

Inkotermat si një shprehje e praktikave tregtare në kontratën e shitjes së mallrave

Irena LAVDARI¹

Abstrakt: *Kontratat e shitjes paraqesin sot një inters të veçantë në lidhje me problematikat social-ekonomike dhe politike që po kalojnë zhvillimet kombëtare dhe ato ndërkombëtare. Gjatë tre dekadave të fundit tregtia ndërkombëtare, dhe si pasojë edhe ajo shqiptare është rritur shumë. Kjo shtrirje e madhe në mënyrë të padiskutuar është lehtësuar nga formimi i rajoneve, njësi-ve ekonomike, politike si dhe nga hegja 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 ana tjetër mundësitë e realizimit të kontratave në mënyrë elektronike si faks, e-mail ose internet ka eliminuar kufizimet në distancë e në kohë dhe ka hapur tregjet e reja botërore, të cilat nga ana e tyre kanë çuar në një rritje të vëllimit të tregtisë ndërkombëtare. Në mënyrë të padiskutuar kontratat e shitjes ndërkombëtare kanë nevoja shumë specifike që burojnë nga shumëllojshmëria e sistemeve ligjore që zbatohen për kontrata të tilla.*

Në këtë kuptim Inkotermat janë një përpjekje për të standardizuar përkufizimet e termave tregtarë me qëllim përdorimin e zakoneve dhe praktikave më të qëndrueshme tregtare. Padyshim që termat tregtarë arrijnë të japin një informacion të shpejtë ligjor, duke shprehur detyrimet përkatëse të palëve në lidhje me dorëzimin e mallit, kalimin e rrezikut dhe detyrimet e tjera të rastit. Zakonet dhe praktikat tregtare luajnë një rol të rëndësishëm në tregtinë ndërkombëtare duke mbushur shpesh boshllëqet ligjore, të cilat palët nuk arrijnë t'i parashikojnë në kontratë. Duke qenë se rregullat e brendshme shpesh janë jashtë kontaktit me realitetin ekonomik të shitjes ndërkombëtare, përfshirja e inkotermave në një kontratë mund të zvogëlojë kostot e transaksionit. Shpesh pyetje të tilla si: Cila palë duhet

¹ Doktorante dhe Pedagoge e jashtme pranë Universitetin Europian të Tiranës, si dhe Përgjegjëse e Sektorit për Edukimin dhe Marrëdhënieve me publikun në Drejtorinë Rajonale Tatimore: irenalavdari@yahoo.com

të sigurojë mallrat për eksport ose import? Kush duhet të paguajë shpenzimet e ngarkimit dhe shkarkimit të mallrave? Cilës palë i kalon rreziku i humbjes ose i dëmtimit të mallrave? Si dhe kush duhet të bëjë sigurimin e mallit? kanë mbetur pa përgjigje. Për këtë arsye del e nevojshme një përpunim më i detajuar i termave tregtarë nga dispozitat e veçanta të kontratës së shitjes, nga ligji i zbatueshëm shqiptar ashtu edhe nga zakonet dhe praktikatat tregtare. Në këtë kuptim e drejta shqiptare duhet të familjarizohet me zhvillimet moderne të tregtisë ndërkombëtare dhe të përshtasë praktikatat e njohura të saj me ligjin dhe nevojat e realitetit tregtar.

Flalët kyçe: *kontratë, palë, zakone, praktika tregtare, shitje, Inkoterma, transaksion, rrezik, detyrim*

Abstract: *Sales contracts represent today a special inters about socio-economic issues that are undergoing national and international developments. During the last three decades the international trade and consequently even the Albanian one has bën increased sharply. This vast expansion is undoubtedly simplified due to the formation of regions, economical and political units as well as from the annulment of legal restrictions on trade betwën different countries. On one hand the novelties and development in the field of TEChnology, information and telecommunication have encouraged the increase of international trade and on the other hand there are more opportunities in the signing of the contracts by electronic means such as fax, email or via internet. Therefore, there are no limitations in terms of distance and time and moreover, it has resulted in the opening of other world markets that have led to an increase of the quantity of the international trade. Undoubtedly, the international contracts of sale have very specific needs that derive from the variety of legal systems that are in force for such contracts.*

Under such a context, Incoterms are nothing else but an attempt to standardize the trade definitions in order to make use of more stable trade customs and practices. Unquestionably, the commercial terms can provide fast legal information by clarifying the respective obligations of the parts related to the goods delivery, avoidance of danger and other casual obligations. The trade customs and practices play an important role in the international trade by often filling in the legal gaps which are not specified in the contracts by any of the parties. Since the inner rules are often not related to the economic reality of the international trade, the including of the trade customs in a contract can decrease the costs of transactions. Questions such as : which party should be in charge for the goods of export or import; who should pay for the expenses of delivery of the goods; which party is damaged in case of loss or damage of the goods as well as who should make sure that the goods are safe, have remained frequently unansee red. For this reason it becomes necessary to have a detailed analysis of the trade terms by the specific dispositions of the contract of sale, from the law that is in force in Albania as well as from the trade customs and practices. Under this context, the right in Albania has to be adapted to the modern development of the international trade and to adopt its known practices to the law and the needs of the reality of commerce.

Keywords: *contract, party, customs, trade practices, sale, Incoterms, transaction, danger, obligation.*

1. Vështrim historik rreth lindjes dhe zhvillimit të termave tregarë (Inkotermave)

Sipas Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë, ICC-së, (International Chamber of Commerce), kur Inkoterms u prezantuan për herë të parë në vitin 1936, ato sollën një risi në botën e biznesit ndërkombëtar. Ato përfaqësonin një koncept radikalisht të ri në një industri që deri atëherë rregullohej sipas rregullave lokale. Inkoterms ishin përpjekja e parë për të sjellë koherencë në një sistem tregtar dhe gjyqësor që kishte gjerësisht mospërputhje nga një vend në tjetrin. Ato ishin një shenjë paralajmëruese për atë që do të ndodhte dhe që sot njihet me termin globalizim. Në botë ekzistonin shumë pak struktura ndërkombëtare, të cilat synonin plotësimin e menjëhershëm të nevojave të lindura nga konfliktet e fillim shekullit të 20-të. (Zweigert K. & Kötz H, "An introduction to comparative law", 3 edition, 1998). Gjatë viteve, ICC mori një rol qendror në tregtinë ndërkombëtare dhe në biznes.

Ajo formulon rregullat ndërkombëtare, mekanizma dhe standarde të cilat përdoren çdo ditë gjerësisht në një botë shumë më tepër komplekse se ajo e vitit 1919. Ndërkohë, bërthama origjinale e përbërë prej pesë shtetesh në atë kohë, tani është zgjeruar duke krijuar kështu një organizatë botërore të biznesit me qindra e mijëra kompani të më shumë se 120 vendeve. Anëtarët e ICC-së përbëhen nga kompani shumëkombëshe, ndër më të mëdhatë në botë, po ashtu edhe nga kompanitë e vogla dhe të mesme. Sot, 13 komisione të ICC-së, të përbëra nga ekspertë nga sektori privat, mbulojnë fusha të specializuara të cilat kërkojnë vëmendje të menjëhershme të biznesit ndërkombëtar. Çështjet variojnë nga teknikat bankare, taksimi, ligji i konkurrencës, të drejtat e pronësisë intelektuale, telekomunikacioni dhe teknologjia e informacionit, transporti, mjedisi, energjetika, investimet ndërkombëtare dhe politikat tregtare.

Pas prezantimit të tyre fillestar më 1936, Inkotermat janë rishikuar për herë të parë në vitin 1957 dhe më pas në vitet 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010. Nisur nga dinamika dhe zhvillimet e vrullshme të praktikave tregtare dhe atyre ligjore, është e kuptueshme që ndihet e nevojshme rishikimi i Inkotermave në intervale 10-vjeçare. Në të vërtetë, qëllimi kryesor i rregullave të Inkotermave është për të reflektuar në realitetin tregtar, praktikat komerciale ndërkombëtare.

Përsa i përket Shqipërisë, në fund të vitit 2011 u krijua Komiteti Kombëtar i ICC (International Chamber of Commerce, Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë) me emrin ICC Albania, i cili ka marrë njohjen zyrtare për themelimin e saj me miratimin nga Këshilli Botëror i ICC (organi më i lartë drejtuesi ICC) në Paris, më 29 qershor 2012.

Kategoritë e termave tregtar të parashikuara nga Inkotermat 2010

Inkotermat 2010 u japin palëve një menu të 11 termave të ndryshëm tregtar për të përshkruar detyrimet për dorëzimin e mallit nga shitësit dhe detyrimet reciproke të blerësit për të akomoduar, dërgesën. Ato përfshijnë:

1. EXW (Ex- work), vend i përcaktuar
2. FCA (Free carrier), lëvruar në mjet
3. FAS (Free alongside ship), lëvruar pranë bordit
4. FOB (Free on board), lëvruar në bord
5. CFR (Cost and freight), kosto dhe shpenzime transporti

² ICC (International Chamber of Commerce): Themeluarnë Paris më 1919, është një organizatë biznesi botërore që ka si qëllim kryesor shërbimin ndaj biznesit botëror duke promovuar tregtinë dhe investimet, tregjet e hapura për të mira dhe shërbime, si dhe qarkullimin e lirë të kapitalit. <http://www.iccwbo.org/about-icc/history/the-merchants-of-peace/>

6. CIF (Cost, insurance and freight), kosto, sigurim dhe shpenzime transporti
7. CPT (Carriage paid to), transporti i paguar deri në
8. CIP (Carriage and insurance paid to), transport dhe sigurim i paguar deri në
9. DAT – Delivered at Terminal (lëvruar në terminal ose port)
10. DAP – Delivered at Place (lëvruar në vendin e destinacionit)
11. DDP – Delivered Duty Paid (i lëvruar, i zhdoganuar)

2. Veçoritë e Inkotermave, çasti i kalimit të rizikut për palët kontraktuese

2.1 Termi EXW (Ex -Works), vend i përcaktuar

Në bazë të inkotermi Ex-Work, shitësi duhet vetëm t'i "ofrojë" mallin blerësit, domethënë të përmbushë detyrimin për dorëzimin e mallit duke e vendosur atë në dispozicion të blerësit në vendin e rënë dakort për dorëzimin e mallit. Në këtë mënyrë shitësi nuk ka asnjë detyrim për t'i çuar mallrat te një transportues ose për t'i ngarkuar mallrat në ndonjë mjet. Shitësi gjithashtu duhet të njoftoj blerësin kur dhe ku mallrat do të jenë gati për transport, por nuk ka ndonjë detyrim për të siguruar transportin ose sigurimin. Risku për humbje ose dëmtim të mallit i kalon shitësit në momentin që mallrat janë vendosur në dispozicion të tij. Shitësi, normalisht duhet t'i sigurojë blerësit një faturë tregtare ose ekuivalentin elektronik të saj, por nuk ka detyrimin për të nxjerrë një "Dokument Pronësie" ose një licencë eksporti. Përkufizimi i inkotermi nuk ka asnjë efekt mbi detyrimet për pagesë ose inspektime (të mallit) të parashikuara në kontratë. Megjithatë, shitësi ka të drejtë t'i kërkojë blerësit për të paguar për ndonjë kontroll (inspektim) paraprak që mund të bëhet para se malli të transportohet. Klauzola e Inkotermi që parashikon riskun për humbje është e kundërt me klauzolat e mospërmbushjes të Kodit të Unifikuar të Tregtisë, UCC (Uniform Commercial Code)³ dhe të CISG (Contracts for the international Sales of Goods)⁴ të cilat e shtyjnë momentin e kalimit të rizikut te blerësi në kohën që ky i fundit merr në dorëzim mallin. Kjo, sepse shitësi ka më tepër mundësi për të bërë sigurimin dhe ka mundësi më të mëdha për të mbrojtur mallin.

2.2 Termi FCA (Free Carrier), lëvruar në mjet

Në bazë të inkotermi FCA (Free carrier) shitësi është i detyruar të dorëzojë mallin nën kujdesin e një transportuesi, zakonisht transportuesit të parë në një skemë transporti shumëformësh. Përkufizimi i "transportuesit" në Inkoterm përfshin një palë të tretë që garanton transportin dhe mjete logjistike të nevojshme. Shitësi nuk ka detyrim për të paguar kosto të transportit ose siguracionin. Zakonisht transportuesi përcaktohet dhe gjendet nga blerësi. Megjithatë, shitësi "mund" të sigurojë një transportues me shpenzimet e blerësit, nëse blerësi e kërkon një gjë të

³ Kodi i Unifikuar i Tregtisë (UCC ,Uniform Commercial Code), është botuar së pari në vitin 1952. Ky kod përmbledh një sërë aktesh uniforme që janë shpallur në lidhje me përpjekjet për të harmonizuar ligjin e shitjes dhe të transaksioneve të tjera komerciale në të gjitha Shtetet e Bashkuara të Amerikës. <http://www.law.cornell.edu>

⁴ Ligji Nr.10 092, datë 9.3.2009, Për Aderimin e Rrepublikës së Shqipërisë në Konventën e Kombeve të Bashkuara " Për kontratat për shitjen ndërkombëtare të mallrave". Botuar në fletoren zyrtare nr. 37 datë 2 Prill, 2009. Për më shumë shiko: www.qpz.gov.al

tillë, ose është një “praktikë tregtare” e shitësit për të vepruar në këtë mënyrë. Por, edhe në këto rrethana shitësi mund të refuzojë të bëjë një marrëveshje të tillë, me kusht që të njoftojë blerësin më parë për këtë gjë. Edhe pse shitësi mund të garantojë transportin ai nuk ka detyrim të mbulojë shpenzimet për siguracion gjatë transportit, por ka vetëm detyrimin për të njoftuar blerësin se “*malli i është dorëzuar një transportuesi dhe është nën kujdesin e tij*”. Risku për humbje i kalon blerësit në momentin që malli i dorëzohet transportuesit, por blerësi mund të mos marrë njoftim deri në atë kohë⁵. Shitësi duhet t’i sigurojë blerësit një faturë tregtare ose ekuivalentin elektronik të saj, çdo licencë eksporti të nevojshme, dhe zakonisht një dokument transporti që do të lejojë blerësin të marrë, të tërheqë dërgesën me mallra, ose një mesazh shkëmbimi me të dhëna elektronike ekuivalente me faturën. Inkotermit nuk ka parashikime për pagesën ose për kontrollin e mallit pas dërgimit, kushte këto që mund të jenë të parashikuara në kontratë.

2.3 Termi FAS (Free alongside Ship), lëvruar pranë bordit

Në bazë të inkotermi FAS (Free alongside Ship), lëvruar pranë bordit, shitësi është i detyruar të dorëzojë mallin pranë bordit të një anijeje të siguruar dhe të përcaktuar nga blerësi në portin e përcaktuar të ngarkimit. Kështu, ky term është i përshtatshëm vetëm për transport në rrugë ujore, dhe shitësi duhet të marrë përsipër shpenzimet dhe riskun për transport tokësor deri në portin e përcaktuar. Shitësi nuk ka detyrimin për të garantuar transportin ose siguracionin për pjesën e transportit në “det të hapur” (ose për transportin në rrugë ujore), por ka detyrimin për të njoftuar blerësin që “mali është dorëzuar pranë (anash) mjetit (anijes) të përcaktuar”.

Risku për humbje do t’i transferohet blerësit në momentin që malli është vendosur pranë një anijeje. Shitësi siguron një faturë tregtare dhe zakonisht një dokument transporti që mundëson blerësin të marrë dërgesën, ose ekuivalentin elektronik të secilit prej këtyre dokumenteve. Në një formë të ndryshuar nga versioni i mëparshëm i Inkotermave, Inkotermat 2010 kërkojnë nga shitësi sigurimin e një licencë eksporti, dhe të bëjë zhdoganimin e mallit për eksport në vendin e dorëzimit. Shitësi, gjithashtu duhet të paguajë shpenzimet për zhdoganimin e mallit për eksport në doganë dhe taksat e eksportit. Veç kësaj, shitësi duhet të bëjë paketimin, për aq sa është zakon të bëhet paketim i mallit, shenjimi dhe verifikimi i operacionit.

Me pas bëhet matja, peshimi, numërimi dhe kontrolli i cilësisë së mallrave që konsiderohen të nevojshme për të përmbushur detyrimin për dërgimin e mallit. Blerësi duhet të paguajë koston e çdo kontrolli paraprak, para transportimit, kontrolli i cili nuk është i kërkuar ose i parashikuar nga vendi i eksportit. Përkufizimi i termi FAS në Inkotermat 2010, nuk përmban klauzola për pagesën ose kontrollin e mallit pas spedicionit, të cilat mund të jenë të parashikuara në kontratë. Megjithatë në versionin e mëparshëm të Inkotermave 1980, përkufizimi i FAS-së nuk parashikonte që pagesa kundrejt dokumenteve të përfshihej në një kontratë FAS-je, ndërkohë që Inkotermat 1980, në përkufizimet e termave tregtarë të tjerë parashikonin një pagesë të tillë. Kështu që, ka më tepër mundësi që versioni aktual i Inkotermi FAS nuk është menduar të parashikojë si kërkesë pagesën kundrejt dokumenteve, kundrejt kontrollit të rreptë të mallit para se të paguhet, ose për t’u përdorur me fatura transporti të negociueshme.

2.4 Termi FOB (Free on board), lëvruar në bord

Në bazë të inkotermi FOB (Free on board), shitësi është i detyruar ta dorëzojë mallin në bordin e një anijeje të garantuar dhe të përcaktuar nga blerësi në një port të përcaktuar për

⁵ Shih neni 777 të Kodit Civil

transport. Kështu, ky term është gjithashtu i përshtatshëm vetëm për transportin në rrugë ujore, dhe shitësi merr përsipër riskun dhe koston e transportit rrugor deri në portin e përcaktuar, dhe gjithashtu koston dhe riskun e ngarkimit të mallit në anije (derisa ato të kenë kaluar faqen anësore të anijes). Shitësi nuk ka detyrimin për të siguruar transportin ose siguracionin, por ka detyrimin për të njoftuar blerësin “se mallrat janë dorëzuar në bord të anijes.” Risku i humbjeve do të kalojë te blerësi në momentin që mallrat “kanë kaluar faqen anësore të anijes”. Shitësi duhet të sigurojë një faturë tregtare, ose ekuivalentin e saj elektronik, çdo licensë eksporti që mund të jetë e nevojshme, dhe zakonisht një dokument transporti që do të lejojë shitësin të marrë dërgesën, ose një mesazh shkëmbimi me të dhëna elektronike.

Shitësi, gjithashtu duhet të sigurojë një licensë eksporti dhe të bëjë zhdoganimin e mallit për eksport në vendin e dorëzimit të mallit. Shitësi duhet të paguajë për këtë doganën dhe taksat e eksportit. Veç kësaj, shitësi duhet të sigurojë të gjithë paketimin e zakonshëm dhe përdorimin, dhe të paguajë për kontrollin e veprimeve. Më pas bëhet matja, peshimi, numërimi dhe kontrolli i cilësi së mallrave që konsiderohen të nevojshme për të përmbushur detyrimin për dorëzimin e mallit. Megjithatë, blerësi duhet të paguajë koston e çdo kontrolli paraprak para speditonit, kontrolli i cili nuk është i kërkuar ose i parashikuar nga vendi i eksportit. Përkufizimi i Inkotermave nuk parashikon asgjë për pagesën ose për kontrollin e mallit pas dërgimit, të cilat mund të jenë të parashikuara në kontratë.

2.5 Termi CIF (Cost, insurance and freight) kosto, sigurim dhe shpenzime transporti

Në bazë të Inkotermi CIF (Cost, insurance and freight), shitësi është i detyruar të garantojë për të dyja, si për siguracionin ashtu dhe për transportin e mallit në një port të përcaktuar për destinacionin e mallit dhe më pas të dorëzojë mallin në bordin e anijes të siguruar nga blerësi. Kështu, ky term është i përshtatshëm vetëm për transport në rrugë ujore. Shitësi duhet të sigurojë transportin dhe duhet të paguajë shpenzimet për transportin e ngarkesës deri në portin e destinacionit, por ka përmbushur detyrimin e tij të dërgimit të mallit në momentin që mallrat janë në “bordin e anijes në portin e destinacionit” (Coetsee J, 2010). Në bazë të termi CIF, shitësi duhet të paguajë ngarkimin e mallit dhe kostot e shkarkimit të transportuesit në portin e destinacionit, por blerësi duhet të paguajë të gjitha kostot e tjera, përfshirë kostot e shkarkimit jo të mbledhura nga transportuesi. Megjithatë, pagesat për dëmshpërblimin e kostove për mosngakimim në afat që mund të kenë ardhur si pasojë e lënies së anijes në dok më tepër se ç’është rënë dakort, do të paguhet nga pala që ka shkaktuar vonesën.

Çështje gjyqësore domethënëse janë ngritur kur kontrata CIF specifikon datën e mbërritjes në portin e destinacionit. Gjykatat amerikane kanë mbajtur qëndrimin që, meqenëse Inkotermi 1980 C & F ishte një kontratë transporti, detyrimet e shitësit janë të përmbushura kur transportuesi merr në dorëzim mallin (Coetsee J, 2010). Kështu, blerësi nuk mund të përcaktojë një datë të mbërritjes ose të dorëzimit pasi kontrata e shitjes është formuluar. Ndërsa vendimet e gjykatave britanike janë të ndara, në rastin kur një kontratë CIF përcakton një datë mbërritje ose dorëzimi në vend të një date nisjeje. Në një çështje është mbajtur qëndrimi se në bazë të një kontrate CIF e cila përcakton një datë dorëzimi të mallit (arritjeje), blerësi mund të llogarisë një datë dorëzimi të përshtatshme, me të vonshme dhe shitësi ka të drejtë të llogarisë një datë me të vonë për ngarkimin e mallit. Përsa kohë shitësi arrin të kryejë ngarkimin në këtë datë, atëherë ai nuk është përgjegjës në rast se dërgesa vonohet nga transportuesi, sepse detyrimet e shitësit janë përmbushur me ngarkimin në kohë të mallit dhe me njoftimin e shitësit. Megjithatë, një gjykatë tjetër ka mbajtur qëndrimin se një klauzolë që përcakton datën e dorëzimit nuk është në kundërshtim me Inkotermi CIF. Gjykatat ka hedhur poshtë një

interpretim të CIF, sipas të cilit shitësi duhet vetëm të dorëzojë mallin te transportuesi dhe pas kësaj risku i vonësës kalon te blerësi.

Shitësi duhet të garantojë dhe të paguajë për siguracionin gjatë transportit për në *portin e destinacionit*, por risku i humbjeve i kalon blerësit në momentin që malli 'kalon faqen anësore të anijes'. Blerësi merr përsipër riskun e dëmtimit që mund t'i ndodhë mallit gjatë transportit, edhe pse shitësi ka detyrimin të paguajë siguracionin për këtë risk (Fromont M; 2009). Shitësi duhet të njoftojë blerësin se "malli është dorëzuar në bord" të anijes në mënyrë që të mundësojë blerësin të tërheqë mallin. Shitësi duhet të sigurojë një faturë tregtare ose ekuivalentin e saj elektronik, çdo licensë eksporti të nevojshme dhe "dokumentin e zakonshëm të transportit" për portin e destinacionit. Sipas Inkotermave të 1980-ës, dokumenti i transportit duhej të ishte një "faturë ngarkimi e shkëmbyeshme, dhe e lirë nga borxhet". Megjithatë nuk ka një specifikim të tillë në versionin e ripunuar të Inkotermave. Heqja e një përkufizimi të tillë kishte si qëllim të caktuar të lejonte zhvillimin e zëvendësuesve elektronik për të tilla dokumente.

Përkufizimi i Inkotermi nuk përmban dispozita mbi pagesën ose mbi kontrollin që i bëhet mallit pas ngarkimit, terma këto që mund të jenë të parashikuar në kontratë. Megjithatë, ky term parashikon që dokumenti i transportit "duhet t'i mundësojë blerësit të shesë mallin në transit duke i dhënë këtë dokument një blerësi tjetër, ose duke njoftuar transportuesin", nëse nuk është parashikuar ndryshe në kontratë. Ashtu siç është sqaruar më lart, mënyra tradicionale për të mundësuar blerësin të bëjë këtë, si për transaksionin "pagesë kundrejt dokumenteve", ashtu dhe për transaksionin me letër krediti, është që shitësi të marrë nga transportuesi një faturë ngarkimi të transferueshme dhe t'ia kalojë këtë blerësit nëpërmjet një serie bankash. Banka e lejon blerësin të tërheqë këtë dokument (dhe të disponojë mallrat) vetëm pasi blerësi paguan për mallrat. Kështu, blerësi "paguan kundrejt dokumenteve", ndërkohë që mallrat janë në det dhe para se të kryhet kontrolli i mallit. Ky transaksion duhet të trajtohet si normë e bazuar në Inkotermi CIF, dhe përkufizimi i inkotermi në versionin 2010 i referohet përdorimit të një fature ngarkese të tregtueshme.

Versioni i Inkotermave i 1980-ës ishte më i saktë përse u përket këtyre detyrimeve duke parashikuar detyrimin e blerësit për të "pranuar këto dokumente kur i dorëzoheshin nga shitësi dhe të paguante çmimin, siç ishte parashikuar në kontratë". Ashtu siç u sqarua më lart, ndërlíkimi nga kjo dispozitë vinte se blerësi nuk kishte të drejtë të kontrollonte mallin para se të bënte pagesën kundrejt dokumenteve. Megjithatë, në përkufizimin CIF të Inkotermave 2010 ka paqartësi, sepse gjithashtu ky përkufizim u referohet faturave të ngarkesës të patregtueshme. Nga ana tjetër, parathënia e ICC në Inkotermat 1999 pranonte që përdorimi i faturave të patregtueshme ishte i papërshtatshëm për një "pagesë kundrejt dokumenteve" sepse nuk e mundëson blerësin të shesë mallin në transit duke i dorëzuar dokumentin blerësit pasuses. Më pas, parathënia shpjegon se ndonjëherë palët "mund të parashikojnë në mënyrë specifike" për të mos ngarkuar shitësin me detyrimin për të siguruar një faturë të tregtueshme, kur ata "e dinë që blerësi nuk ka ndërmend të shesë mallrat me transit". Inkotermat 2010 nuk parashikojnë se kur pronësia e mallit kalon nga shitësi te blerësi. Kështu që, kur të ngrihet çështja e titullit të pronësisë gjykatat duhet t'i referohen ligjit të aplikueshëm për kontratën e shitjes ose dispozitave që rregullojnë pasuritë e luajtshme (Semini, 2010).

2.6 Termi CFR (Cost and freight) kosto dhe shpenzime transporti

Inkotermi CFR (Cost and freight) është i ngjashëm me Inkotermi CIF, me ndryshimin se shitësi nuk ka detyrimin për të siguruar ose paguar siguracionin e mallit gjatë transportit. Në bazë të termi CFR, shitësi është i detyruar të transportojë mallin deri në një pikë destinacioni

të përcaktuar dhe pastaj ta dorëzojë atë në bordin e anijes së garantuar nga blerësi. Termi është i përshtatshëm vetëm për transport në rrugë ujore. Shitësi duhet të paguajë shpenzimet për transportin e mallit deri në portin e destinacionit, por e ka përmbytur detyrimin e tij kur malli është në bordin e anijes, në portin e ngarkimit. Shitësi nuk ka detyrimin për të bërë ose paguar siguracionin e mallit gjatë transportit dhe rreziku i humbjeve i kalon blerësit në momentin që malli kalon faqen anësore të anijes në portin e ngarkimit.

Shitësi duhet të njoftojë blerësin që malli është dorëzuar në bordin e anijes, në mënyrë që t'i mundësojë blerësit, të marrë mallin. Shitësi, gjithashtu duhet të sigurojë një licence eksporti, dhe të bëjë zhdoganimin e mallit për eksport në vendin e dorëzimit. Shitësi duhet gjithashtu të paguajë koston e zhdoganimit dhe taksat e eksportit. Shitësi duhet të garantojë një faturë tregtare, ose ekuivalentin e saj elektronik, çdo licencë eksporti të nevojshme, dhe "dokumentin e zakonshëm të transportit". Veç kësaj, shitësi duhet të paguajë të gjithë paketimin e zakonshëm, shenjimin dhe të paguajë për veprimet e kontrollit. Më pas bëhet matja, peshimi, numërimi dhe kontrolli i cilësisë së mallrave që konsiderohen të nevojshme për të përmbytur detyrimin për dërgimin e mallit. Megjithatë, blerësi duhet të paguajë koston e çdo kontrolli paraprak para transportimit, kontrolli i cili nuk është i kërkuar ose i parashikuar nga vendi i eksportit.

Ashtu si Inkotermin CIF, edhe përkufizimi i Inkotermit CFR, nuk ka dispozita për pagesën ose kontrollin pas dërgimit të mallit të parashikuar në kontratë. Megjithatë, parashikon që transporti i dokumentit "duhet të mundësojë blerësin të shesë mallin në transit duke dorëzuar dokumentin një blerësi tjetër". Kjo është kuptuar tradicionalisht si përdorimi i një fature ngarkese të tregtueshme. Versioni i mëparshëm i Inkotermave e konsideronte këtë si pagesë kundrejt dokumenteve, ndërkohë që malli ishte ende në det, duke e kufizuar kështu kontrollin në port të mallit para pagesës. Këto dispozita duhet të shihen si norma të përfshira në Inkotermin CFR.

2.7 Termi CIP (Carriage and insurance paid to) transport dhe sigurim i paguar

Termi CIP (Carriage and insurance paid to) është i ngjashëm me Inkotermin CIF, me ndryshimin se mund të përdoret për çdo lloj transporti, duke përfshirë edhe transportin shumëformësh, dhe jo vetëm për transportin në rrugë ujore. Në bazë të inkotermit CIP, shitësi është i detyruar të paguajë për të dyja, si për siguracionin dhe për transportin deri në vendin e destinacionit. Megjithatë, detyrimi i shitësit për dorëzimin e mallit quhet i përmbytur dhe risku për humbje i kalon blerësit, kur ai dorëzon mallin te transportuesi i parë. Termi është i përshtatshëm për transportin shumëformësh. Kur përdoret më shumë se një transportues detyrimi për dorëzimin e mallit quhet i përmbytur dhe risku për humbje kalon të blerësit, kur malli i dorëzohet transportuesit të parë.

Por, meqenëse CIP përdoret vetëm për mallra industriale, dhe siguracioni në minimum nuk është i përshtatshëm për të tilla mallra, termi CIP duhet të përdoret vetëm kur shitësi dhe blerësi kanë rënë dakort për siguracion shtesë (i paguar nga blerësi), ose blerësi duhet të garantojë siguracion shtesë, por jo të dyja.

Në bazë të këtij Inkotermin shitësi duhet të njoftojë "që mallrat janë dorëzuar" te transportuesi i parë, dhe gjithashtu duhet të japë çdo njoftim tjetër të kërkuar për të mundësuar blerësin "të marrë mallin". Shitësi duhet të garantojë një faturë tregtare, ose ekuivalentin e saj elektronik, çdo licencë eksporti të nevojshme, dhe "dokumentin e zakonshëm të transportit". Jepet një listë e dokumenteve të transportit e pranueshme, duke përfshirë një faturë ngarkese të tregtueshme dhe fatura shoqëruese të mallit të patregtueshme, por nuk është e kërkuar që

dokumenti të mundësojë blerësin për të shitur mallin në tranzit. Shitësi, megjithatë duhet të paguajë zhdoganimin e mallit për eksport dhe taksat e eksportit.

Veç kësaj shitësi duhet të paguajë të gjithë paketimin e zakonshëm, shenjimin dhe të paguajë për kontrollin e veprimeve. Më pas bëhet matja, peshimi, numërimi dhe kontrolli i cilësisë së mallrave që konsiderohen të nevojshme për të përmbushur detyrimin për dërgimin e mallit. Megjithatë, blerësi duhet të paguajë koston e çdo kontrolli paraprak, para dërgimit, kontroll i cili nuk është i kërkuar ose i parashikuar nga vendi i eksportit. Në përkufizimin e Inkotermave nuk ka dispozita për pagesa ose për kontroll pas specicionit. Parathënia e versionit të Inkotermave 1990, krahasonte CIP me CIF, duke sugjeruar që termi CIP nuk përfshin kërkesën për të siguruar një faturë ngarkese të tregtueshme. Kështu që, përveç rastit kur palët shprehimisht parashikojnë një “pagesë kundrejt dokumenteve”, ka më tepër të ngjarë që termi CIP nuk nënkupton në vetvete një pagesë kundrejt dokumenteve ose kontroll të kufizuar para pagesës.

2.8 Termi CPT (Carriage paid to) transporti i paguar deri në

Inkotermi CPT (Carriage paid to), është i ngjashëm me termin CFR, me ndryshimin se mund të përdoret për çdo lloj transporti, duke përfshirë edhe transportin shumëformësh, dhe jo vetëm për transportin në rrugë ujore. Në bazë të termit CPT shitësi duhet të paguajë shpenzimet e transportit të mallit deri në vendin e destinacionit të përcaktuar. Megjithatë, detyrimet e shitësit për të dërguar mallin quhen të përmbushura dhe risku për humbje i kalon blerësit kur ai dorëzon mallin te transportuesi, në vendin ku do të bëhet ngarkimi. Termi është i përshtatshëm për transportin shumëformësh. Kur përdoret më shumë se një transportues, detyrimi për dërgimin e mallit quhet i përmbushur dhe risku për humbje kalon te blerësi kur malli i dorëzohet transportuesit të parë. Termi CPT është i ngjashëm me termin CIP, me ndryshimin që shitësi nuk ka detyrim të paguajë për siguracionin e mallit gjatë transportit.

Në bazë të Inkotermi CPT shitësi duhet të njoftojë “që mallrat janë dorëzuar” te transportuesi i parë, dhe gjithashtu të japë çdo njoftim tjetër të kërkuar për të mundësuar blerësin “të marrë mallin”. Shitësi duhet të garantojë një faturë tregtare, ose ekuivalentin e saj elektronik, çdo licencë eksporti të nevojshme, dhe “dokumentin e zakonshëm të transportit”. Jepet një listë e dokumenteve të transportit të pranueshme, duke përfshirë një faturë ngarkese të tregtueshme dhe fatura shoqëruese të mallit të patregtueshme dhe dokumente, por nuk është e kërkuar që dokumenti të mundësojë blerësin për të shitur mallin në tranzit. Në përkufizimin e Inkotermave nuk ka dispozita për pagesën ose kontrollin pas dërgimit të mallit. Parathënia e versionit të Inkotermave 1990, krahasonte CPT me CFR, duke sugjeruar që termi CPT nuk përfshin kërkesën për të siguruar një faturë ngarkese të tregtueshme. Kështu që, përveç rastit kur palët shprehimisht parashikojnë një “pagesë kundrejt dokumenteve”, ka më tepër të ngjarë që termi CPT nuk nënkupton në vetvete një pagesë kundrejt dokumenteve ose kontroll të kufizuar para pagesës.

2.9 Termi D AT – Delivered at Terminal (lëvruar në terminal ose port)

Në bazë të këtij Inkotermi shitësi merr përsipër të mbulojë të gjitha shpenzimet e transportit, në të cilat përfshihen taksat e eksportit, transportin, shkarkimin e mallit pas dorëzimit të mallit nga transportuesi kryesor në terminalin ose portin e destinacionit për të cilin është rënë dakort paraprakisht në kontratë. Në këtë rast shitësi merr përsipër të gjitha rreziqet deri në dorëzimin e mallrave në vendin e caktuar. Përsa i përket shpenzimeve doganore të importit, ato duhet të përballohen nga blerësi.

2.10 DAP – Delivered at Place (lëvruar në vendin e destinacionit)

Inkotermi DAP – Delivered at Place (lëvruar në vendin e destinacionit), ka avantazhin se mund të përdoret për çdo lloj mënyre të transportit. Pra, ky inkoterm është i përshtatshëm për t'u zgjedhur nga palët në ratin kur transportimi i mallrave përfshin më shumë se një mënyrë transporti. Në këtë rast shitësi është përgjegjës për rregullimin e transportin dhe shpërndarjen e mallrave. Po blerësi ka detyrimin për bërjen gati të mallrave për shkarkim nga transportuesi në vendin e rënë dakort për mbërritjen e mallrave. Në ndryshim nga termi DA,T në të cilën shitësi merr përsipër të sigurojë edhe shkarkimin e mallrave në inkotermin DAP, shitësi nuk është përgjegjës për shkarkimin.

2.11 DDP – Delivered Duty Paid (i lëvruar i zhdoganuar)

Ky term vendos detyrimet maksimale për shitësin dhe detyrimet minimale për blerësit. Shitësi në këtë rast është përgjegjës për dërgimin e mallrave në vendin e caktuar në kontratë nga blerësi. Shitësi paguan të gjitha shpenzimet për të sjellë mallrat në destinacionin, duke përfshirë të gjitha detyrimet e parashikuara si dhe taksat e importit. Shitësi nuk është përgjegjës për shkarkimin e mallit. Me dorëzim e mallrave në vendin e quajtur vendi i destinimit të gjitha rreziqet dhe përgjegjësitë i janë transferuar blerësit dhe konsiderohet se shitësi i ka përfunduar obligimet e tij.

3. Konkluzione & Rekomandime

Inkotermat janë një përpjekje për të standardizuar përkufizimet e termave tregtarë me qëllim përdorimin e zakoneve dhe praktikave më të qëndrueshme tregtare. Inkotermat kanë të bëjnë me sistemin e rregullave të kodifikuara nga Dhoma e Tregtisë Ndërkombëtare për interpretimin e termave tregtarë, që i ofrojnë operatorëve një sistem të shpejtë për përcaktimin në mënyrë të saktë të detyrimeve që lindin në fushën e kontratave të shitjes ndërkombëtare. Me anë të inkotermave, përmblihen dhe përcaktohen, disa nga klauzolat kontraktuale më të përdorura në tregtinë ndërkombëtare për të disiplinuar; kostot e transportit, momentin e dorëzimit të mallit, kostot e sigurimeve, transferimin e rreziqeve për humbjen ose dëmtimin e mallit përgjatë kryerjes së transportit.

Që nga 1 janari 2011, është duke u aplikuar një rishikim i plotë i rregullave të Inkotermave, nga Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë. Termet tregtarë rishikohen dhe ndryshohen çdo 10 vjet, pasi një dekadë është një kohë relativisht e gjatë, dhe termet tregtarë duhen përshtatur me realitetin tregtar ndërkombëtar. Inkotermat ndahen në katër grupe sipas shkronjës së parë të termit, që ato përfaqësojnë. Grupi E, EXW (Ex-Works). Grupi F, FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship), FOB (Free on board). Grupi C, CFR (Cost & Freight), CIF (Cost Insurance & Freight), CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage Insurance Paid To). Grupi D, DAT (Delivery At Terminal, DAP (Delivery at Place), DDP (Delivery Duty Paid).

Përsa i përket termit EXW (Ex work), detyrimet për shitësin në këtë rast janë minimale, për faktin se ai limitohet vetëm të verë në dispozicion sendin e shitur në brendësi të ambienteve të ndërmarrjes së tij. Përsa i përket termave të grupit F, këto kategori tregojnë se shitësi duhet të dorëzojë mallrat tek një transportues i përcaktuar, të lira nga risku dhe shpenzimet për blerësin. Këto terma përmbledhin paktet me anë të të cilave parashikohet që blerësi të paguajë transportin për itinerarin kryesor dhe gjithashtu të marrë përsipër rreziqet për humbjen e

mallit nga momenti që malli i dorëzohet transportuesit. Përsa i përket termave të Grupit C, mbi shitësin rëndon; kostoja e transportit (dhe eventualisht edhe mbulimi me siguracion), por nuk përfshihen rreziqet e humbjeve dhe/ose të avarive, të cilat janë në ngarkim të blerësit, pas kalimit të mallit në bordin e anijes në portin e ngarkimit. Përsa i përket kategorisë së grupit D, detyrimet e ndërmarra nga Shitësi janë maksimale, duke qenë se ky i fundit është i detyruar të ndër marrë përsipër kostot dhe rreziqet e transportit deri në destinacion.

Duke u nisur nga karakteristikat që kanë secili nga grupet e inkotermave, bëhet dallimi midis kontratave “në mbërritje” dhe kontratave “në nisje”. Kontratat në nisje ku bëjnë pjesë termat e Grupit F dhe C kanë një natyrë të njëjtë (dhe kemi të bëjmë gjithmonë me kontrata “në nisje”) duke konsideruar faktin se në të dy rastet, detyrimet e shitësit përbushen të gjitha në vendin e ngarkimit, (nisjes) së mallit. Përsa i përket kontratave në mbërritje, shitësit i kërkohet që të mbulojë gjithashtu kostot edhe në vendin e mbërritjes; këto kontrata janë *më pak të favorshme për shitësin*, pasi ky i fundit do të jetë i detyruar që të mbulojë kostot e transportit deri në dorëzimin e mallit në destinacion, duke përfshirë gjithashtu edhe taksat për “zhdoganim” të mallrave dhe çdo shpenzim tjetër për të përfunduar transportin në vendin e blerësit.

Bibliografia

- ‘The new Incoterms (2010) rules’ <http://www.icwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/>
- A Guide to Uncitral Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law Juana Coetzee, ‘INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk’, 2010, <http://blogs.sun.ac.za/law/staff/handelsreg-mercantile-law/dr-juana-coetzee/>
- Kodit Civil të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr.7850, datë 29.7.1994,
- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr.8417, datë: 21.10.1998
- Ligj Nr.10 428, datë 2.6.2011 “Për të drejtën ndërkombëtare private”
- Ligji Nr.10 092, datë 9.3.2009, Për Aderimin e Rrepublicës së Shqipërisë në Konventën e Kombeve të Bashkuara “Për kontratat për shitjen ndërkombëtare të mallrave”
- Fromont, M. (2009). “Sistemet e Huaja më të mëdha të të drejtës”, Papirus, Tiranë.
- Rregullore (EC) nr.593/2008 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit “Mbi ligjin e zbatueshëm për detyrimet kontraktore”.
- Rregullore (EC) nr.864/2007 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit “Mbi ligjin e zbatueshëm për detyrimet jashtëkontraktore”.
- Semini Mariana, “E drejta e Detyrimeve, pjesa e përgjithshme“, Skanderbeg books, Tiranë, 2010
- United Nations Convention On Contracts For The International Sale Of Goods (1980) (CISG)
- Zweigert, K. & Kötz, H. (1998). “An introduction to comparative law”, 3 edition.