

## AGJENCITË E MENAXHIMIT TË ANIJEVE DHE EKUIPAZHIT

Risitë që hasim në ditët e sotme në fushën e transportit detar ndërkombëtar janë të panumërta. Është tepër e vështirë që ligjvënësi, në hartimin e legjislacionit që rregullon raportet e krijuara në fushën e detarisë, të përballojë fluksin e kërkesave të shumta, që ka sot sektori detar për disiplinim ligjor. Në të njëjtin kontekst shikohet figura tradicionale e armatorit<sup>1</sup> i cili më parë, administronte anijen në të gjithë aktivitetin e saj të lundrimit detar dhe siguronte gjithashtu gjetjen e ekuipazhit që duhej rekrutuar. Sot ky fenomen është tejkaluar si rrjedhojë e krijimit të agjencive detare të menaxhimit, të cilat operojnë në funksion të administrimit të mjeteve lundruese, me qëllim përballimin e konkurrencës progresive, në një treg gjithnjë e më global. Këto agjenci janë të specializuara në menaxhimin teknik dhe tregtar të anijes<sup>2</sup> dhe jo në pak raste, mbulojnë gjithashtu menaxhimin e ekuipazheve të tyre.

Në sektorin e transportit detar ndërkombëtar, për të plotësuar kërkesat e sistemit prodhues, po veprohet gjithnjë e më tepër në ndarjen nga menaxhimi i përgjithshëm, të disa kostove që lidhen me personelin e imbarkuar në anije. Përkrah subjekteve tradicionale të angazhuara në realizimin e transporteve detare, siç parashikohen në kodin detar, po përkufizohen në praktikë, figura të reja profesionale që kryejnë në varësi të kontratës së nënshkruar me armatorin, veprimtarinë e rekrutimit të ekuipazhit ose menaxhimin e të gjitha fazave para kontraktore, lidhur me gjetjen e personave të duhur, deri tek kontrata përfundimtare që mundëson imbarkimin e tyre në anije.

Shoqëritë e menaxhimit të anijeve, sot më shumë se kurrë duhet të kenë parasysh në zgjedhjet e tyre, ekuilibrimin ndërmjet kërkesave ligjore që duhet të përmbushen mbi sigurinë në punë (*safety on board*) dhe kërkesave për kontrata sa më ekonomike që i propozohen personelit detar për tu punësuar në anije. Për këto të fundit, organizimi i punës në bordin e anijes, shërbimi me përgjegjësi, informacioni mbi normat e së drejtës publike dhe private që dispijlojnë raportet,

<sup>1</sup> Armatori – në gjuhën teknike të detarisë, është subjekti që ka në pronësi mjetin lundrues.

<sup>2</sup> Mundësia për të besuar të tretëve, menaxhimin teknik gjen argumentim të Kodi ISM (*International Safety Management*) i adoptuar nga IMO (*International Maritime Organization*), me ane të rezolutës A. 7841 (18) të 1993, e cila është vendosur në Kapitullin IX të Konventes Solas. V. BOGLIONE, L'ISM (*International Safety Management Code*), in *Dir. Mar.*, 1999, 654. PISCHEDDA, "Sul contratto di gestione della nave (*ship management agreement*)", in *Avvisatore marittimo* del 15 febbraio 2003.

gjendja e tyre shëndetësore, përditësimi i njohurive profesionale në vazhdimësi, etj., konfirmojnë karakterin teknik dhe të specializuar, që duhet të ketë kontrata e rekrutimit të ekuipazhit detar. Kjo kontratë shënon një diferencë të madhe krahasuar me formën e punësimit të zakonshëm që parashikohet në Kodin e Punës. Kjo është dhe arsyeja pse, si armatori, si detarët që kërkojnë të punësohet në shërbim të anijes, janë të interesuar që raportet kontraktore ndërmjet tyre, të ndiqen nga një subjekt i tretë, agjencitë e menaxhimit (rekrutimit), të cilat janë të specializuara për të mbrojtur gjatë hartimit të kontratës, të gjitha kërkesat që lidhen me interesin reciprok të palëve, në zbatim të legjislacionit në fuqi.

Në praktikën ndërkombëtare tashmë të konsoliduar, kontrata e nënshkruar ndërmjet agjencisë së menaxhimit të ekuipazhit<sup>3</sup> dhe armatorit është e titulluar: “*crew management agreement*”. Sipas formularëve uniform (standard) përgjithësisht të përdorur nga BIMCO<sup>4</sup>, parashikohen dy skema kontraktore:

- “*Crewman A – cost plus fee*”
- “*Crewman B – Lump Sum*”.

Në rastin e parë (*Crewman A – cost plus fee*) agjencia (*crew manager*) vepron në emër dhe për llogari të armatorit<sup>5</sup>. Në rastin e dytë (*Crewman B – Lump Sum*) agjencia “rekruton” ekuipazhin dhe vepron në emër të saj, duke kryer në këtë mënyrë, një ndarje midis punëdhënësit, përdoruesit të shërbimit dhe punëmarrësve të ofruar.

Ndërsa në rastin e parë jemi në prezencë të një kontrate porosisë<sup>6</sup> dhe si rrjedhojë kontrata e rekrutimit do të nënshkruhet ndërmjet armatorit dhe detarit, në rastin e dytë ekzistojnë dy kontrata të ndara, një kontratë pune dhe një kontratë furnizimi me ekuipazh. Është e rëndësishme të verifikohet ndër të tjera, për tipologjinë e parë kontraktore nëse agjencia që menaxhon personelin, është apo jo e paraqitur nga ana tregtare si ndërmjetës detar (*maritime broker*)<sup>7</sup>, kurse për formën tjetër, duhet të shikohet përputhshmëria e kontratës së propozuar nga BIMCO, me dispozitat e Kodit Detar dhe Kodit Civil të vendit ku nënshkruhet kontrata<sup>8</sup>. Kërkohe

<sup>3</sup> MONZANI, *Crew managers e manning agencies*, in *Dir. Mar.*, 2004, 669-673.

<sup>4</sup> Publikuar nga: *Baltic and International Maritime Council “BIMCO” Bulletin* n. 4/1999.

<sup>5</sup> Kontrata e Agjencise, është e disiplinuar nga Kodi Civil shqiptar, në Nenin 950 dhe Kodi Detar shqiptar në Nenin 96 e në vijim,

<sup>6</sup> Kontrata e Porosisë, është e disiplinuar nga Kodi Civil, *cit.*, në Nenin 913 e në vijim.

<sup>7</sup> Nëse ekziston ose jo në objektin e veprimtarisë së saj tregtare, ky lloj aktiviteti, shërbimi.

<sup>8</sup> Në rastin e Shqipërisë, po të vështrohet me kujdes Kodi Civil *cit.*, në Nenin 772, Kontrata e Furnizimit është e parashikuar vetëm për sendet dhe jo për personat. Gjithashtu në Kodin Detar *cit.*, nuk është parashikuar asnjë dispozitë që të referohet lejimit të kësaj forme kontraktore. Duhet theksuar se në Nenin 117 të këtij kodi, e drejta për punësimin e ekuipazhit i njihet në

gjithashtu, të verifikohet që *crew manager* lejohet ose jo të operojë në territorin ku nënshkruhet kontrata, pasi figura e ndërmjetësit detar apo agjencitë e menaxhimit, duhet të respektojnë një seri rregullash dhe dispozitash ligjore, që dispijlojnë të drejtën për të ushtruar këtë aktivitet<sup>9</sup>.

Siç është e njohur, karakteri special i normativës që trajton punësimin në bordin e anijes, i referohet jo vetëm kontratës së rekrutimit të ekuipazhit dhe fazës së imbarkimit të tij, por gjithashtu fazës paraprake që lidhet me përgatitjen për punë.

Ajo çka vihet re në Shqipëri është se në Kodin Detar, janë parashikuar disa dispozita, të cilat sot bien ndesh me praktikat ndërkombëtare (referuar *BIMCO*-s) për menaxhimin e ekuipazhit të punësuar në bordin e anijeve. Në nenin 117 të këtij Kodi si për çudi, e drejta për të lidhur marrëveshjen e punësimit të ekuipazhit i njihet Kapitenit të anijes<sup>10</sup>. Por në këtë rast duhet pasur parasysh fakti se, kodi ynë detar, i referohet kryesisht ekuipazheve që figurojnë të regjistruar në regjistrin (amzën) e detarëve shqiptar, pra dispozitat e tij nuk gjejnë aplikim nëse kapiteni nuk zotëron shtetësi shqiptare<sup>11</sup> dhe nuk janë të qarta mbi kriteret e punësimit për marinarët e huaj<sup>12</sup>, të cilët mund të imbarkohen në anijet me flamur shqiptar.

E ndryshme paraqitet situata kur armatori i një anije që mban flamur të huaj punëson personel me shtetësi shqiptare. Objektivi i punës së agjencive të imbarkimit (rekrutimit), është pikërisht kjo tipologji personeli detar (marinarët me shtetësi të ndryshme nga ajo e flamurit të anijes). Vitet e fundit, kërkesa gjithnjë e më rritje për të operuar në një treg ndërkombëtar të transferimit të mallrave me rrugë detare, ka mundësuar që nevoja për punësimin e ekuipazheve të mos njohë kufij. Përballë kësaj oferte kaq të larmishme, agjencitë e rekrutimit mund të

---

mënyrë ekskluzive kapitenit të anijes - “*Marrëveshja e punësimit lidhet ndërmjet kapitenit të mjetit lundruar shqiptar dhe detarit. Marrëveshja lidhet me shkrim, në mënyrë individuale ose me të gjithë ekuipazhin*”.

<sup>9</sup> Kodi Detar, *cit.*, Neni 136, “*Përveç sa përcaktohet në këtë Kod, kontrata ndërmjet pronarit operues, carteruesit të anijes ose operuesit të transportit pa anije dhe agjentit detar, rregullohet në mbështetje të neneve përkatëse të Kodit Civil për përfaqësimin dhe kontratën e porosisë, përveç kur është parashikuar ndryshe ndërmjet tyre*”.

<sup>10</sup> Kodi Detar, *cit.*, Neni 117, pika 1: “*Marrëveshja e punësimit lidhet ndërmjet kapitenit të mjetit lundruar shqiptar dhe detarit. Marrëveshja lidhet me shkrim, në mënyrë individuale ose me të gjithë ekuipazhin*”.

<sup>11</sup> Kodi Detar, *cit.*, Neni 136, “*Shtetësia e kapitenit të anijes shqiptare*”, pika 1 “*Kapiteni i anijes shqiptare duhet të jete shtetas i Republikës së Shqipërisë*”.

<sup>12</sup> Kodi Detar, *cit.*, Neni 109: pika 1 “*Ekuipazhi i mjetit lundruar shqiptar mund të përbehet nga persona me shtetësi shqiptare, të huaj ose pa shtetësi*”, pika 2 “*Shtetasit e huaj ose pa shtetësi punësohen kur plotësojnë kërkesat ligjore për hyrjen dhe qëndrimin në Shqipëri*”.

fokusojnë përzgjedhjen e tyre jo vetëm në nivelin profesional të detarëve, por gjithashtu në kostot (pagat, sigurimet, transferimin, trajnimin, etj) me të cilat duhet të përballen armatorët për punësimin e tyre. Ekuipazhet shqiptare në këtë drejtim, veçanërisht në lidhje me kostot e punësimit, paraqiten si shumë atraktive dhe konkurruese nëse do t'i ofrohej mundësia për të operuar në tregun ndërkombëtar (në anijet me flamur të huaj).

Që agjenti (agjencia e rekrutimit) të ushtrojë të drejtën e përfaqësimit të armatorit, ekziston detyrimi ligjor i nënshkrimit të një prokure të posaçme, në formën e aktit publik (noterial) ku aktiviteti i menaxhimit të ekuipazhit të përfshihet në tagrat e përfaqësimit. Këto arsye gjenden në të drejtën e përfaqësimit që *ipso iure* i përket agjentit si efekt i firmosjes së një kontrate të përgjithshme agjencie detare (lidhur me aktivitetin e shërbimit ndaj anijeve, si p.sh. kontratat e ormexhimit, të pilotimit etj.)<sup>13</sup>. Por duhet pasur parasysh se kur bëhet fjalë për aktivitete të tjera që zhvillohen nga agjenti (si p.sh. menaxhimi i ekuipazheve), përveç kontratës së përgjithshme të agjencisë, është e nevojshme të kërkohet gjithashtu prokura e posaçme, e cila ofron në mënyrë eksplicite tagrat e përfaqësimit mbi aktivitetin e menaxhimit të ekuipazhit për llogari të armatorit<sup>14</sup>.

Disiplina e agjentit detar që po analizojmë, duke iu referuar rekrutimit të ekuipazhit, aplikohet kur vendi i punësimit është Shqipëria, ose në rastet kur anija mban flamurin shqiptar (pa harruar gjithashtu rastet kur punësimi është realizuar në ato anije të huaja, që janë dhënë me *charter* armatorëve shqiptarë, me regjistrim të përkohshëm në Shqipëri, nëpërmjet kontratave *Bare – Boat*)<sup>15</sup>. Agjenti ka të drejtën e përfitimit të një komisioni për shërbimin e rekrutimit të ekuipazhit, sipas tarifave minimale ose maksimale që orientohen nga tregu kombëtar dhe ai ndërkombëtar.

Duhet nënvizuar fakti që, vetëm në rastin kur agjencia ka kryer veprimtarinë e rekrutimit të detarit (marinarit), ky i fundit bazuar tek përgjegjësitë që rrjedhin nga raporti i përfaqësimit prej agjentit, shikon si të garantuar një kontratë ku përfshihen: trajtimi me siguracion mjekësor, pagesa periodike, sigurimet shoqërore dhe në tërësi respektimi i parimeve themelore të punësimit<sup>16</sup>. Në të gjitha rastet e tjera kur detari imbarkohet në anije me iniciativë personale, për shkak të mungesës

---

<sup>13</sup> Gjykata e Kasacionit italiane., 28 giugno 1997, n. 5801, *Agjencia detare Catmar c. Barbagallo.*, ka vendosur shprehimisht se agjenti ndërmjetës përfaqëson armatorin vetëm në veprimtarinë tregtare dhe juridike që lidhen me menaxhimin e anijes.

<sup>14</sup> RIGHETTI, *Trattato di Diritto Marittimo*, Milano 1874.

<sup>15</sup> Kodi Detar, *cit.*, Neni 266, e ne vijim.

<sup>16</sup> Gjykata e Kasacionit italiane. Seksioni i Punes, 20 maggio 1993 n. 5696 “*Nje analize e shkurter mbi rekrutimin e ekuipazhit prej agjentit perfaqesues*”, Revista: Dir. Mar. 1995, fasc. 1, 159-160; si dhe Revista: Dir. Mar., 1985, 810.

së informacionit dhe mbrojtjes së interesave të tij nga një agjenci e specializuar, mund të mos i ofrohen nga armatori të njëjtat garanci për punësim të sigurtë.

Nëse do t'i referohemi formës së dytë kontraktore propozuar nga institucionet ndërkombëtare të detarisë si; (*Bimco Crewman B – Lump Sum*), kemi të bëjmë me një kontratë ku menaxheri i ekuipazhit *crew manager* është njëkohësisht dhe punëdhënës<sup>17</sup>, që administron krahun e punës për llogari të armatorit. Kjo kontratë është tërësisht e ndryshme nga ajo që analizuam më sipër, ku agjencia nuk konsiderohej si punëdhënës por si përfaqësues i pronarit të anijes, për faktin se kontrata e punësimit të ekuipazhit nënshkruhej në emër dhe për llogari të armatorit.

Në linja të përgjithshme mund të konfirmojmë se kjo skemë e dytë kontraktore nuk është në përputhje me sistemin tonë juridik, pasi po t'i referohemi Kodit Detar shqiptar, palët e kontratës së punësimit në anije janë totalisht të ndryshme nga ato që paraqiten në praktikat ndërkombëtare të fushës. Në nenin 137 të këtij Kodi, në kundërshti të plotë me eksperiencën ndërkombëtare të rekrutimit dhe punësimit të ekuipazheve, figura e Kapitenit të mjetit lundrues njihet si punëdhënës ekskluziv për punësimin e ekuipazhit në cilësinë e palës nënshkruese të kontratës, edhe pse në çdo rast kërkohet paraprakisht pëlqimi i pronarit të anijes (armatorit) për detarët që do të imbarkohen në anijen e tij<sup>18</sup>.

Po të vërehet me kujdes skema e dytë kontraktore e propozuar nga *Bimco: Crewman B – Lump Sum*, rezulton se në anije shërbejnë detarë të cilët nuk kanë asnjë lloj varësie kontraktore me armatorin. Në lidhje me punën në bordin e anijes, disa shërbime që nuk kanë të bëjnë me administrimin teknik të mjetit lundrues por me shërbimet ndihmëse (si p.sh: lokalet, restorantet, hoteleria, etj), mund të zhvillohen nga subjekte të treta me nënkontraktim, personeli i të cilave nuk firmos asnjë lloj kontrate punësimi me kapitenin e anijes<sup>19</sup>. Sipas këtij rasti, personeli që operon në bordin e anijes nënshkruan kontrata punësimi me referencë në të drejtën e përgjithshme (Kodi i Punës) me nënkontraktorin e shërbimit dhe në të njëjtën kohë është i detyruar të plotësojë të gjitha kriteret teknike (certifikata të aftësisë

---

<sup>17</sup> Duhet pasur parasysh se figura e *crew manager* nuk është e njëjte me agjentin detar, i cili zoteron të drejtën e përfaqësimit të armatorit.

<sup>18</sup> Kodi Detar *cit.*, Neni 137, pika 1: “Punësimi dhe zbarkimi i anëtarëve të ekuipazhit të anijes shqiptare bëhen vetëm nga kapiteni”; pika 2: “Një person nuk mund të punësohet, në rast se kundërshton pronari, dhe kërkesa e tij për zbarkimin e një pjesëtari të ekuipazhit është e detyrueshme për kapitenin”.

<sup>19</sup> Në praktikat e Carterimit (*time – charter contract*) të anijeve të pasagjereve, vihet se shërbimet ndihmëse nuk administrohen direkt nga armatori por nga subjekte të nënkontraktuar, të cilat kanë punonjësit e tyre dhe si rrjedhojë nuk janë të detyruar të firmosin kontrata të veçanta për punësimin e ekuipazhit që do të operojë në bordin e anijes. FOGLIANI, *In tema di appalto di servizio a bordo e interposizione illegittima di manodopera*, in *Dir. Trasp.*, 1992, II, 593 segg

profesionale), që kërkohen nga normativa ndërkombëtare për shërbimin në bordin e anijes. Pavarësisht faktit se ky personel është i angazhuar për llogari të nënkontraktorit të shërbimeve ndihmëse të anijes, është pjesë përbërëse e ekuipazhit dhe si rrjedhojë duhet të respektojë hierarkinë e bordit me qëllim garantimin e sigurisë së lundrimit<sup>20</sup>. Në përkufizimin e termit “ekui pazh”<sup>21</sup>, përfshihen të gjithë ata persona që shërbejnë në bordin e anijes edhe në rastet kur nuk zotërojnë raporte direkte kontraktore me armatorin<sup>22</sup>. Është e rëndësishme të kuptojmë se interpretimi i rasteve të lartpërmendura gjen aplikim tek anijet e tipit *cruiser* dhe ato të pasagjerëve, tek të cilat si pjesë përbërëse e ekuipazhit operojnë, persona që nuk janë në raport kontraktor me armatorin e mjetit lundrues, por ky interpretim nuk mund të përdoret për anijet e zakonshme të mallrave, ku ekuipazhi është i punësuar nga armatori ose kapiteni i anijes, sipas përkufizimit që gjendet në Kodin Detar shqiptar, në nenin 137.

Duke iu rikthyer normativës së posaçme sipas praktikës ndërkombëtare, personeli që operon në bordin e anijes për llogari të nënkontraktorit të shërbimeve ndihmëse, duhet të kualifikohet si detar i klasit të dytë edhe pse rezulton të jetë pjesë e ekuipazhit, ata nuk mund të marrin përsipër detyra teknike në aspektin e lundrimit të anijes. Këto raste deri këtu të analizuara, nuk trajtohen në kontekstin e *crew management* dhe nuk përputhen me sistemin e legjislacionit detar, pasi siç është shprehur dhe më sipër, kanë të bëjnë kryesisht me kontraktim shërbimesh ndihmëse, që nuk i referohen në vetvete fenomenit të lundrimit detar. Ndërsa figura e menaxhuesit të ekuipazhit (*crew manager*), zotëron të drejtën e nënshkrimit të kontratave të punësimit me detarët, duke ia ofruar më pas këtë personel (ekui pazh) armatorit, me qëllim operimin e anijes në lundrimin detar.

Punësimi detar konsiderohet si një fenomen i posaçëm krahasuar me normativën që disiplinon raportet e punësimit në përgjithësi, ky fakt shpjegohet nga shumë arsye si p.sh: ambienti ku zhvillohet puna, kontratat e veçanta të punësimit detar dhe shtrirja e efekteve të tyre juridike në nivel ndërkombëtar, aftësitë profesionale e fizike që duhet të përmbushë punëmarrësi, sigurimet shëndetësore për një shërbim mjekësor pa kufij, etj. Nisur nga fakti se figura e *crew management*, e cila mundëson administrimin e ekuipazhit duke respektuar të gjitha veçoritë e mësipërme ende nuk njihet nga legjislacioni shqiptar, mendoj se *de iure condendo*, nuk duhet të injorohet domosdoshmëria e një ndërhyrje nga ligjvënësi dhe Administrata Detare shqiptare, për të parashikuar në legjislacionin tonë detar, këtë

<sup>20</sup> Kodi Detar *cit.*, Neni 100 “Përbëria e ekuipazhit”.

<sup>21</sup> Sipas teorisë tradicionale *tertium non datur*, në bordin e anijes ose je pjesë e ekuipazhit ose ne te kundërt quhesh pasagjer..., v. RIGHETTI, *Trattato, cit.*, 306.

<sup>22</sup> MENGHINI, *op. cit.*, 206-207. “rëndësia e ndarjes së përkufizimit të ekuipazhit nga përkufizimi i pasagjerit”.

formë të veçantë menaxhimi, e cila po konsolidohet së tepërmi në eksperiencën globale të subjekteve që kryejnë aktivitet tregtar në fushën e detarisë.

**Autori: DORIAN MERSINI**

## **Bibliografia:**

- BOGLIONE, *L'ISM (International Safety Management Code)*, in *Dir. Mar.*, 1999, 654.
- MONZANI, *Crew managers e manning agencies*, in *Dir. Mar.*, 2004, 669-673.
- *Baltic and International Maritime Council "BIMCO" Bulletin* n. 4/1999.
- Kodi Civil shqiptar
- Kodi Detar shqiptar
- Gjykata e Kasacionit italiane., 28 giugno 1997, n. 5801
- RIGHETTI, *Trattato di Diritto Marittimo*, Milano 1874.
- Gjykata e Kasacionit italiane. Seksioni i Punes, 20 maggio 1993 n. 5696
- *Revista: Dir. Mar.* 1995, fasc. 1, 159-160; si dhe *Revista: Dir. Mar.*, 1985, 810
- FOGLIANI, *In tema di appalto di servizi a bordo e interposizione illegittima di manodopera*, in *Dir. Trasp.*, 1992, II, 593 segg
- MENGHINI, *op. cit.*, 206-207. "*rendesia e ndarjes se perkufizimit te ekuipazhit nga perkufizimi i pasagjerit*".
- PISCHEDDA, "*Sul contratto di gestione della nave (ship management agreement)*", in *Avvisatore marittimo* del 15 febbraio 2003.