rregullave të Roterdamit, të cilat ende nuk kanë hyrë në fuqi.

Në të vërtetë, ajo që sugjerohet në rrafshin legjislativ është një reformë që ka të bëjë vetëm me pjesën private në legjislacionit sektorial, pasi rregullimi publik i sektorit detar pasqyron angazhimet e bëra nga Shqipëria në procesin e anëtarësimit në Bashkimin Evropian.

Së pesti, sugjerohet që Gjykatat shqiptare të jenë më të kujdesshme në identifikimin në praktikë të tipologjisë kontraktuale të përdorura nga palët aty ku është e mundur dhe të interpretojnë ato duke patur parasysh rregullimet e Kodit Civil mbi kontratën e transportit.

Së fundmi, rekomandohen operatorët e transportit që të përdorin gjerësisht tipologjinë kontraktuale të parashikuar në Kodin Civil si një instrument i vlefshëm në krijimin e marrëdhënieve juridiko-civile midis palëve.

# Bibliografia

## Artikuj dhe Monografi

ALISHANI, A., *E drejta e detyrimeve. Pjesa e Pergjithshme*, Prishtine, 2002

ALVISI C., *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, Bonomo editore, 2008

ASQUINI, A., *Del Contratto di Trasporto*, in *Il codice di commercio*, vol. VI, Utet, Torino 193

BERLINGIERI, F., *La disciplina della responsabilità del vettore e la distribuzione dell'onere della prova nelle Regole dell'Aja-Visby, nelle Regole di amburgo e nelle Regole di Rotterdam* in *Diritto Marittimo*, 2014

BERLINGIERI, F., ZUNARELLI, S., ALVISI, C., *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "eholly or partly by sea"* in *Il Diritto Marittimo*, 2008, fasc. 4

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da A. Cicu e F. Messineo, vol. XXVI.1, Milano, Giuffrè, 2007

BUSTI, S., *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001

CARBONE, S.M., LA MATTINA, A., *Diritto internazionale uniforme in materia di trasporto di merci per mare: recenti tendenze verso una prospettiva multimodale* in *Rivista del diritto della navigazione*, 2011

CASANOVA, M., BRIGNARDELLO, M., *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, Vol. I, Giuffrè, Milano, 2011

CICALA, R., *Il negozio di cessione del contratto*, Napoli, Jovene, 1962

COMENALE PINTO, M.M., *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, në *Dir. mar.*, 2000, fq. 798 e vijues

CONTALDI, G., *L'incidenza del diritto europeo e internazionale sulla configurazione giuridica dell'ENAC in APAC* (a cura di), *Prospettive per un governo dell'aviazione civile in Italia*, Jovene, Napoli, 2011

DAUTI, N., *E drejta e detyrimeve*, Prishtine, 2008

FERRI, G., *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1993

FOGLIANI, E., *L'art. 954 cod. Nav. E le riserve alla riconsegna nel trasporto aereo nazionale di merci*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, fq. 515 e vijues

GJETA, A., *Il Codice del diritto aereo albanese. Prime considerazioni in merito a una codificazione ispirata al diritto uniforme e comunitario* in *Rivista del Diritto della Navigazione*, 2015, Volume XLIII, n. 2

GJETA, A., *La disciplina della gestione aeroportuale e dei servizi aeroportuali nel diritto dei trasporti europeo e nazionale*, Libreria Bonomo Editrice, Bologna, 2015

GJETA, A., SHTINO, R., *Kompetencat e qeverisjesvendorenëfushën e transportit publik urban: e drejtapërmobilitet e qytetarëve dhe modelet më të përshtatshme të menaxhimit të transportit publik urban. leksione nga vendet e BE ( Italia dhe Britania e Madhe)* in *Jus&Justitia*, nr. 5, 2012

GRIGOLI, M., *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, në *Giust. Civ.*, 2000, II, fq. 363 e vijues

HAANAPPEL, P.P.C., *The law and policy of air space and outer space: A comparative approach*, Kluëer Laë International, the Hague, 2003

HETEMI, M., *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 1998

HIÇKA, V., *Kodi i RPSH mbikontratat e veçanta* in *Drejtësia Popullore*, Anno XXXV, aprile-giugno 1982, n. 2

IANNUZZI, M., *Del trasporto: 1678-1702* in *Commentario del codice civile e codici collegati*, Scialoja-Branca-Galgano.

LA MATTINA, A., *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica* in *Diritto dei Trasporti*, 2015, fasc. 2



- LA TORRE U., *La definizione del contratto di trasporto*, Edizioni Scientifiche Italiane, 2000
- MUSI, M., *An overview of the discipline applicable to the transport performed by successive carriers* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (a cura di), *Current issues in maritime and transport law*, BonomoEditore, 2016
- MUSTAJ, I., *Detyrimet dhe kontratat*, Tirane, 2016
- NUNI, A., I. MUSTAJ, A. VOKSHI, *E Drejta e Detyrimeve II*, Tirana, 2012
- NUNI, A., *E drejta e biznesit*, Tirane, 2007
- OMARI, L., *Historia e shtetit dhe e se drejtesneshqiperi*, Tirana, 2005
- ORMANNI, *Forma del negozio giuridico*, in *Noviss. Dig.it.*, Torino, 1961
- PALANDRI, I., *Carta dei diritti del passeggero del trasporto aereo. L'Unione europea rafforza la tutela dei viaggiatori*, në *Dir. tur.*, 2005, fq. 163 e vijues
- POLLASTRELLI, S., *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale delle merci; contra: Kasacioni*, 6 tetor 1993, në *Dir. trasp.*, 1995, fq. 613 e vijues
- RIGUZZI M., *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, Giuffrè, 1993
- ROMANELLI, G., *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero*, në *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999
- ROMANELLI, G., *Il regime di responsabilità del vettore*, në *Dir. mar.*, 2001, fq. 549 e vijues
- ROMANELLI, G., *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959
- ROSAFIO, E.G., *Convenzioni di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, në *Diritto del turismo*, 2004, fq. 10 e vijues
- SALERNO, F., *Del trasporto*, in VALENTINO (a cura di) *Dei singoli contratti*
- SEMINI-TUTULANI, M., *E drejta e detyrimeve. Pjesa e Posatqme*, Tirane, 2006
- SEMINI-TUTULANI, M., *E drejta e detyrimeve dhe e kontratave*, Tirane, 2006

- SEMINI-TUTULANI, M., *E Drejta e detyrimevedhe e kontratave*, Scanderbeg Books, Tirane, 2016
- SILINGARDI G., *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, Giuffrè, 1980
- SILINGARDI, G., *Reg. CE 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, në *Dir. trasp.*, 1998, fq. 621 e vijues
- SKRAME, O., *Komentarii Kodit Civil te Republikes se Shqiperise*, Onufri, 2011
- TELITI, E., *The Albanian legal framework in road transport contracts. The challenges and perspectives in the process of EU integration* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (editors), *Current issues in maritime and transport law*, BonomoEditore, 2016
- TELITI, E., *Are the provisions of the Albanian Civil Code enough good in order to offer a better protection to the passengers and the goods? A theoretical and practical view on these provisions and other legal acts disciplining this field* in *European Scientific Journal*, 2015, vol. 11, n. 4
- TULLIO, L., *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo* in *Diritto dei Trasporti*, 2013
- TULLIO, L., *Le basi della responsabilità del vettore nelle regole di Rotterdam. Confronto con le regole di Aia e di Amburgo* in *Diritto dei Trasporti*, 2014
- ZHAO, L., *An analysis of transport documents and electronic transport records under Rotterdam Rules* in S. ZUNARELLI, M. MUSI (editors), *Current issues in maritime and transport law*, BonomoEditore, 2016
- ZUNARELLI S., *La nozione di vettore*, Milano, Giuffrè, 1987
- ZUNARELLI, S., ALVISI, C., *Commentario del codice civile e codici collegati* Scialoja-Branca-Galgano, 2014.
- ZUNARELLI, S., COMENALE PINTO, M.M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, vol. I, Cedam, Padova, 2009
- ZUNARELLI, S., *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, në *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, fq. 133 e vijues

ZUNARELLI, S., M.M.COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, CEDAM, 2016

ZUNARELLI, S., *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL in Il diritto marittimo*, 2006

### **Dokumenta legjislative**

Ministria e Transporteve, *“Strategjia sektoriale e transportit 2008-2013”*, 2008, p. 11-12

Dekret nr. 1892 del 1954 “Për trashëgiminë”

Dekret nr. 2083 del 1955 “Për pronësinë”

L. nr.2359 del 1956 “Për veprimet juridike dhe obligacionet”

L. nr. 2022 del 1955 “Për pjesën e përgjithshme të Kodit Civil”

L. nr. 6340 del 26.06.1981

L. nr.8308 del 18.03.1998 “Per transportet rrugore”

Vendim KM nr. 404 i 13.05.2015 “Për aprovimin e planit kombëtar të integritetit 2015-2020”

### **Vendimet e Gjykatave Shqiptare**

Vendim i Gjykatës së Lartë të Shqipërisë nr. 452, datë 09.12.2010 ndërmjet First Food Shpk. vs. Melida Shipping ltd.

Vendim i Gjykatës së Apelit Tiranë nr. 419 të datës 01.03.2012

Vendim i Gjykatës Kushtetuese të Shqipërisë nr. 27 të 24.06.2013

Vendim i Gjykatës së Apelit Tiranë nr. 2001 nga 09.10.2013

Vendim i Gjykatës së Tiranës n. 2501 të datës 27.03.2015

Vendim i Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë Nr. 00-2016- 1115 i Vendimit (45)

Vendim i Gjykatës së Rrëthit Gjyqësor Durrës nr. 11-2016-5003 datë 12/07/2016.