



# Manual i Praktikave më të mira në Pikat e Kalimit Kufitar – Këndvështrimi për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit

Materialet në këtë botim janë vetëm për referencë. Megjithëse OSBE dhe KEKBE i kanë kushtuar shumë kujdes hartimit të tij, ato nuk pranojnë përgjegjësi për saktësinë dhe plotësinë e informacioneve, udhëzimeve dhe këshillave të dhëna, dhe as për gabimet në shtyp. Përmbajtja e këtij botimi, pikëpamjet, opinionet, gjetjet, interpretimet dhe përfundimet e shprehura në të u përkasin autorëve dhe kontribuesve, dhe nuk përfaqësojnë domosdoshmërisht politikën apo qëndrimin zyrtar të OSBE dhe shteteve pjesëmarrëse në të, ose të KEKBE dhe shteteve anëtare të saj. Në veçanti, janë autorët/kontribuesit individualë dhe organizatat/institucionet e tyre ata që mbajnë përgjegjësi për përzgjedhjen dhe paraqitjen e fakteve të përfshira në kërkimet, materialet burimore dhe artikujt e tyre, si dhe për idetë dhe opinionet e shprehura në to, të cilat jo domosdoshmërisht janë ato të OSBE dhe KEKBE dhe nuk i përfshijnë këto dy organizata. Kufijtë, ngjyrat, emërtimet dhe informacionet e shfaqura në hartat e përfshira në këtë publikim nuk nënkuptojnë ndonjë gjykim nga ana e OSBE apo KEKBE në lidhje me statusin ligjor të ndonjë territori, apo miratim a pranim të këtyre kufijve. Të gjitha referencat ndaj vendeve të përmendura në këtë botim janë bërë duke përdorur termat zyrtarë të KB dhe OSBE. Për këto arsye, asnjë pretendim nuk mund të ngrihet kundër OSBE apo KEKBE në lidhje me pasoja të mundshme nga mbështetja mbi informacionet apo përfundimet e përfshira në këtë botim.

ISBN 978-92-9234-185-5

© 2012 Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë (OSBE); [www.osce.org](http://www.osce.org)  
Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBE); [www.unece.org](http://www.unece.org)

Të gjitha të drejtat e rezervuara. Asnjë pjesë e këtij botimi nuk mund të riprodhohet, të ruhet në një sistem apo të transmetohet në ndonjë formë apo me ndonjë mjet – elektronik, mekanik, fotokopjues, regjistruar, etj, pa marrë më parë leje me shkrim nga botuesit. Të gjitha fotot e përdorura në këtë botim kanë të drejtat e autorit dhe mbeten tërësisht pronë e OSBE apo e KEKBE me përjashtim të rasteve kur specifikohet e kundërta.

Ky publikim përmban referenca dhe linke për disa faqe interneti jashtë OSBE dhe KEKBE dhe të menaxhuara nga palë të treta, në të cilat mund të gjenden materiale të cilat janë të mbrojtura apo të drejtat e autorit të të cilave u përkasin palëve të treta. Për shkak se OSBE dhe KEKBE nuk kanë kontroll mbi këto faqe interneti, ato nuk marrin përsipër asnjë përgjegjësi ligjore për disponueshmërinë, saktësinë apo plotësinë e përmbajtjes së faqeve të jashtme të internetit.

Ky dokument është dorëzuar nga OSBE dhe për këtë arsye nuk është redaktuar në përputhje me udhëzimet e Kombeve të Bashkuara për redaktimin.

Përkthimi: ky dokument është përkthyer nga gjuha angleze përmes donacionit të Qeverisë së Shteteve të Bashkuara të Amerikës.

Redaktues/Korrektor teknik: Simon Ziu dhe stafi i Prezencës së OSBE në Shqipëri

Përpunimi Grafik: Adnand Zaloshnja

Printimi: Kallfa Printing

Sekretariati i OSBE  
Wallnerstrasse 6  
A-1010 Vienë, Austri  
Tel.: +43 1 514 360  
[info@osce.org](mailto:info@osce.org)

Sekretariati i KEKBE  
Palais des Nations  
CH-1211 Gjenevë 10, Switzerland  
Tel.: +41 22 917 44 44  
[info.ece@unece.org](mailto:info.ece@unece.org)

**Menaxher Projekti i OSBE: Roel Janssens, Këshilltar ekonomik, Zyra e Koordinatorit të OSBE për Veprimtaritë Ekonomike dhe Mjedisore / Sekretariati i OSBE.**

**Anëtarët e ekipit të projektit dhe kryeredaktorët e OSBE: Alexey Stukalo, Zv. Koordinator/ Shef, Veprimtaritë Ekonomike dhe Gabriel Leonte, Këshilltar Ekonomik dhe Mjedisor, Zyra e Koordinatorit të OSBE për Veprimtaritë Ekonomike dhe Mjedisore.**

**Anëtarët e ekipit të projektit nga KEKBE: Eva Molnar, Drejtoreshë e Divizionit të Transportit, Konstantin Glukhenkiy, Robert Nowak dhe Miodrag Pesut, Specialistë për Çështjet Ekonomike.**

***Me kontribut nga:***

Mark Miller, Nën-kryetar i Organizatës Evropiane për Siguri (EOS)

Peter Myers, Studiues, COTECNA S.A.

Graham Smith, Ekspert i Lartë Transporti

Jan Tomczyk, Këshilltar për Doganat dhe Vendkalimet kufitare

Catherine Truel, Drejtoreshë, International Trade Instrument Ltd. Yannis Tsorbazoglou, Ekspert për Lehtësimin e Tregtisë

Michel Zarnowiecki, Ekspert i Lartë për Doganat

***Falenderojmë veçanërisht:***

Penny Satches-Brohs, Këshilltar i Lartë për Çështjet e Kufirit, Jonathan Trumble dhe Oksana Nazarchuk të Njesisë për Kufirin, në Departamentin e OSBE për Kërcënimet Ndër-shtetërore si dhe Ruslan Urazalin, Specialist për Çështjet Ekonomike në Zyrën e Koordinatorit të OSBE për Veprimtaritë Ekonomike dhe Mjedisore dhe Veronica Reeves, Violet Yee dhe Kamola Khusnutdinova, punonjëse në Divizionin e Transportit tek KEKBE për rishikimin e materialit dhe sugjerimet e tyre. U jemi mirënjohës edhe punonjësve të Njesisë Kërkimore të Organizatës Botërore të Doganave, drejtuar nga Robert Ireland, për kontrollin e materialit dhe këshillat e tyre profesionale.

Ky projekt është mbështetur financiarisht nga delegacionet e mëposhtme në OSBE: Belgjika, Finlanda, Franca, Kazakistani dhe Shtetet e Bashkuara të Amerikës, si dhe nga OSBE.



## Informacion rreth OSBE

Me 57 Shtete pjesëmarrëse në Evropë, Azinë Qendrore dhe Amerikën Veriore, si dhe 11 Partnerë Aziatikë dhe Mesdhetarë për Bashkëpunim<sup>1</sup>, Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë (OSBE) është organizata më e madhe në botë për sigurinë rajonale. Ajo ofron një forum për negociata dhe vendimmarrje politike në fushat e paralajmërimit të hershëm, parandalimit të konflikteve, menaxhimit të krizës dhe rehabilitimit pas konflikteve. Kjo organizatë ka një rrjet unik prej 15 operacionesh në terren në Evropën Juglindore, Evropën Lindore, Kaukazin Jugor dhe Azinë Qendrore. OSBE ka një qasje gjithëpërfshirëse në lidhje me sigurinë, e cila përfshin dimensione politiko-ushtarake, ekonomike dhe të mjedisit, si dhe ato njerëzore. Që prej vitit 2004, OSBE dhe KEKBE janë lidhur nga një Memorandum Mirëkuptimi (MM) që parashikon bashkëpunim të ngushtë, veçanërisht – siç paraqitet nëpërmjet botimit aktual – në fushën e çështjeve ekonomike dhe të mjedisit.

1. Afganistan, Algjeri, Australi, Egjipt, Izrael, Japoni, Jordani, Marok, Republika e Koresë, Tailandë dhe Tunizi.

## Informacion rreth KEKBE

Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBE) është një prej pesë komisioneve rajonale të Kombeve të Bashkuara. Qëllimi i tij kryesor është të promovojë integrim ekonomik mbarë Evropian, të cilin mundohet ta arrijë duke mbledhur 56 Shtete anëtare nga Bashkimi Evropian, Shtete jo-anëtare nga Evropa Perëndimore dhe Lindore, Evropa Juglindore dhe Federata e Shteteve të Pavarura (FSHP), dhe Amerika e Veriut. Nën mbështetjen e KEKBE, këto vende angazhohen në dialogë dhe bashkëpunim mbi çështje ekonomike dhe sektoriale. Nga rezultatet e kësaj përpjekjeje të përbashkët, Komisioni ofron analiza, këshilla mbi politikat dhe asistencë për qeveritë dhe, në bashkëpunim me aktorë të tjerë globalë dhe palë kryesore, veçanërisht komunitetit të biznesit, fokusohet në mandatet globale të Kombeve të Bashkuara në fushën e ekonomisë.

# Manual i Praktikave më të mira në Pikat e Kalimit Kufitar – Këndvështrimi për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit

## Tabela Përmbledhëse

Parathënia	4
Pamje e përgjithshme	7
1. Tregtia dhe Dogana: Kuadri Ligjor Ndërkombëtar	9
2. Nga bashkëpunimi vendas në atë ndërkombëtar	31
3. Ekuilibrimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Krijimi i Partneriteteve me Industrinë Private	53
4. Përpunimi i mallrave: Politikat për kontroll, zhdoganim dhe tranzitim	89
5. Menaxhimi i Rrezikut dhe Përzgjedhja	119
6. Mundësitë për Projektimin e Pikave të Kalimit Kufitar	139
7. Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Inspektimi pa Hapje	171
8. Menaxhimi i Burimeve Njerëzore	195
9. Matja e Performancës së Agjencisë Kufitare: Opsionet për Krahasim	223
Shtojca 1: Përkufizime	248
Shtojca 2: Organizatat Ndërkombëtare	251
Autorët e Fotografive	262
Shkurtime	263

# Parathënia

Jemi shumë të lumtur t'ju prezantojmë *Manualin e Praktikave më të Mira në Vendkalimet Kufitare: Këndvështrimi i Lehtësimit të Tregtisë e Transportit*, një prodhim i Zyrës së Koordinatorit të OSBE për Aktivitetet Ekonomike dhe të Mjedisit (Sekretariat i OSBE) dhe Sektorit të Transportit të KEKBE. Të dyja këto organizata e kuptojnë se lehtësimi i tregtisë së ligjshme dhe transportit është një prej faktorëve kryesorë në rritjen dhe zhvillimin ekonomik, i cili kontribuon në promovimin e stabilitetit dhe bashkëpunimin rajonal. Veç kësaj, sigurimi i transportit ndërkufitar dhe garantimi i zhvillimit të transportit ndërkombëtar janë faktorë kryesorë në lidhje me sfidat rajonale si mungesa e aksesit në det të hapur, varësia në shërbimet tranzite të vendeve fqinje, dhe vështirësi të tjera që lidhen me aksesin tregtar. Ky është konteksti në të cilin kemi vendosur të bashkojmë aftësitë tona respektive dhe plotësuese për hartimin e këtij burimi unik dhe të domosdoshëm.

Qëllimi kryesor i këtij Manuali është të asistojë 57 Shtetet anëtare të OSBE/shtetet anëtare të KEKBE në zhvillimin e politikave kufitare dhe doganore efikase nëpërmjet promovimit të praktikave më të mira ekzistuese në këtë fushë. Ndërkohë që shpresojmë që ky të bëhet dokument referues për hartuesit e politikave kombëtare dhe zyrtarët e lartë të policisë kufitare dhe doganës, manuali është hartuar dhe për përfaqësuesit e agjencive të transportit, komunitetit të biznesit dhe shoqërisë civile. Qëllimi ynë është promovimi i dialogut dhe përdorimi i manualit si referencë nga hartuesit e politikave për menaxhimin e kufirit me qëllim lehtësimin e lëvizjes tregtare ndërkufitare duke treguar vëmendje ndaj kërkesave të nevojshme të sigurisë. Manuali ofron shembuj konkretë nga rajoni ynë e më tej se si vendkalimet kufitare të bëhen shumë më efikase dhe të sigurta, në këtë mënyrë duke lehtësuar tregtinë dhe transportin ndërkohë që ul mundësinë për korrupsion, trafikim të paligjshëm, krimin dhe terrorizmin ndërkufitar. Manuali fokusohet kryesisht në vendkalimet tokësore, por nuk lë pa përmendur vendkalimet hekurudhore si dhe portet detare. Botimi ka si qëllim kompensimin për faktin se impaktit negativ mbi ekonominë për shkak të vendkalimeve kufitare joefikase nuk i jepet rëndësia e duhur. Procedurat e panevojshme në kufi rrisin koston e operacioneve të transportit dhe pengojnë tregtinë ndërkombëtare dhe investimet e huaja. Ky është qëllimi themelor i Manualit.

Çështjet e menaxhimit të kufirit kanë qenë pjesë e objektit të OSBE për vite me radhë. Gjatë Këshillit ministerial 2005 në Lubjanë, Shtetet pjesëmarrëse miratuan Konceptin për Sigurinë dhe Menaxhimin Kufitar, KSMK (MC. DOC/2/05), i cili ofron një kuadër politik për bashkëpunim mbi çështjet kufitare në tre dimensionet e OSBE. Sipas

KSMK, sfida kryesore është gjetja e mënyrave për rritjen e sigurisë kufitare në një nivel proporcional me kërcënimet e aktivitetit të paligjshëm ndërkufitar, ndërkohë që lehtësohet udhëtimi dhe tregtia e ligjshme, mbrojtja e të drejtave të njeriut, dhe promovimi i kontaktit njerëzor. Përfshirja e OSBE në transport fillon që në vitin 1975 me miratimin e Dokumentit Përfundimtar të Helsinkit, ku Shtetet pjesëmarrëse të OSBE zyrtarisht vlerësuan se përmirësimi i kushteve të transportit përbën një nga faktorët kryesorë në zhvillimin e bashkëpunimit.

Përkushtimi i OSBE ndaj transportit u forcua në vitin 2003 me miratimin e Dokumentit Strategjik për Dimensionin Ekonomik dhe të Mjedisit në Këshillin Ministror të Maastricht. Në Dokumentin Strategjik, Shtetet pjesëmarrëse të OSBE identifikuan transportin si një fushë prioritare për bashkëpunim dhe inkurajuan “zhvillimin e rrjeteve të transportit në rajonin e OSBE të cilat janë efikase dhe të integruara, pa rreziqe mbi sigurinë dhe të ndjeshme ndaj mjedisit.”

Angazhimi aktiv i KEKBE në fushën e transportit i ka fillesat më herët. Organizata u krijua në 1947 me një mandat për të rindërtuar Evropën pas luftimeve dhe për të forcuar marrëdhëniet ekonomike në rajonin e më tej. Në të njëjtin vit, u themelua Komiteti i Transportit Tokësor i KEKBE për të lehtësuar lëvizjen e njerëzve dhe mallrave. Me kalimin e viteve, Komiteti u kthye në qendrën e pothuajse të gjitha konventave të transportit tokësor të Kombeve të Bashkuara, duke përfshirë marrëveshjet shumëpalëshe mbi lehtësimin e kalimit të kufirit. Me ardhjen e shekullit 21, Komitetit i Transportit Tokësor kuptoi se rëndësia e kufijve kishte ndryshuar. Hyrja në një vend tjetër ishte kthyer në një proces të ndërlikuar ku përfshiheshin një numër çështjesh si zgjatja e kohës së pritjes në kufi dhe shtimi i hapave të burokracisë, të cilat rezultojnë në kosto shtesë dhe rritje ekonomike më të ngadaltë.

Vitet e fundit, temat në lidhje me transportin kanë qenë me prioritet në programin vjetor të Forumeve Ekonomike dhe të Mjedisit të OSBE, të mbështetura tradicionalisht nga KEKBE. Në 2006, 2008 dhe 2010, nën Kryesinë e Belgjikës, Finlandës dhe Kazakistanit, Forumet iu përkushtuan temave: “Transporti në hapësirën e OSBE: Sigurimi i rrjeteve të transportit dhe zhvillimi i transportit për rritjen e bashkëpunimit dhe stabilitetit ekonomik rajonal” (2006); “Bashkëpunimi detar dhe tokësor në hapësirën e OSBE: Rritja e sigurisë dhe mbrojtja e mjedisit” (2008); dhe “Promovimi i qeverisjes së mirë në vendkalimet kufitare, përmirësimi i sigurisë së transportit tokësor dhe lehtësimi i transportit tokësor dhe hekurudhor ndërkombëtar në rajonin e OSBE” (2010).

Tema e Forumit të 19-të për Ekonominë dhe Mjedisin, e mbajtur në 2011 nën Kryesinë e OSBE të Lituaniës ishte: “Promovimi i veprimeve të përbashkëta dhe bashkëpunimi në fushat e zhvillimit të energjisë dhe transportit të qëndrueshëm”.

Ideja kryesore në këtë Manual e ka filluesën në 2006, kur Forumi i 14-të, atëherë i njohur si Forumi Ekonomik i OSBE, u mbajt nën Kryesinë e Belgjikës. Atë vit, Forumi theksoi nevojën për të asistuar Shtetet pjesëmarrëse me zbatimin e instrumenteve ligjorë për promovimin e menaxhimit të integruar të kufirit dhe lëvizjen e ligjshme të tregtisë. Aty u vendos për krijimin e një Projekti Pilot, i përbërë nga dy seminare me qëllim ngritjen e kapaciteteve dhe organizimin e trajnimeve për sektorin publik dhe privat. Konventa Ndërkombëtare për Harmonizimin e Kontrollit Kufitar të Mallrave e KEKBE e mbajtur në 1982, u zgjodh si një rast prove meqenëse ishte marrëveshja e parë lehtësuese e këtij lloji e cila parashikonte procedura kufitare të harmonizuara dhe të thjeshtuara, aplikimin me një ndalesë dhe veprime të përgjithshme të lehtësuara. Me 55 Palët e saj Kontraktuese, ajo mbetet një burim i madh efikasiteti për vendet pjesëmarrëse dhe bizneset e tyre.

Forum i vitit 2006 trajtoi vëmendjen e kushtuar ndaj nevojave të veçanta të vendeve në zhvillim të OSBE/KEKBE pa dalje në det. Kazakistan, Republika e Kirgistanit, Takhikistani dhe Uzbekistani nxorën një deklaratë të përbashkët (EF. DEL/51/06) ku theksohej “lidhja e padukshme midis tregtisë dhe transportit” dhe nënvizohej fakti se “mungesa e daljes në det dhe kostot e larta të tranzitit” përbënin kufizime serioze në zhvillimin e tyre ekonomiko-shoqëror. Në të njëjtën kohë, përmendej se procedurat e pavolitshme kufitare përbënin një barrë shtesë mbi potencialin e tyre tregtar. Midis rrjedhojave të Forumit Ekonomik të OSBE në 2006, ishte dhe miratimi në Dhjetor të të njëjtit vit në Bruksel, i Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 11/06 mbi Dialogun e Ardhshëm të Transportit në OSBE.

Bazuar në dispozitat e Vendimit, OSBE ka dhënë mbështetjen e saj të plotë për zbatimin në hapësirën e OSBE, si për Deklaratën e Almati ashtu dhe për Planin e Veprimit të Almati<sup>1</sup> të Kombeve të Bashkuara.

Puna në këtë fushë bashkërenditet me Zyrën e Përfaqësisë së Lartë për Vendet më Pak të Zhvilluara, Vendet në Zhvillim pa Dalje në Det dhe Shtetet Ishull në Zhvillim (UN-OHRLLS) të KB në Nju Jork.

<sup>1</sup> Titulli i plotë: Plani i Veprimit Almati i Konferencës Ministrore Ndërkombëtare të Vendeve pa Dalje në Det dhe Vendeve në Zhvillim, dhe Vendet Donatore, dhe Institucionet Ndërkombëtare Financiare dhe për Zhvillim për Bashkëpunimin në Transportin Tranzit në 2003.

Gjatë pesë viteve të fundit, OSBE ka ofruar mbështetje të vazhdueshme politike dhe praktike për Projektin Euro-Aziatik për Lidhjet e Transportit të KEKBE, Fazën I dhe II, dhe për projektet e Rrugëve Trans-Evropiane dhe Hekurudhat Trans-Evropiane (TEM & TER). Një sërë takimesh të mbështetura nga OSBE për Lidhjet e Transportit Euro-Aziatik janë organizuar në rajon.

KEKBE, pas identifikimit të nevojës urgjente për lehtësimin e transportit në Evropë, është kthyer në një pikë kyçe për zhvillim rregullator dhe teknik ndërqeveritar për lehtësimin e mënyrave të transportit tokësor. Në veçanti, KEKBE zhvilloi dhe administroi shumë instrumente ligjorë ndërkombëtarë në këtë fushë, përfshirë Konventën TIR (1975) dhe Konventën e Harmonizimit (1982). Organizatat tona kanë bashkëpunuar ngushtë për t'i ofruar vendeve asistencë teknike sipas nevojave, duke ofruar një sërë seminaresh teknike në vendet e rajonit tonë.

Hartimi i këtij Manuali të përbashkët ofron një mundësi të shkëlqyer për forcimin e angazhimeve tona të përbashkëta në këtë fushë. Përkrah lehtësimit të dialogut politik dhe teknik – pikat tona të forta – ne shpërndajmë standardet dhe praktikatat më të mira ekzistuese dhe i ofrojmë Shteteve pjesëmarrëse/Shteteve anëtare mjete praktike reference.

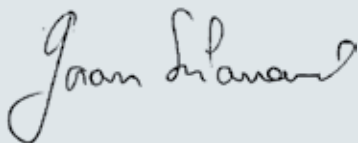
Manuali aktual është hartuar me idenë se ekziston një pasuri e madhe njohurish në rajonin e OSBE/KEKBE dhe më tej. Vitet e fundit, disa nga Shtetet pjesëmarrëse/anëtare kanë bërë progres të rëndësishëm dhe të preکشëm në lehtësimin e kalimit kufitar për mallra të ligjshme, në zbatimin e masave gjithëpërfshirëse për menaxhimin e kufirit, dhe në bërjen e procedurave më efikase dhe më të shkurtra, ndërkohë që rritet siguria kufitare. Manuali pritet të shpërndahet mes ekspertëve të tjerë të fushës, duke i ofruar mundësinë vendeve në rajonin tonë dhe më tej të mësojnë nga eksperiencat e njëri-tjetrit duke u përpjekur për të kaluar pengesat dhe përballur me sfidat. Rekomandimet konkrete bëhen në bazë të instrumenteve ligjorë ndërkombëtare ekzistuese dhe kontribut nga sektori privat. Pjesa më e madhe e materialit u mblodh gjatë dy takimeve përgatitore të aktorëve rajonalë që u mbajtën në fillim të projektit në vjeshtë të 2008-ës ku u mblodhën doganierë, policë kufitarë dhe zyrtarë të transportit nga Evropa Lindore dhe Qendrore në Minsk dhe nga Azia Qendrore dhe Kaukazi Jugor në Bishkek.

Manuali duhet parë si një konsolidim i natyrshëm i aktiviteteve të OSBE dhe KEKBE në fushat e menaxhimit të kufirit dhe lehtësimit të tranzitit të transporteve. Sipas Manualit, situata në vendkalime kufitare do të përmirësohet ndjeshëm nëpërmjet përpjekjeve intensive kombëtare dhe ndërkombëtare për harmonizimin e procedurave dhe

rregulloreve ekzistuese, përmirësimin e bashkëpunimit ndërinstitucional dhe nevojën për të aplikuar praktikën më të mirë dhe normat e rregulloret e pranuar në nivel ndërkombëtar. Manuali ka për qëllim rritjen e ndërgjegjësimit midis ligjërësve mbi instrumentet në dispozicion për promovimin dhe mbështetjen e politikave menaxhuese të kufirit, në lidhje si me sigurinë ashtu dhe me lehtësimin. Bazuar në rastet konkrete dhe rastet studimore, Manuali kërkon vëmendjen e qeveritarëve dhe të sektorit privat ndaj praktikave më të mira ekzistuese ligjore, hartimit të procedurave dhe zbatimit. Ai merr në konsideratë eksperiencat e ekonomive të tregut të avancuara dhe më pak të avancuara në botë. Duke u përqëndruar në shembuj nga ekonomitë në tranzicion, Manuali hedh dritë se si mund të reformohen politikat menaxhuese të kufirit dhe strukturat.

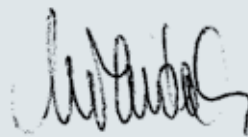
Ne në OSBE dhe KEKBE jemi të përkushtuar për promovimin e qeverisjes së mirë të vendkalimeve kufitare, thjeshtësimin e procedurave doganore dhe kufitare, dhe për uljen e kostove të operatorëve të transportit. Është shpresa jonë e sigurtë që ky Manual të lehtësojë shkëmbimin e eksperiencës dhe praktikave më të mira dhe të paraqesë zgjidhje që do të rezultojnë në procedura

më të shpejta dhe të natyrshme në kufi. Ne besojmë që ky Manual do të inkurajojë vendet tona të ndryshojnë legjislacionin aktual në mënyrë që të thjeshtësohet tregtia ndërkombëtare dhe të përmirësohet zhvillimi ekonomik global. Ndërlidhja midis procedurave efikase në kufi dhe zhvillimit të një ekonomie tregu të fortë janë theksuar gjatë gjithë këtij botimi. Për lehtësi përdorimi, rastet studimore janë paraqitur në kuti. Na lejoni të përfundojmë duke theksuar se ky botim është më shumë një pikënisje se sa një përfundim. Në vitet në vijim, bazuar në kërkesa kombëtare nga autoritetet përkatëse të Shteteve pjesëmarrëse të OSBE/Shteteve anëtare të KEKBE, ne planifikojmë të organizojmë seminare dhe trajnime praktike dhe sipas nevojave në nivel kombëtar dhe rajonal. Në këtë mënyrë, ne planifikojmë të përdorim në maksimum burimet e OSBE/KEKBE si për shembull Kolegji i OSBE për Menaxhimin e Kufirit në Dushanbe. Ne shpresojmë që Manuali do të nxisë dialog dhe bashkëpunim të mëtejshëm midis autoriteteve kombëtare dhe aktorëve të tjerë, dhe të stimulojë shkëmbimin e informacionit dhe të praktikave të mira midis Shteteve në OSBE/KEKBE dhe më gjerë. Si përfundim, qëllimi i Manualit nuk është thjesht zhvillimi i korridoreve të tregtisë, por gjithashtu zhvillimi i korridoreve të qytetërimit.



**Goran Svilanovic**

Koordinator i Veprimtarive Ekonomike  
dhe Mjedisore të OSBE,  
Sekretariati i OSBE



**Eva Molnar**

Drejtoreshë, Departamenti i Transportit  
Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për  
Evropën (KEKBE)



# Pamje e përgjithshme

*Manuali i Praktikave më të Mira në Vendkalimet Kufitare: Këndvështrimi i Lehtësimit të Tregtisë e Transportit i OSBE/KEKBE* synon përdorimin si një manual praktik për agjencitë qeveritare dhe sektorin privat që janë “përdorues” të vendkalimeve kufitare. Në Manual, këshillat pragmatike mbi zhvillimin e politikave të reja kufitare dhe prezantimi i procedurave dhe teknologjive më të mira plotësohen me shembuj operacional aktual. Ndërkohë që jo çdo element do të jetë i përshtatshëm për Shtetet pjesëmarrëse të OSBE/Shtetet anëtare të KEKBE, të gjitha autoritetet Doganore do të gjejnë një sërë rekomandimesh që do të përmirësojnë punën e tyre dhe lehtësojnë tregtinë dhe transportin ndërkufitar.

Edhe pse praktikat më të mira ofrohen si “udhëzime”, Manuali nuk mund të përdoret thjeshtë si “listëkontrolli” duke qenë që politikën, proceset dhe teknologjitë e përshkruara duhet të integrohen dhe përshtaten ndaj nevojave të çdo Shteti pjesëmarrës të OSBE/Shteti anëtar të KEKBE. Ndërkohë që përpjekjet janë bërë për të siguruar gjithëpërfshirje në Manual, disa fusha të kontrollit kufitar janë trajtuar më pak se të tjerat. Manuali mbulon temat e mëposhtme: legjislacioni përkatës, çështje ligjore, roli i organizatave ndërkombëtare, menaxhim gjithëpërfshirës i kufirit, pjesëmarrje dhe bashkëpunim me përdorues nga sektori privat, përpunimi i mallrave dhe politikën e kontrollit, menaxhimi i riskut, planifikimi i kufirit, teknologjitë e informacionit dhe inspektimit, menaxhimi i burimeve njerëzore, menaxhimi financiar, dhe së fundmi treguesit e performancës dhe arritjet. Grupi i kontribuesve është përpjekur të sigurojë që i gjithë informacioni në Manual të jetë korrekt në kohën e botimit.

Meqenëse Manuali synon përdorimin si udhëzues praktik nga administrata dhe agjencitë e Shteteve pjesëmarrëse të OSBE/Shtetet anëtare të KEKBE, parashikohet përdorimi i disa kopjeve edhe në një agjenci apo në një vend. Manuali është përkthyer në rusisht dhe në gjuhë të tjera.

## Struktura e Manualit

Manuali ndahet në nëntë kapituj.

**Kapitulli 1, “Tregtia dhe Dogana: Kuadri Ligjor Ndërkombëtar”**, ofron një vështrim mbi kuadrin ligjor në fuqi mbi tregtinë ndërkombëtare, Doganën dhe menaxhimin e kufirit. Fillimisht, kapitulli prezanton disa konventa dhe marrëveshje kryesore që formojnë kuadrin ligjor ndërkombëtar në këtë fushë, duke përfshirë Marrëveshjet e Organizatës Botërore të Tregtisë (OBT), Konventa e Rishikuar e Kiotos dhe Standardet e Kuadrit SAFE të OBT, dhe Konventa Ndërkombëtare e KEKBE

për Harmonizimin e Kontrollit Kufitar të Mallrave. Vëmendje i është dhënë dhe marrëveshjeve të tregtisë dhe marrëveshjeve të tregtisë së lirë, duke përmendur një sërë shembujsh marrëveshjesh shumëpalëshe dhe dypalëshe.

**Kapitulli 2, “Nga Bashkëpunimi Kombëtar në atë Ndërkombëtar”**, thekson se rritja e transaksioneve ndërkufitare dhe e rëndësisë së tregtisë globale për ekonominë kombëtare po detyron qeveritë aktuale të zhvillojnë procese më efikase të menaxhimit kufitar. Gjithmonë e në rritje, agjencitë e kufirit po zhvillojnë bashkëpunime dhe partneritete të përbashkëta për tu përballur me sfidat e reja si rrjedhim i globalizimit. Kapitulli prezanton Konceptin e OSBE për Menaxhimin Gjithëpërfshirës të Kufirit, hedh një vështrim të çështjet e bashkëpunimit të brendshëm, dhe më pas merret me shqyrtimin e aspekteve të bashkëpunimit ndërkombëtar. Diskutohen konceptet e Menaxhimit të Integruar të Kufirit (gjithashtu i njohur si Menaxhimi “Bashkëpunues” ose “Bashkërendues” i Kufirit), “Një Dritare”, Dokumenti i Vetëm Administrativ (SAD), dhe kalimi kufirit me një ndalesë.

**Kapitulli 3, “Balancimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit dhe Zhvillimi i Partneritetit me Industrinë Private”**, thekson nevojën e qeverive për të ekuilibruar më mirë sigurinë dhe lehtësimin e tregtisë. Aktualisht, shumë vende po zbatojnë dhe përshtatin masat e sigurisë në kufi. Megjithatë, nëse mbyllja e kufijve për trafikantët e paligjshëm do të thotë mbyllje për tregtinë e ligjshme gjithashtu, masa të tilla kanë ndikim negativ. Në këtë rast, qeveritë duhet të gjejnë një ekuilibër midis sigurimit të kufijve dhe lehtësimit të tregtisë së ligjshme. Kapitulli përshkruan një sërë masash për sigurinë kufitare që përdoren aktualisht, dhe më pas shqyrton disa metoda për lehtësimin e tregtisë dhe vendosjen e partneritetit midis tregtisë dhe qeverisë. Në tërësi, kapitulli ofron një qasje gjithëpërfshirëse dhe të integruar “të qeverisë” në lidhje me menaxhimin e vendkalimeve kufitare dhe hartimin e politikave.

**Kapitulli 4, “Përpunimi i Mallrave: Politikën e Kontrollit, Zhdoganimit dhe Tranzitit”**, fillon me idenë që operacionet në kufi diktohen nga politikën në lidhje me kontrollin, zhdoganimin dhe tranzitin. Sipas politikave, mund të ketë radhë të gjata dhe vonesa në kufi, ose transaksionet ndërkufitare mund të jenë të shpejta dhe të sigurta. Kjo ndikon shumë në nivelet tregtare. Procedurat e vjetra dhe jo-efikase jo vetëm pengojnë mbledhjen e taksave dhe rrezikojnë sigurinë, ato gjithashtu dekurajojnë tregtinë e huaj. Në një mjedis tregtar ndërkombëtar konkurrues, sektori ndërkombëtar privat dekurajohet në lidhje me biznesin ose investimet në një vend ku mallrat

nuk mund të lëvizin në mënyrë të sigurtë dhe shpejt në kufi. Kontrollat efikase, zhdoganimi dhe tranziti mund të lidhin industrinë me zinxhirin global të tregtisë dhe të krijojnë një element tërheqës për investimet e huaja. Pas një hyrjeje të shkurtër mbi kuadrin ligjor, kapitulli merret me disa nga praktikatat më të mira në lidhje me kontrollat, zhdoganimin dhe tranzitin.

**Kapitulli 5, “Menaxhimi i Riskut dhe Përzgjedhja”,** paraqet arsye të forta për Doganën dhe agjencitë e menaxhimit të kufirit që të largohen nga kontrollat e dokumentave fletë-për-fletë dhe teknikat e inspektimit fizik, dhe të adoptojnë një qasje në bazë të riskut. Menaxhimi i riskut është një mjet që dallon bizneset e ligjshme nga tregtia e paligjshme. Ky mjet lejon Doganën dhe agjencitë e kufirit të përqendrojnë burimet e tyre te tregtia e paligjshme dhe në transaksione që paraqesin rrezik. Kapitulli shqyrton natyrën e rreziqeve në Doganë, përshkruan procesin e menaxhimit të riskut, dhe së fundmi paraqet metoda për zhvillimin e menaxhimit të riskut.

**Kapitulli 6, “Mundësi Projektesh për Vendkalimet Kufitare”,** fillon me pohimin se pika ideale e kalimit kufitar (PKK) duhet të ofrojë kushte për përpunim efikas të trafikut ligjor, të ketë mjedise për identifikimin e shkeljeve, por në të njëjtën kohë të ofrojë një imazh të mirë të Shtetit që përfaqëson. Ndërkohë që nuk ka një projekt model të një PKK, kapitulli paraqet një vështrim të planimetrisë, mjedisit, rinovimit, praktikave të riparimit dhe mirëmbajtjes në vende të ndryshme, si dhe ofron mundësi projektesh për PKK të mëdha dhe të vogla.

**Kapitulli 7, “Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Inspektimet pa Hapje”,** në fillim merret me rolin e TIK (teknologjia e informacionit dhe komunikimit) në menaxhimin e kufirit dhe më pas i referohet mjedisit ndërkombëtar në lidhje me rregulloret dhe standardet. Fokusi ngushtohet duke u përqëndruar në sfidat dhe specifikat kombëtare, para se të merret në konsideratë programi i kompjuterit dhe përshkrimi i disa prej programeve dhe pajisjeve kompjuterike. Gjithashtu, kapitulli prezanton Modelin e të Dhënave të OBT, Një Dritare, dhe teknologji të tjera në përdorim sot. Pas një pjese dedikuar tërësisht pajisjeve të kontrollit, skanimit dhe inspektimit pa hapje, kapitulli përfundon

me përshkrimin e një strategjie për menaxhimin e automatizuar të kufirit. “Njerëzit janë aseti më i vlefshëm i një organizate” është një pohim që dëgjohet shpesh në të gjitha fushat e jetës.

**Kapitulli 8, “Menaxhimi i Burimeve Njerëzore”,** tregon se sa domethënëse është kjo për organizatat që operojnë në PKK. Pas përkufizimit të menaxhimit të burimeve njerëzore (MBNJ), kapitulli tregon se si kjo mund të vihet në praktikë. Kanë ikur ato ditë kur puna e Doganës dhe agjencive të kufirit kishte të bënte me inspektimin manual të makinave, mallrave dhe anijeve. Tani, me përfshirjen e teknologjive dhe aftësive të reja, vëmendja kushtohet ndaj menaxhimit të informacionit. Kapitulli ndërtohet rreth pesë hapave të parë, nga një proces prej gjashtë hapash, për zhvillimin e strategjisë së MBNJ. Brenda çdo hapi paraqiten shembuj çështjesh që duhen adresuar dhe, aty ku është e mundur, praktikatat më të mira dhe raste studimore nga Dogana dhe agjencitë e kufirit. Hapi i gjashtë, “Vlerësimi dhe qëndrueshmëria e aftësive dhe performancës organizative” trajtohet në Kapitullin 9 mbi matjen e performancës dhe arritjet.

**Kapitulli 9, “Matja e Performancës së Agjencive të Kufirit: Mundësitë për standardizim të vlerësimit”,** ngre pyetjen: “Si shkojnë punët në vendkalimet kufitare?” Nëse juve, si autoritet i kufirit, ju drejtohet kjo pyetje, a do ishit në gjendje t’i përgjigjesht? Pyetja nënkupton që ju keni një nivel njohurish në lidhje me operacionet në kufirin tuaj që shkojnë përtej njohurive të përgjithshme. Proceset e menaxhimit të performancës dhe arritjes duhet të jenë në harmoni me njëra-tjetrën nëse pyetja merr një përgjigje efikase. Kapitulli 9 ka për qëllim të ndihmojë autoritetet kufitare nëpërmjet prezantimit të disa praktikave më të mira në zbatimin e menaxhimit të performancës dhe arritjeve.

Në fund të publikimit, Shtojca 1 ofron përkufizime bazë të disa termave të përdorura në Manual, duke filluar nga *kufi*, *zonë kufitare* dhe *stacion kufitar* deri në *kanal pa dalje në det* dhe *zonë doganore*.

Shtojca 2 ofron një vështrim të përgjithshëm mbi numrin e madh të organizatave që janë të përfshira në operimin e një vendkalimi kufitar.

# 1

# Tregtia dhe Dogana: Kuadri Ligjor Ndërkombëtar

## PËRMBAJTJA

Hyrje	10
1.1 Organizata Botërore e Tregtisë (OBT)	10
1.1.1 Marrëveshjet e OBT: Struktura	10
1.1.2 Marrëveshje të OBT që kanë lidhje me Doganat	11
<i>Tregtia e mallrave</i>	11
<i>Tregtia e shërbimeve</i>	14
<i>Pronësia intelektuale</i>	14
<i>Zgjidhja e mosmarrëveshjeve</i>	14
<i>Politika e tregtisë</i>	15
1.2 Organizata Botërore e Doganave (OBD)	15
1.2.1 Konventa e Rishikuar e Kiotos (KRK)	15
<i>Shtojca e përgjithshme</i>	18
<i>Shtojcat specifike</i>	19
1.3 Konventa dhe instrumente të tjera	20
1.3.1 Konventa Ndërkombëtare mbi Sistemin e Harmonizuar të Përshkrimit dhe Kodimit të Mallrave	20
1.3.2 Konventa mbi Pranimin e Përkohshëm (Konventa e Stambollit)	20
1.3.3 Kuadri i Standardeve për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale, SAFE i OBD	20
1.3.4 Konventa e Harmonizimit e Komisionit Evropian për Ekonominë i Kombeve të Bashkuara (KEKBE)	21
1.4 Marrëveshjet e Tregtisë dhe Bashkimet e Doganave	24
1.4.1 Konfigurime të ndryshme të marrëveshjeve të tregtisë	25
1.4.2 Lloje të ndryshme të marrëveshjeve të tregtisë	25
1.4.3 Qëllimi dhe përmbajtja e marrëveshjeve të tregtisë	26
1.4.4 Pasojat e përhapjes së marrëveshjeve të tregtisë	27
Përfundimi	29
Referenca	30
<b>Kutia 1.1</b> Menaxhimi i kufirit dhe gjinia	23
<b>Kutia 1.2</b> Bashkimi Doganor mes Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse	25
<b>Kutia 1.3</b> Marrëveshja për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë e Organizatës për Bashkëpunim Ekonomik	26
<b>Figura 1.1</b> Struktura e Konventës së Rishikuar të Kiotos	17
<b>Figura 1.2</b> Anëtarësimi në Marrëveshjet e Tregtisë Preferenciale (MTP) në fuqi, 2010, MTP të njoftuara dhe të panjoftuara, sipas vendeve	24
<b>Figura 1.3</b> Shembuj të marrëveshjeve evropiane	27
<b>Tabela 1.1</b> Marrëveshja e OBT	11
<b>Tabela 1.2</b> Ndërhyrja e doganave	14
<b>Tabela 1.3</b> Mallrat e kapura	14
<b>Tabela 1.4</b> Vendet që kanë hyrë në Konventën e Rishikuar të Kiotos	15
<b>Tabela 1.5</b> Palët kontraktuese në Konventën Harmonizuese të KEKBE	21
<b>Tabela 1.6</b> Shembuj të marrëveshjeve të tregtisë në Evropën Lindore, Kaukazin Jugor dhe Azinë Qendrore	28
<b>Tabela 1.7</b> Shembuj të zonave të tregtisë së lirë	29

# 1. Tregtia dhe Doganat: Kuatr ligjor ndërkombëtar

## Hyrje

Kuatr ligjor ndërkombëtar në lidhje me tregtinë ndërkombëtare, menaxhimin e kufijve dhe doganave është një rrjet i ngatërruar. Në këtë kapitull ne do të përqipemi ta zgjidhim këtë ngatërrësë dhe ta paraqesim situatën më qartë. Ky kapitull nuk ka për qëllim të studiojë ligjin, por të ilustrojë lidhjen mes organeve të ndryshme të cilat zbatojnë të drejtën e tregtisë ndërkombëtare.

Në kapitull prezantohen shkurtimisht konventat dhe marrëveshjet që përbëjnë kuadrin ligjor ndërkombëtar në këtë fushë, si: Marrëveshjet e OBT, Konventa e Rishikuar e Kiotos dhe Kuatri i Standardeve SAFE i OBD, si dhe Konventa Ndërkombëtare e KEKBE për Harmonizimin e Kontroleve të Mallrave në Kufij. Së fundi, hidhet një sy mbi një sërë marrëveshjesh dypalëshe, shumëpalëshe dhe rajonale të tregtisë.



## 1.1 Organizata Botërore e Tregtisë (OBT)

### 1.1.1 Marrëveshjet e OBT: Struktura

Marrëveshjet e OBT janë instrumentet ligjore qendrore të tregtisë ndërkombëtare.

Këto marrëveshje trajtojnë parimet për liberalizimin e tregtisë së mallrave dhe shërbimeve dhe për mbrojtjen e pronësisë intelektuale. Ato përfshijnë lista të zonave dhe sektorëve në të cilat Shtetet janë zotuar të hapin tregjet dhe ulin tarifën doganore e pengesat ndaj tregtisë. Ato sigurojnë një mekanizëm për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve. Vendet në zhvillim trajtohen në mënyrë të veçantë. Sipas parimeve të OBT, Shtetet Anëtare duhet të kenë politika tregtare transparente dhe të njoftojnë OBT për ligje dhe masa të reja tregtare. Politikat tregtare kontrollohen rregullisht nga një sistem homologësh, i cili boton Raportet mbi Politikat Tregtare.

Shumica e marrëveshjeve vijnë si rrjedhojë e bisedimeve për tregtinë në Raundin e Uruguajit për Bisedimet

Shumëpalëshe mbi Tregtinë (1986-1994) dhe janë firmosur në takimin Ministerial në Marrakesh në prill 1994. Firmosja e marrëveshjeve solli përfundimin me sukses të Raundit të Uruguajit si dhe krijimin e OBT.

Krijimi i OBT trajtohet në “Aktin final mbi rezultatet e Raundit të Uruguajit për Bisedimet Shumëpalëshe mbi Tregtinë”, firmosur në takimin e 1994. I quajtur zakonisht “Akti final”, ai përshkruhet nga OBT si “letër shpjeguese” për të gjitha marrëveshjet e tjera.

Marrëveshja e nivelit më të lartë është Marrëveshja për Krijimin e OBT (ose Marrëveshja e OBT, ose Marrëveshja e Marrakeshit), së cilës OBT i referohet si marrëveshja mëmë. Ajo përbëhet nga rreth 60 marrëveshje, shtojca, vendime dhe sqarime. Megjithatë, për lehtësi kuptimi, përpara se të studiohen këto marrëveshje në hollësi duhen vërejtur ndryshimet mes OBT dhe Marrëveshjes së Përgjithshme mbi Tarifat dhe Tregtinë (MPTT).

MPTT fillimisht ka pasur dy role:

- Marrëveshje ndërkombëtare mbi tregtinë ndërkombëtare të mallrave, e firmosur në 1947 dhe hyrë në fuqi në 1948;
- Organizatë ndërkombëtare e krijuar për të mbështetur këtë marrëveshje.

MPTT nuk ekziston më si organizatë ndërkombëtare. Ajo u zëvendësua nga OBT më 1 janar 1995 si rrjedhojë e Raundit të Uruguajit.

Megjithëse marrëveshja e MPTT ekziston ende, ajo është ndryshuar shumë me evoluimin e sistemeve ndërkombëtare të tregtisë që nga Raundi i Uruguajit. Versioni i vjetër quhet “MPTT 1947”, kurse marrëveshja e përditësuar “MPTT 1994”.

MPTT 1994 përbëhet nga:

- MPTT 1947;
- Disa protokolle dhe vendime të hyra në fuqi sipas MPTT 1947 por përpara Marrëveshjes së OBT;
- Disa sqarime në lidhje me interpretimin e disa neveve;
- Protokoli i Marrakeshit mbi MPTT 1994.

MPTT 1994 është pjesë e Shtojcës 1 A të Marrëveshjes së OBT, sëbashku me marrëveshje specifike për lëndë të caktuara. Megjithatë, meqë MPTT merret kryesisht me mallrat, Marrëveshja e OBT trajton fusha të cilat nuk ishin pjesë e tekstit fillestar të MPTT, si:

- Shërbimet: Marrëveshja e Përgjithshme mbi Tregtinë e Shërbimeve (MPTSh) (Shtojca 1B);

Tabela 1.1 Marrëveshja e OBT

<b>Marrëveshja mëmë</b>	Marrëveshja që krijoi OBT		
<b>Shtojcat</b>	Shtojca 1 A	Shtojca 1 B	Shtojca 1 C
<b>Fushat e trajtuara</b>	Mallrat	Shërbimet	Pronësia intelektuale
<b>Parimet bazë</b>	MPTT 1994	MPTSh	TRIPS
<b>Hollësi shtesë</b> Marrëveshje dhe shtojca të tjera në lidhje me kërkesa, sektorë apo çështje specifike	Marrëveshje të tjera mbi mallrat dhe shtojcat	Shtojcat për shërbimet	
<b>Angazhimet për akses në treg</b> Një listë e detajuar e angazhimeve të marra nga vendet për të lejuar aksesin e produkteve /shërbimeve të huaja në tregjet e tyre.	Kalendaret e vendeve për angazhimet e tyre	Programet e vendeve për angazhimet e tyre (dhe përjashtimet për vendet më të favorizuara)	
<b>Shtojca 2</b>	Sqarim mbi Rregulloret për Zgjidhjen e Mosmarrëveshjeve		
<b>Shtojca 3</b>	Mekanizmi i Shqyrtimit të Politikave të Tregtisë		
<b>Shtojca 4</b>	Marrëveshjet shumëpalëshe të Tregtisë (nuk janë firmosur nga të gjithë anëtarët)		

- Pronësia intelektuale: Marrëveshje mbi Aspekta të drejtave të Pronësisë Intelektuale në lidhje me Tregtinë (TRIPS) Shtojca 1C).

Ka edhe mekanizma për:

- Zgjidhjen e mosmarrëveshjeve (Shtojca 2);
- Shqyrtimin e politikave të tregtisë (Shtojca 3);
- Marrëveshje Tregtare Shumëpalëshe (Shtojca 4).

Bisedimet pas takimit të Marrakeshit kanë nxjerrë tekste ligjore të tjera, si psh Marrëveshja për Teknologjinë e Informacionit, si dhe protokolle shërbimesh dhe anëtarësimi.

Angazhimet për akses në treg janë lista të gjata dhe të detajuara ku secili shtet tregon cilat produkte dhe shërbime kanë lejuar të hyjnë në tregjet e tyre dhe nën cilat kushte. Në momentin e anëtarësimit në OBT, këto angazhime hapen në kohë. Kalendaret e angazhimeve tregojnë edhe kohën kur një shtet hap tregjet për këto produkte e shërbime. Tregtarët i përdorin këto kalendare për tu përgatitur për hapjen e tregjeve ndaj produkteve e shërbimeve të tyre. Gjithashtu kalendaret përdoren edhe nga agjencitë kufitare për tu përgatitur për rritje të qarkullimit të produkteve të caktuara.



Fotolia

## 1.1.2 Marrëveshje të OBT në lidhje me këto çështje

Disa dispozita të Marrëveshjeve të OBT janë me shumë interes për agjencitë që veprojnë në kufi. Këto do t'i prezantojmë në seksionet e mëposhtme. Megjithatë, ka shumë mundësi që të gjitha marrëveshjet të jenë me interes për organizatat doganore, për shkak të rolit të tyre në menaxhimin e tregtisë ndërkombëtare.

### Tregtia e mallrave

#### Shtojca 1A: Marrëveshje shumëpalëshe për Tregtinë e Mallrave

##### 1 - MPTT 1994:

##### 1.1 - MPTT 1947

#### Neni I – Trajtimi në përgjithësi i vendit më të favorizuar

Parimi bazë i marrëveshjes së OBT është i mbështetur në konceptin e Shtetit më të Favorizuar, sipas të cilit “çdo avantazh, favor, privilegj apo imunitet i dhënë nga një palë kontraktore ndaj një produkti me origjinë apo destinacion një vend tjetër jepet menjëherë dhe pa kushte edhe për një produkt të njëjtë me origjinë apo destinacion territoret e të gjitha palëve të tjera kontraktuese.”

#### Neni V – Liria e tranzitit

Ky nen (Seksioni 2) thotë se duhet të ketë “liri tranziti nëpërmjet territorit të secilës palë, në itineraret më të leverdishme për tranzitin ndërkombëtar, për qarkullimin tranzit për në, apo nga territori i palëve të tjera kontraktuese.”



Fotolia

Aty trajtohet dhe nevoja për lehtësimin e tranzitit në vendkalime kufitare (Seksioni 3): “me përjashtim të rasteve të pamundësisë për të zbatuar aktet ligjore e nënligjore doganore, këto mallra që vijnë apo shkojnë në territorin e palëve të tjera kontraktuese nuk do t'i nënshtrohen vonesave apo kufizimeve të panevojshme dhe do të përjashtohen nga tarifatat doganore apo të tjera në lidhje me tranzitin.”

#### **Neni VI – Tarifatat kundër shitjes nën çmimin e tregut vendas (anti-dumping)**

Në disa rrethana, palët lejohen të vendosin taksa anti-dumping mbi produktet e shitura nën çmimin vendas dhe taksa kundërpeshë për produktet e subvencionuara.

Ky nen forcohet nga MPTT 1994 me një marrëveshje specifike mbi taksat anti-dumping (shih më poshtë).

#### **Neni VII – Vlerësimi për qëllime doganore**

Ka si objektivi një sistem të drejtë, uniform e neutral të vlerësimit të mallrave për qëllime doganore. MPTT 1994 shton një marrëveshje specifike, “Marrëveshjen e OBT për Vlerësimin”, e cila jep 6 metoda për llogaritjen e vlerave doganore (shih më poshtë).

#### **Neni VIII – Tarifatat e formalitetet në lidhje me Importin&Eksportin**

Ky nen thotë se tarifatat për transaksionet ndër-kufitare sipas seksionit 1 (a) “kufizohen...në koston e përafërt të shërbimeve të dhëna dhe nuk përfaqësojnë një mbrojtje të tërthortë të produkteve vendase apo një taksim të importeve apo eksporteve për qëllime fiskale.”

Seksioni 1(c) i artikullit paraqet nevojën për detyrime të thjeshta ndër-kufitare. Shtetet Anëtare “duhet të njohin nevojën për minimizim dhe thjeshtim të formaliteteve për import/eksport dhe për shkurtrim e thjeshtim të dokumentacionit për import/eksport.”

Seksioni 3 trajton edhe shkeljet e lehta të rregulloreve doganore: “Asnjë palë kontraktuese nuk duhet të vendosë penaltete të rënda për shkelje të lehta të rregullave apo procedurave doganore. Nuk do të jepet asnjë penaltet më i rëndë sesa një paralajmërim për ato mangësi apo gabime në dokumentacionin doganor të cilat mund të korrigjohen lehtësisht apo nuk janë bërë me qëllim.”

Së fundi, Seksioni 4 shtrin kërkesat për lehtësimin e tregtisë në një numër të madh agjensish të kufirit si dhe departamenteve dhe organeve qeveritare: “Dispozitat e këtij Neni përfshijnë tarifatat, pagesat, formalitetet dhe kërkesat e vëna nga autoritetet qeveritare në lidhje me importin dhe eksportin, duke përfshirë ato që lidhen me: (a) transaksionet konsullore, si për shembull faturat dhe certifikatat konsullore; (b)kufizimet sasiore; (c) liçensimi; (d) kontrolli i shkëmbimit; (e)shërbimet statistikore;(f) dokumentet, dokumentacioni dhe certifikatat; (g) analizat dhe inspektimet; dhe (h) karantina, pastrimi me tym.

#### **Neni IX – Markat e Origjinës**

Ky nen detyron Shtetet t'i trajtojnë “produktet e vendeve të tjera, në lidhje me detyrimet për shenjim, njësoj si ato të çdo vendi të tretë.” Gjithashtu kërkon që të merren masa për mbrojtjen e konsumatorëve kundër treguesve të rremë dhe të mbahen në minimum barrierat ndaj tregtisë dhe industrisë.

#### **Neni X – Publikimi dhe administrimi i Rregulloreve të Tregtisë**

Ky nen detyron shtetet të publikojnë rregulloret e tyre të tregtisë dhe çështjeve të tjera ndër-kufitare. “Ligjet, rregulloret, vendimet gjyqësore dhe ato administrative me aplikim të gjerë, të miratura nga çdo palë kontraktuese, në lidhje me klasifikimin ose vlerësimin e produkteve për qëllime doganore, ose tarifash, taksash ose pagesash, ose për qëllime kërkesash, kufizimesh ose ndalimesh për importet ose eksportet, ose për transfertat e pagesave, ose ndikimet në shitje, shpërndarje, transport, sigurim, inspektim magazine, ekspozim, përpunim, përzierje ose përdorime të tjera, publikohen menjëherë në mënyrë të tillë që mundëson qeveritë dhe tregtarët të njihen me to.” Seksioni 3(b) parashtron kërkesat e mëposhtme: “Secila palë kontraktuese ngre gjykata penale, arbitrazhi apo administrative si dhe procedura me qëllim, ndër të tjera, shqyrtimin dhe korrigjimin e veprimeve administrative në lidhje me çështje doganore.” Ky seksion kërkon edhe që këto struktura të jenë të pavarura nga organizatat doganore.

## **Neni XXIV – Zbatimi Territorial– Qarkullimi në kufi – Bashkimet Doganore dhe Zonat e Tregtisë së Lirë**

Ky nen (Seksioni 4) njeh marrëveshjet vullnetare në lidhje me lirinë e tregtisë mes vendeve si dhe bashkimet doganore dhe zonat e tregtisë së lirë, për aq kohë sa këto nuk ngrenë pengesa ndaj tregtisë me palë të tjera kontraktore.

Seksioni 8 ka përkufizime të Bashkimeve Doganore dhe Zonave të Tregtisë së Lirë, të cilat do të trajtohen në hollësi më poshtë.

Këto nene duhet të lexohen sëbashku me shënimet dhe dispozitat shtesë në Shtojcën I të Marrëveshjes, si dhe me Sqarimet, të cilat ofrojnë informacion shtesë.

### **Marrëveshjet**

#### **Marrëveshja për Pengesat Teknike mbi Tregtinë**

Neni 2 – Përgatitja, Miratimi dhe Zbatimi i Rregulloreve Teknike nga Organet Shtetërore Qendrore.

Seksioni 2.2 kërkon që të mos përdoren barriera si rregullore, norma dhe standarde teknike ndaj tregtisë ndërkombëtare.

Seksioni 2.4 kërkon që vendet të përdorin standarde ndërkombëtare, si ato të hartuara nga Organizata Ndërkombëtare për Standardizim (ISO), nëse ekzistojnë, si bazë për rregulloret e tyre teknike.

Neni 3 i shtrin këto detyrime edhe tek organet e qeverisjes vendore dhe në ente jo-shtetërore.

#### **Marrëveshja për Zbatimin e Nenit VI të Marrëveshjes së Përgjithshme mbi Tarifat dhe Tregtinë 1994 (Anti-dumping)**

Kjo marrëveshje kërkon që taksat anti-dumping të mos përdoren si barriera ndaj tregtisë. Ajo jep një përkufizim preciz të këtyre taksave, si dhe një grup procedurash për hetimin e tyre dhe për futjen, zbatimin dhe mbledhjen e taksave anti-dumping.

Neni 5 - Hetimi fillestar dhe ai pasardhës

Seksioni 5.9 thotë se “një procedim anti-dumping nuk duhet të pengojë procedurat e zhdoganimit.”

#### **Marrëveshja për Zbatimin e Nenit VII të Marrëveshjes së Përgjithshme mbi Tarifat dhe Tregtinë 1994 (vlerësimi doganor)**

Kjo marrëveshje e rëndësishme për autoritetet doganore e tatimore ka rëndësi për mbledhjen e taksave pasi ndikon direkt mbi sasinë e tarifave të vendosura dhe mbledhura. Ka lidhje jo vetëm me doganat, por dhe administratat

tatimore në përgjithësi. Në kufi mblidhen dhe taksa të tjera, si TVSH, që llogariten në bazë të rregullave të vlerësimit.

Kjo marrëveshje jep 6 rregulla vlerësimi në lidhje me disa situata specifike si dhe sqaron më në hollësi nenin fillestar të MPTT.

Puna teknike dhe menaxhimi i Marrëveshjes së Vlerësimit i OBT bëhet nga Komisioni për Vlerësimin Doganor i OBD.

### **Marrëveshja mbi Inspektimin përpara dërgimit**

Neni 2 “Detyrimet e anëtarëve përdorues” jep një listë detyrash për inspektimet para dërgimit, në këto fusha: mosdiskriminim, kërkesa shtetërore, vendi i inspektimit, standardet, transparencja, mbrojtja e informacionit sekret të biznesit, konflikti i interesit, vonesat, verifikimi i çmimit, apelimi dhe shfuqizimi.

### **Marrëveshja mbi rregullat e origjinës**

Kjo marrëveshje trajton vetëm rregullat jo-preferenciale të origjinës. Këto zbatohen nga vendet për të përcaktuar origjinën e mallrave përdorim në instrumente politikash tregtare jo-preferenciale. Këtu përfshihen trajtimi si vend më i favorizuar, taksat anti-dumping dhe kundërpeshë, masa mbrojtëse, kërkesat e shenjimit të origjinës, kufizime sasiore diskriminuese apo kuota tarifash dhe statistikave dhe prokurimeve dhe tregtisë shtetërore.

Megjithëse rregullat e origjinës janë instrumente të OBT, pjesa më e madhe e punës me to bëhet nga Komisioni Teknik mbi Rregullat e Origjinës (Komisioni Teknik, ose KTRO.).<sup>1</sup>

### **Marrëveshja mbi Procedurat e Licencimit të Importit**

Neni 1 – Dispozita të Përgjithshme

Tek Seksioni 5, kjo marrëveshje kërkon që “formularët e aplikimit dhe, aty ku ka, formularët e rinovimit të jenë sa më të thjeshtë”

Seksioni 6 parashikon: “Procedurat e aplikimit dhe, ku ka, procedurat e rinovimit të jenë sa më të thjeshta... Aplikuesit duhet të shkojnë vetëm tek një organ administrativ për një aplikim. Aty ku kjo nuk është e mundur, aplikuesit nuk duhet të kenë nevojë të shkojnë në më shumë se tre organe administrative.” Gjithashtu parashikon dhe periudhën e pranueshme për dorëzim dhe mundësinë për zgjatje.

1. Komisioni Teknik, i krijuar në 1995 nga Neni 4.2 I Marrëveshjes mbi Rregullat e Origjinës të OBT, është një organ i OBT që funksionon nën drejtimin e OBD. Këshilli i OBD ushtron mbikqyrje mbi këtë Komision vetëm për çështjet administrative. Ai është i hapur për anëtarët e OBT. Anëtarët e OBD që nuk janë anëtarë të OBT mund të përfaqësohen me një delegate. Qëllimi i Komisionit Teknik është të marrë përgjegjësi për Programin e Harmonizimit të Punës dhe të mbajë përgjegjësi të përhershme si psh shqyrtimi i problemeve teknike specifike, dhënia e këshillave, si dhe përgatitja dhe qarkullimi i Raportëve Periodike.

Seksioni 7 flet për gabimet: “Nuk refuzohen aplikime për gabime të vogla në dokumentacion, të cilat nuk ndryshojnë të dhënat bazë në to. Nuk do të jepet asnjë penaltet më i rëndë sesa një paralajmërim për ato mangësi apo gabime në dokumentacionin doganor të cilat mund të korrigjohen lehtësisht apo që nuk janë bërë me qëllim.”

### Tregtia e shërbimeve

Shtojca 1B – Marrëveshje e Përgjithshme mbi Tregtinë e Shërbimeve (MPTSh)

Kjo shtojcë ndikon më pak në menaxhimin e kufirit pasi përqendrohet vetëm tek shërbimet.

Pjesa VI – Dispozitat Përfundimtare – Neni XXVIII Përkufizime

Ky nen ka një listë përkufizimesh në lidhje me sektorin e shërbimeve, që mund t'i ndihmojnë agjencitë kufitare.

### Pronësia intelektuale

Shtojca 1C – Marrëveshje mbi Aspektet e Drejtave të Pronësisë Intelektuale në lidhje me Tregtinë (TRIPS)

Marrëveshja mbi pronësinë intelektuale (PI) përcakton të gjitha kategoritë e PI në këtë tekst, përfshirë të drejtat e botuesit dhe markat e regjistruara.

Pjesët më të rëndësishme për agjencitë në kufi:

Pjesa III – Të drejtat e Pronësisë Intelektuale

Seksioni 4 parashikon kërkesa për kufirin, psh procedura për hetimin, ndalimin e mallrave dhe letrave me vlerë.

Neni 51 – Pezullimi i lëshimit nga autoritetet doganore

Sipas këtij neni, vendet duhet të miratojnë procedura që lejojnë pronarin e të drejtave PI i cili ka arsye të dyshojë se mund të importohen produkte false apo pirate, të kërkojë që lëshimi i tyre në qarkullim të pezullohet nga Dogana.

Neni 52 – Aplikimi

Pronari i të drejtave PI duhet të japë prova të mjaftueshme për shkeljen.

Neni 54 – Njoftimi i pezullimit

Importuesi dhe aplikuesi njoftohen menjëherë mbi pezullimin e lëshimit të mallrave sipas nenit 51.

Pjesa VII – Masat Institucionale; Dispozita Përfundimtare

Neni 69 – Bashkëpunimi ndërkombëtar

“Anëtarët bashkëpunojnë kundër tregtisë ndërkombëtare të mallrave që shkelin të drejtat PI. Ata krijojnë e njoftojnë

pika kontakti në administratat e tyre dhe janë gati të shkëmbejnë informacion mbi to. Ata nxisin shkëmbimin e informacionit dhe bashkëpunimin mes Autoriteteve Doganore në lidhje me tregtinë e mallrave me marka të falsifikuara dhe atyre me të drejtat e autorit të piratuara.”

### Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

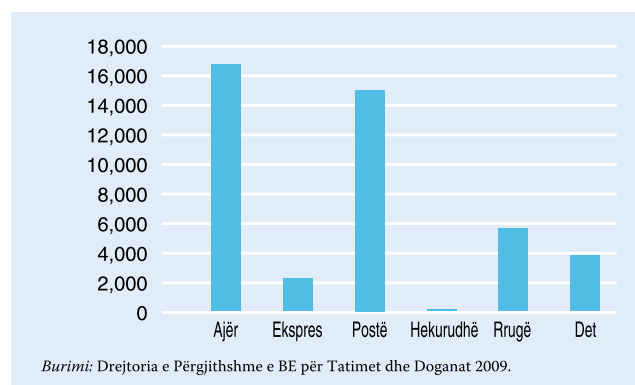
Shtojca 2 – Sqarimi i Rregullave dhe Procedurave që normojnë zgjidhjen e mosmarrëveshjeve

Agjencitë kufitare mund të duhet të ndryshojnë politikat dhe veprimtaritë e tyre si rezultat i vendimeve të Entit të OBT për Zgjidhjen e Mosmarrëveshjeve.

Megjithëse impakti i këtij enti tek agjencitë në kufi mund të mos jetë i drejtpërdrejtë, ai mund të ketë pasoja indirekte, si psh kur enti i lejon një shteti të fusë taksa shtesë. Në këtë rast, agjencitë në kufi duhet të shqyrtojnë nëse kanë burime të mjaftueshme për më shumë kontroll apo mbledhje.

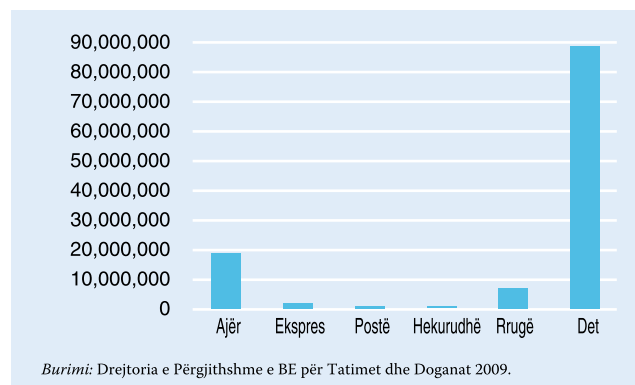
**Tabela 1.2 jep numrin e çështjeve në vitin 2009 në të cilat kanë ndërhyrë autoritetet doganore të BE, sipas mjeteve të transportit.**

**Tabela 1.2 Ndërhyrjet doganore**



**Tabela 1.3 paraqet numrin e sendeve të ndaluara nga autoritetet doganore të BE, sipas mjeteve të transportit.**

**Tabela 1.3 Sendet e ndaluara**





## Politika e tregtisë

Shtojca 3 – Mekanizmi i Shqyrtimit të Politikave të Tregtisë

Shqyrtimi i Politikave të Tregtisë, megjithëse nuk ndikon direkt tek agjencitë në kufi, shqyrton efikasitetin e proceseve në kufi.

## Përmbushja e detyrimeve të OBT

Në përgjithësi, Marrëveshjet e OBT kthehen në legjislacion kombëtar, i cili zbatohet. Gjatë procesit të hyrjes në OBT, mund të modifikohet legjislacioni kombëtar që të jetë i përshatshëm me Marrëveshjet e OBT.

## 1.2 Organizata Botërore e Doganave (OBD)

Organizata Botërore e Doganave (OBD) është shumë aktive në hartimin e standardeve globale për qarkullimin ndërkombëtar të mallrave. Gjithashtu është e vetmja organizatë ndërkombëtare ndër-qeveritare që merret me procedurat doganore që normojnë tregtinë mes

vendeve. Përsa i përket procedurave doganore në lidhje me lehtësimin e tregtisë dhe transportit, instrumenti i saj bazë është Konventa e Rishikuar e Kiotos.

Në fund të 2012, OBD ka 179 anëtarë, përfshirë territoret e veçanta doganore të Bermudas; Kuraçao; Hong Kong dhe Makau, Kinë. Bashkimi Evropian ka një status të ngjashëm me anëtarësim në OBD.

### 1.2.1 Konventa e Rishikuar e Kiotos (KRK)

Konventa Ndërkombëtare e OBD mbi Thjeshtimin dhe Harmonizimin e Procedurave Doganore (Konventa e Kiotos) hyri në fuqi në vitin 1974. Në mënyrë që të pasqyronte ndryshimet në tregtinë globale për partnerët qeveritarë dhe tregtarë, ajo u rishikua në vitin 1999 dhe tani njihet si Konventa e Rishikuar e Kiotos (KRK). Për shkak se është firmosur nga shtetet më të mëdha tregtare, ajo është një standard ndërkombëtar për procedurat moderne doganore.

Konventa e Rishikuar e Kiotos përbëhet nga:

- 1) Trupi i Konventës
- 2) Shtojca e Përgjithshme
- 3) Shtojcat specifike

Tabela 1.4 Vendet anëtare të Konventës së Rishikuar të Kiotos (deri në 19 nëntor 2012)

GJENDJA E RATIFIKIMEVE DHE ANËTARËSIMEVE (deri në 19 nëntor 2012)		
Konventa Ndërkombëtare për Thjeshtimin dhe Harmonizimin e Procedurave Doganore (e ndryshuar) (Konventa e Rishikuar e Kiotos) (bërë në Kioto më 18 maj 1973, ndryshuar më 26 qershor 1999)		
PALËT KONTRAKTORE	Datat e firmosjes subjekt ratifikimi (1999-06-26 / 2000-06-30)	Datat e firmosje pa rezerva, apo të dorëzimit të instrumenteve të ratifikimit apo anëtarësimi
ALGJERIA	-	26-06-1999
AUSTRALIA	18-04-2000	10-10-2000
AUSTRIA	-	30-04-2004
AZERBAIXHAN	-	03-02-2006
BAHREIN	-	31-05-2012
BANGLADESH	-	27-09-2012
BJELLORUSI	-	10-01-2011
BELGJIKË	-	30-04-2004
BOTSVANA	-	26-06-2006
BULLGARIA	-	17-03-2004
KANADA	-	09-11-2000
KINA	-	15-06-2000
KONGO (Rep. Demokratike)	15-06-2000	-
KROACIA	-	02-11-2005
KUBA	-	24-06-2009
QIPRO	-	25-10-2004

\* Konventa e Rishikuar e Kiotos ka hyrë në fuqi në 3 shkurt 2006

Tabela 1.4 Vendet anëtare të Konventës së Rishikuar të Kiotos (deri në 19 nëntor 2012)

PALET KONTRAKTORE	Datat e firmosjes subjekt ratifikimi (1999-06-26 / 2000-06-30)	Datat e firmosje pa rezerva, apo të dorëzimit të instrumenteve të ratifikimit apo anëtarësimit
REPUBLIKA ÇEKE	30-06-2000	17-09-2001
DANIMARKA	-	30-04-2004
REPUBLIKA DOMENIKANE	-	28-06-2012
EGJIPTI	-	08-01-2008
ESTONIA	-	28-07-2006
BASHKIMI EVROPIAN	-	30-04-2004
FINLANDA	-	30-04-2004
FIXHI	-	26-01-2010
FRANCA	-	22-07-2004
GABON	-	15-11-2012
GJERMANIA	-	30-04-2004
GREQIA	-	30-04-2004
HUNGARIA	-	29-04-2004
IRAN	-	20-07-2011
INDIA	-	03-11-2005
IRLANDA	-	30-04-2004
ITALIA	-	30-04-2004
JAPONIA	-	26-06-2001
JORDANIA	-	08-12-2006
KAZAKISTANI	-	19-06-2009
KENIA	-	25-06-2010
KOREA (Rep. e )	-	19-02-2003
LETONIA	15-06-2000	20-09-2001
LEZOTO	-	15-06-2000
LITUANIA	-	27-04-2004
LUKSEMBURGU	-	26-01-2006
MADAGASKAR	-	27-06-2007
MALAJZIA	-	30-06-2008
MALI	-	04-05-2010
MALTA	-	11-05-2010
MAURITANIA	-	24-09-2008
MONGOLIA	-	01-07-2006
MALI I ZI	-	23-06-2008
MAROKU	-	16-06-2000
MOZAMBIKU	-	11-07-2012
NAMIBIA	-	03-02-2006
HOLANDA	-	30-04-2004
ZELANDA E RE	-	07-07-2000
NIGERI	-	28-06-2012
NORVEGJIA	-	09-01-2007
PAKISTANI	-	01-10-2004
FILIPINET	-	25-06-2010
POLONIA	-	09-07-2004
PORTUGALIA	-	15-04-2005
KATAR	-	13-07-2009
RUMANIA	-	22-02-2011
RUSIA	-	04-04-2011
RUANDA	-	21-11-2011
ARABIA SAUDITE	-	04-05-2011
SENEGAL	-	21-03-2006
SERBIA	-	18-09-2007
SLLOVAKIA	15-06-2000	19-09-2002

Tabela 1.4 Vendet anëtare të Konventës së Rishikuar të Kiotos (deri në 19 nëntor 2012)

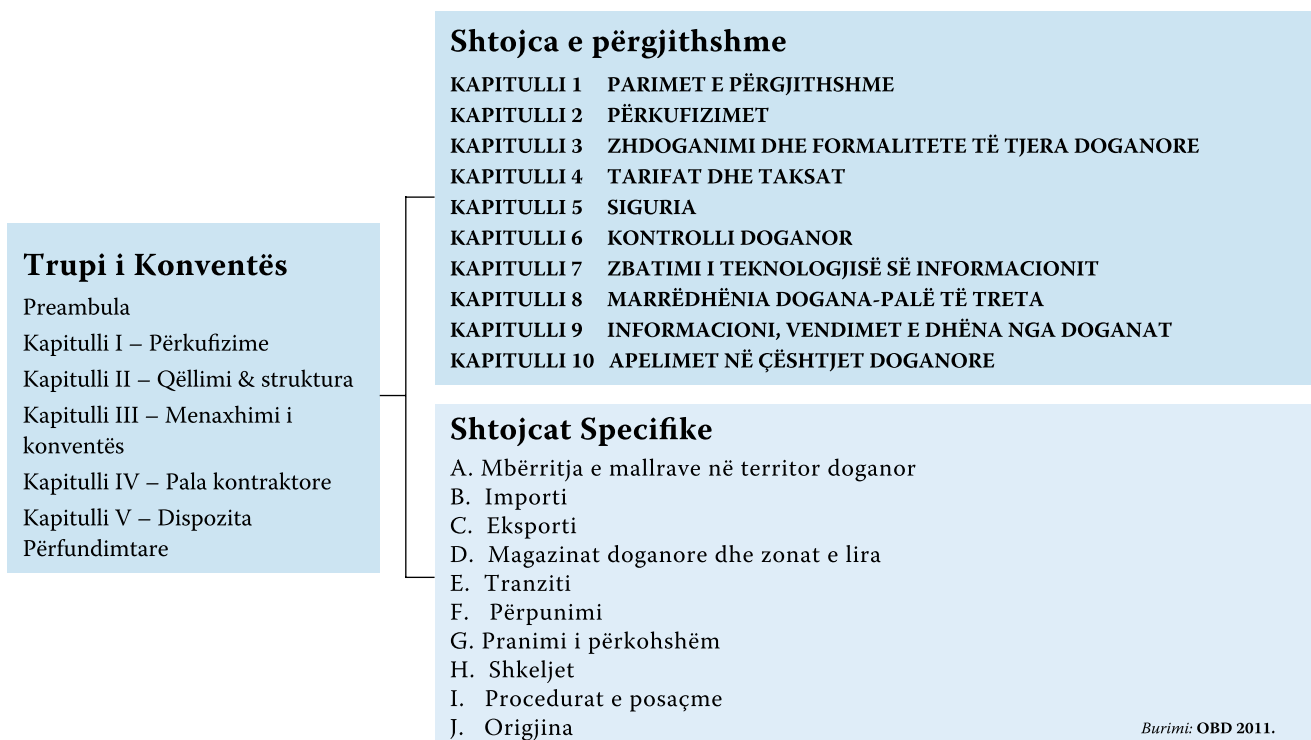
PALËT KONTRAKTORE	Datat e firmosjes subjekt ratifikimi (1999-06-26 / 2000-06-30)	Datat e firmosje pa rezerva, apo të dorëzimit të instrumenteve të ratifikimit apo anëtarësimit
SLLOVENIA	-	27-04-2004
AFRIKA E JUGUT	-	18-05-2004
SPANJA	-	30-04-2004
SRI LANKA	26-06-1999	26-06-2009
SUDANI	-	16-08-2009
SUEDIA	-	30-04-2004
ZVICRA	29-06-2000	26-06-2004
ZVAZILEND	-	31-10-2012
ISH RFJ E MAQEDONISË	-	28-07-2009
TURQIA	-	03-05-2006
UGANDA	-	27-06-2002
UKRAINA	-	15-06-2011
EMIRATET E BASHKUARA ARABE	-	31-05-2010
MBRETËRIA E BASHKUAR	-	30-04-2004
SHBA	-	06-12-2005
VIETNAM	-	08-01-2008
ZAMBIA	26-06-1999	01-07-2006
ZIMBABVE	26-06-1999	10-02-2003
<b>Numri i palëve kontraktore: 85</b>		<i>Burimi: OBD 2012.</i>

Trupi i Konventës dhe Shtojca e Përgjithshme janë të detyrueshme.

Shtojcat Specifike janë fakultative dhe mund të pranohen apo refuzohen. Gjithashtu, secili kapitull aty mund të pranohet apo refuzohet.

Këto lëshime bëjnë që Konventa të përcaktojë një minimum standardesh, teksa mundëson një shkallë fleksibiliteti. Ky fleksibilitet është shumë i rëndësishëm pasi jo të gjitha organizatat doganore janë në të njëjtën fazë në proceset e tyre të modernizimit. Si rrjedhojë është menduar e dobishme që vendet të lejohen të përditësojnë procedurat e tyre dhe modernizojnë operacionet sipas ritmit të tyre dhe brenda standardeve të tyre.

Fig ura 1.1 Struktura e Konventës së Rishikuar të Kiotos



Konventa e Rishikuar e Kiotos e OBD trajton të gjithë elementët modernë të doganave, përfshirë:

- Standardet, procedurat dhe praktikat
- Mentalitet për përmirësim të vazhdueshëm
- Përdorim maksimal i teknologjisë së informacionit dhe komunikimit (TIK)
- Partneritetet dogana-biznes
- Informacion përpara mbërritjes
- Teknika për menaxhimin e riskut
- Sistemet e automatizuara
- Inspektimet e shënjestruara
- Ndërhyrjet e koordinuara
- Informacion mbi kërkesat e doganave, si psh aktet ligjore e nënligjore
- Sistemet e apeleve

Konventa i kushton vëmendje të veçantë parimeve të lehtësimit të tregtisë në dogana:

- Formalitete dhe procedura thjeshtimi
- Dokumenta standardizues të përdorur në tregtinë dhe transportin ndërkombëtar
- Përdorimi i teknikave për menaxhimin e riskut dhe teknologjia e informacionit në dogana
- Kalimi nga kontrollet e bazuara në transaksione në ato të bazuara në audite
- Prezantimi i kuadrove ligjore për lehtësimin e tregtisë

### ***Shtojca e Përgjithshme***

Shtojca e Përgjithshme e Konventës jep dispozitat dhe përkufizimet bazë që kanë lidhje në përgjithësi me të gjitha procedurat doganore. Këto dispozita bazë janë të pranishme në kapituj të tjerë të Shtojcës së Përgjithshme, por jo në shtojcat e tjera. Shtojca e Përgjithshme përmban vetëm standarde. Palët kontraktore nuk mund të shfaqin rezerva ndaj Shtojcës së Përgjithshme.

### **Kapitulli 1: Parimet e përgjithshme**

### **Kapitulli 2: Përkufizimet**

Kapitulli 2 ka një listë të gjerë përkufizimesh.

### **Kapitulli 3: Zhdoganimi dhe formalitete të tjera doganore**

Ndërmjet të tjerave, në Kapitullin 3 thuhet se “Doganat përcaktojnë degët doganore në të cilat mund të prodhohen apo zhdoganohen mallrat. Faktorët që do të merren në konsideratë gjatë përcaktimit të kompetencave, vendndodhjes dhe orareve të këtyre degëve janë kërkesat e biznesit.” Gjithashtu parashikon se në PKK të përbashkëta bëhen kontrolle doganore të përbashkëta, sa herë të jetë e mundur. Gjithashtu jep udhëzime të hollësishtme në lidhje me përcaktimin dhe përgjegjësitë e deklaruesve, formatin



dhe përmbajtjen e deklaratës së mallrave, ndaljen, regjistrimin dhe ekzaminimin, si dhe kompetencat e autoriteteve doganore për verifikim. Gjithashtu specifikon kriteret që duhen përmbushur për lëshimin e mallrave nga administrata doganore.

### **Kapitulli 4: Tarifat dhe taksat**

#### **A. Vlerësimi, mbledhja dhe pagesa e tarifave dhe taksave**

Sipas kësaj dispozite, vetëm legjislacioni kombëtar përcakton rrethanat në të cilat është e detyrueshme pagesa e tarifave dhe taksave, afatet kohore, kushtet dhe modalitetet e pagesave.

#### **B. Pagesa e shtyrë e tarifave dhe taksave**

Kjo dispozitë parashikon që nëse legjislacioni kombëtar lejon shtyrjen e pagesave të tarifave dhe taksave, ai duhet të sqarojë specifikisht kushtet nën të cilat lejohet shtyrja.

#### **C. Ripagimi i tarifave dhe taksave**

Ripagimi lejohet atëherë kur vërtetohet se falë një gabimi në vlerësim, është bërë një pagesë më e madhe për tarifën dhe taksat. Jepen dhe kushtet e modalitetet për këto situata.

### **Kapitulli 5: Garancia**

Ky kapitull parashikon që legjislacioni kombëtar të sqarojë çështjet në të cilat ka nevojë për garanci, dhe të specifikojë format në të cilat jepet ajo. Legjislacioni gjithashtu duhet të specifikojë sasinë e garancisë si dhe kushtet e vendosjes së saj.

### **Kapitulli 6: Kontrolli Doganor**

Kapitulli 6 specifikon që “të gjitha mallrat, përfshirë mjetet e transportit që hyjnë ose dalin nga zona Doganore, pavarësisht nëse duhet të paguajnë tarifa dhe taksa, do të jenë subjekt i kontrollit Doganor.” Gjithashtu thuhet se “bëhen vetëm ato kontrolle doganore në përputhje me

ligjin Doganor” dhe menaxhimi i riskut duhet të përdoret në maksimum (mbështetur nga një strategji masash) gjatë kontrollit doganor. Kapitulli gjithashtu specifikon që “Dogana kërkon bashkëpunim me tregtinë si dhe vendosjen e Memorandumeve të Mirëkuptimit për rritjen e kontrollit Doganor.”

### Kapitulli 7: Aplikimi i teknologjisë së informacionit

Kapitulli 7 specifikon si më poshtë: “Dogana përdor teknologjinë e informacionit për të mbështetur operacionet Doganore, aty ku është efikase në lidhje me koston, Doganën dhe tregtinë”. Midis të tjerave, legjislacioni i rishikuar kombëtar parashikon përdorimin e “tregtisë elektronike në vend të kërkesave për dokumentacion në letër.”

### Kapitulli 8: Marrëdhënia midis Doganës dhe palëve të treta

Sipas Kapitullit 8, midis të tjerave, “personat e interesuar kanë zgjedhjen të kryejnë transaksione tregtare me Doganën direkt ose nëpërmjet një pale të tretë në emër të tyre.” Më tej, “Legjislacioni kombëtar cakton kushtet nën të cilat një person mund të veprojë në emër të një personi tjetër në lidhje me Doganën si dhe specifikon detyrimet e palëve të treta ndaj Doganës në lidhje me tarifën dhe taksat dhe për çdo parregullsi tjetër.”

### Kapitulli 9: Informacioni dhe vendimet Doganore

#### A. Informacion i përgjithshëm

“Dogana duhet të garantojë që i gjithë informacioni i përgjithshëm në lidhje me ligjin Doganor është i disponueshëm për çdo person të interesuar”. Nëse ka nevojë për amendamente, dogana duhet të garantojë që informacioni i përditësuar duhet të jetë i disponueshëm kohë para hyrjes në fuqi.

#### B. Informacion specifik

“Me kërkesë të personit të interesuar, Dogana garanton, sa më shpejt të jetë e mundur, informacion në lidhje me çështje specifike të ngritura nga persona të interesuar dhe në lidhje me ligjin Doganor.” Gjithashtu, ata garantojnë informacion tjetër të nevojshëm në lidhje me këta persona. Specifikohet se informacioni garantohej falas ose me kosto të përafërt me shërbimet e ofruara.

#### C. Vendimet

“Me kërkesë me shkrim të personit të interesuar, Dogana njofton vendimin me shkrim brenda një periudhe të parashikuar në ligj. Nëse vendimi është në kundërshtim me personin e interesuar, jepen arsyet si dhe e drejta për apelim”

### Kapitulli 10: Apelimet në çështje Doganore

#### A. E drejta për apelim

“Legjislacioni kombëtar parashikon të drejtën e apelimit për çështje Doganore”

#### B. Format dhe kushtet e apelimit

“Apelimi paraqitet me shkrim dhe vendos kushtet në të cilat behet.” Depozitimi i apelimit duhet të ketë një afat si dhe garantohej një afat kohor i arsyeshëm për paraqitjen e provave mbështetëse.

#### C. Marrja në konsideratë e apelimit

“Dogana paraqet vendimin mbi një apelim dhe njoftimin me shkrim për apeluesin sa më shpejt të jetë e mundur.” Nëse apelimi nuk pranohet për shqyrtim, “Dogana paraqet arsyet me shkrim dhe këshillon apeluesin mbi të drejtën e tij për apelim të mëtejshëm.”

Çdo kapitull i Aneksit të Përgjithshëm i Konventës së Rishikuar të Kiotos përmban udhëzime zbatimi të detajuara. Afati kohor për zbatimin e standardeve është 36 muaj. Për zbatimin e standardeve kalimtare jepet një afat kohor më i gjatë (60 muaj).

### Shtojcat Specifike

Ka dhjetë Shtojca Specifike individuale, dhe secila prej tyre përmban kapituj që adresojnë procedura të ndryshme. Çdo Palë Kontraktore mund të pranohet ose refuzojë çdo Shtojcë Specifike ose kapituj të tyre. Nëse një Shtojcë Specifik pranohet, bëhet detyrues për Palët Kontraktore, po ashtu dhe standardet e Aneksit Specifik në fjalë. Pala Kontraktuese mund të paraqesë vërejtje në lidhje me praktikën e rekomanduara në Shtojcat Specifike.

Shtojcat Specifike përfshijnë temat e mëposhtme:

A: Mbërritja e mallrave në një zonë doganore (përfshirë në kapitujt “Formalitetet para depozitimit të Deklaratës së Mallrave” dhe “Magazinimi i përkohshëm i mallrave”);

B: Importi (përfshirë në kapitujt “Zhdoganimi për përdorim shtëpiak”, “Ri-importimi në të njëjtin shtet” dhe “Heqja e taksave të importit”);

C: Eksporti (përfshirë në kapitullin “Eksport i plotë”);

D: Magazinat doganore dhe zonat pa taksë;

E: Tranziti (përfshirë në kapitujt “Tranziti doganor”, “Transfertat” dhe “Transporti i mallrave gjatë bregut”);

F: Përpunimi (përfshirë në kapitujt “Përpunimi i brendshëm”, “Përpunimi i jashtëm”, “Rikthim i pagesës” dhe “Përpunimi i mallrave për përdorim shtëpiak”);

G: Pranimi i përkohshëm;

H: Shkeljet (përfshirë në kapitullin “Shkeljet Doganore”);

J: Procedurat e veçanta (përfshirë në kapitujt “Udhëtarët”, “Trafiku postar”, “Mjetet e transportit për përdorim tregtar”, “Dyqanet” dhe “Lëshim i ngarkesave”);

K: Origjina (përfshirë në kapitujt “Rregullat e origjinës” dhe “Prova dokumentacioni për origjinën”).

Çdo Shtojcë përmban udhëzime të hollësishme për zbatim, të cilat përmbajnë informacion të detajuar në lidhje me zbatimin e dispozitave në Shtojca, përfshirë procedurat e thjeshtuara, dhe metodat e aplikimit. Udhëzimet nuk janë pjesë e tekstit ligjor. Udhëzimet mund të shikohen si praktikat “e mira” ose “më të mira” aktuale.

Me zbatimin e duhur të Konventës së Rishikuar të Kiotos, ka një sërë përfitimesh nga ana e qeverive, shoqërisë civile dhe ekonomive kombëtare. Këto përfshijnë:

- Ulja e kostos së prodhimit dhe importit dhe rrjedhimisht e çmimeve për konsumatorët
- Rritja e konkurrencës ekonomike
- Tërheqja e tregtisë dhe investimeve ndërkombëtare
- Rritja e të ardhurave kombëtare

Ka gjithashtu përfitime për komunitetin tregtar, duke përfshirë:

- Procedura transparente
- Lehtësime për tregtarët e rregullt
- Kosto më të ulta biznesi
- Rritja e konkurrencës
- Udhëzime të qarta mbi të drejtat dhe detyrimet

Përfitimet për autoritetet Doganore përfshijnë:

- Përdorim më efikas i burimeve doganore
- Zhdoganim i shpejtë, i parashikueshëm dhe efikas
- Rritje e kontrollit doganor
- Rritje e lehtësimit të tregtisë

KRK është e lidhur ngushtë me modelin e të dhënave të OBD, i cili ofron një standard ndërkombëtar për shkëmbimin e të dhënave midis autoriteteve Doganore dhe midis doganës dhe biznesit. Është gjithashtu e lidhur me Udhëzimet e TIK të Kiotos, të cilat ofrojnë mbështetje për zbatimin e modelit të të dhënave të OBD. Modeli i të dhënave të OBD dhe udhëzimet e TIK të Kiotos trajtohen në Kapitullin 7, “Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Mjetet Pa Hapje”.

## 1.3 Konventa dhe dokumenta të tjerë

### 1.3.1 Konventa Ndërkombëtare mbi Sistemin e Harmonizuar për Përshkrimin dhe Kodimin e Mallrave

Konventa u firmos në 1983 dhe hyri në fuqi në 1988. Sistemi i Harmonizuar përdoret nga më shumë se 200 vende dhe ekonomi si bazë për tarifën doganore të tyre dhe për mbledhjen e statistikave tregtare ndërkombëtare. Nuk shërben vetëm si një sistem udhëheqës për përcaktimin e tarifave doganore në botë, por gjithashtu përdoret për veprime të tjera, duke përfshirë statistika të transportit, kontroll kuotash dhe kërkime ekonomike.

### 1.3.2 Konventa për Pranimin e Përkohshëm (Konventa e Stambollit)

Konventa për Pranimin e Përkohshëm shpjegon sistemin ATA, i cili lejon lëvizjen e lirë të mallrave përtej kufijve vetëm me një dokument, si dhe pranimin e përkohshëm të tyre në një territor doganor pa tarifa dhe taksa. Dokumenti i vetëm në fjalë njihet si “aboneja ATA” dhe garantohet nga një sistem garancie ndërkombëtar. Termi “ATA” është bashkim i germave të fjalëve “admission temporaire” në frëngjisht dhe “temporary admission” në anglisht.

Falë këtij sistemi, komuniteti i biznesit ndërkombëtar përfiton një thjeshtim të formaliteteve doganore. Aboneja ATA shërben si deklaratë mallrash gjatë eksportit, tranzitit dhe importit. Gjithashtu, për shkak se shoqatat kombëtare që lëshojnë abonete ATA japin garanci ndërkombëtare, nuk mblidhen tarifa apo taksa importi për importimin e përkohshëm të mallrave që mbulohej nga ky sistem. Këto shoqata ndërkombëtare janë të miratuara nga doganat dhe janë pjesë të rrjeteve garantuese ndërkombëtare të administruara nga Federata Botërore e Dhomave të ICC. Tashmë aboneja ATA është dokumenti që përdoret më shumë nga komuniteti i biznesit për veprimtari ndërkombëtare që përfshijnë pranimin e përkohshëm të mallrave. Sistemi ATA është pjesë integrale e ATA të OBD dhe Konventës së Stambollit.

Konventa të tjera janë Konventa TIR dhe Konventa e Doganave për Kontenjerët, 1972 (kjo e fundit e administruar nga OBD dhe OKB bashkarisht).

### 1.3.3 Kuadri SAFE i OBD me Standarde për Sigurimin dhe Lehtësimin e Tregtisë Globale

Pas ngjarjeve të 11 shtatorit OBD hartoi një kuadër të standardeve të sigurisë doganore ndërkufitare, me objektivë përmirësimin e sigurisë së zinxhirit të transportit ndërkombëtar, për të gjitha format e transportit, pa penguar rrjedhën e tregtisë së ligjshme. Në qershor

2005 OBD publikoi versionin e parë të Kuadrit SAFE të Standardeve për Sigurimin dhe Lehtësimin e Tregtisë Globale, që zakonisht quhet Kuadri SAFE. Ky kuadër është fakultativ dhe përqendrohet në miratimin e standardeve ndërkombëtare në këto katër fusha:

1. Harmonizimi i detyrimeve për informacion paraprak elektronik mbi transportin e mallrave në hyrje, dalje dhe tranzit;
2. Angazhimi për të përdorur një qasje menaxhimi të riskut konsistonte për t'i bërë ballë kërcënimeve të sigurisë;
3. Kërkon që pas kërkesës së arsyeshme të vendit marrës bazuar në një metodë të ngjashme të shënjestrimit të rrezikut, administrata doganore e vendit dërgues të kryejë një inspektim në dalje të kontenjerëve dhe mallrave me rrezik të lartë, mundësisht duke përdorur pajisje detektimi pa hapje, si psh skanerë të mëdhenj dhe detektorë rrezatimi;
4. Përcakton përfitimet që Doganat do tu japin bizneseve që plotësojnë standardet minimale dhe praktikat më të mira të sigurisë për zinxhirin furnizues (psh programet e Operatorëve Ekonomikë të Autorizuar, OEA).

Kuadri SAFE i është nënshtruar dy rishikimeve të mëdha në vitin 2007 dhe 2011, dhe aktualisht po hartohen instrumente zbatimi dhe asistencë për rritjen e kapaciteteve, në mënyrë që të ndihmohen doganat dhe sektori privat të plotësojnë dhe zbatojnë standardet e parashikuara. Deri në vitin 2011, 165 anëtarë të OBD kanë rënë dakord të zbatojnë kërkesat e Kuadrit SAFE. Kur anëtarët e OBD të përmbushin plotësisht kërkesat e këtij kuadri, statusi i tij global do të rritet e ai do të kontribuojë në forcimin e sigurisë.

### 1.3.4 Konventa e KEKBE për Harmonizimin e kontrolleve Kufitare mbi Mallrat

Konventa Ndërkombëtare për Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare mbi Mallrat e KEKBE, e njohur si “Konventa Harmonizuese” u firmos në Gjenevë në 21 tetor 1982. Ajo ka 45 anëtarë dhe 10 vende të tjera që kanë firmosur me disa rezerva.

Sa më poshtë janë pikat më të rëndësishme për palët në lidhje me këtë Konventë:

- Konventa është detyruese.
- Jep një metodë zyrtare arbitrimi.
- Nenet 15-21 flasin për përgjegjësitë.

Qëllimi i Konventës është përmirësimi i qarkullimit ndërkombëtar të mallrave, kryesisht nëpërmjet kontrollit kufitar pa penguar qëllimin e tyre, zbatimin apo efikasitetin. Konventa vlen për të gjitha mallrat që importohen, eksportohen apo tranzitohen, dhe që kanë kaluar kufirin tokësor, detar apo ajror.



Selia qendrore e KEKBE në Palais de Nations, në Gjenevë.

Tabela 1.5 Palët kontraktore në Konventën Harmonizuese të KEKBE

Palët kontraktore		
Shqipëria	Greqia	Polonia
Armenia	Hungaria	Portugalia
Austria	Irani	Rumania
Azerbajxhani	Irlanda	Federata Ruse
Bjellorusia	Italia	Serbia
Belgjika	Jordania	Slllovakia
Bosnja dhe Hercegovina	Kazakistani	Slllovenia
Bullgaria	Kirgistani	Afrika e Jugut
Kroacia	Laosi	Spanja
Kuba	Letonia	Suedia
Qipro	Lezoto	Zvicra
Republika Çeke	Liberia	Ish-Rep. Jugosllave e Maqedonisë
Danimarka	Lituania	Tunizia
Estonia	Luksemburgu	Turqia
Bashkimi Evropian	Moldavia	Ukraina
Finlanda	Mongolia	Mbretëria e Bashkuar e Britanisë së Madhe dhe Irlandës së Veriut
Franca	Mali i Zi	
Gjeorgjia	Holanda	
Gjermania	Norvegjia	Uzbekistani

Burimi: KEKBE 2011.

Konventa ka këto angazhime kryesore të marra nga palët kontraktore:

- Bashkëpunim e bashkërendim mes doganave e shërbimeve të tjera për monitorimin e mallrave;
- Personel i kualifikuar me pajisjet e nevojshme aty ku duhen kryer kontrollet, dhe udhëzime zyrtare për të vepruar në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare
- Bashkëpunim me organet kompetente ndërkombëtare për të zbatuar marrëveshjet e reja shumë- apo dypalëshe
- Masa për kontrollin e përbashkët të mallrave dhe dokumentave nga vendet fqinje me kufi të përbashkët, duke përfshirë sinkronizimin e orarit të PKK-ve, kategoritë e mallrave, mënyrat e transportit dhe procedurat e tranzitit doganor ndërkombëtar;
- Shkëmbimi i informacionit të duhur për të patur kontrolle efikase;
- Dokumentacion në përputhje me formatin e OKB.

Këto angazhime janë në Nenet 1-26 të tekstit të përgjithshëm të Konventës.

Përveç tekstit të përgjithshëm, Konventa përmban disa shtojca, të cilat japin udhëzime më specifike për autoritetet doganore në lidhje me kontrollet që duhen kryer. Gjithashtu kërkon që aktet ligjore e nënligjore në fuqi në kufij të respektohen. Shtojcat trajtojnë çështjet e mëposhtme:

Shtojca 1: Harmonizimi i Kontrolleve Doganore dhe kontrolleve të tjera. Neni 1, "Parimet", thotë: "Meqë Doganat janë të pranishme në të gjitha PKK dhe ndërhyrjet e tyre kanë karakter të përgjithshëm, kontrollet e tjera, sa të jetë e mundur, duhet të organizohen në harmoni me to." Gjithashtu: "Në kuadër të këtij parimi, disa ose të gjitha këto kontrolle mund të kryhen, nëse nevojitet, në vende të tjera përveç kufirit, në rast se procedurat e përdorura ndihmojnë në lehtësimin e qarkullimit ndërkombëtar të mallrave."

Shtojca 2: Inspektimi mjeko-sanitar. Kjo shtojcë trajton kontrollet e mallrave të konsumit, të cilat kryhen për të parandaluar kontaminimin dhe mbrojtur jetë njerëzore.

Shtojca 3: Inspektimi veterinar. Kjo shtojcë merret me kontrollet për vlerësimin e kafshëve dhe produkteve shtazore, përfshirë inspektimin për të mbrojtur speciet e rrezikuara.

Shtojca 4: Inspektimi fito-sanitar. Kjo shtojcë merret me kontrollet për mbrojtjen e florës dhe faunës vendore, përfshirë masat për ruajtjen e specieve të bimëve në rrezik.

Shtojca 5: Kontrolli i respektimit të standardeve teknike. Kjo shtojcë trajton detyrimin që kontrollet duhet të përputhen me aktet ligjore e nën ligjore kombëtare e ndërkombëtare.

Shtojca 6: Kontrolli i cilësisë. Kjo shtojcë sigurohet që kontrollet të përputhen me standardet minimale ndërkombëtare.

Shtojca 7: Rregullorja e komisionit administrativ të përmendur në Nenin 22 të Konventës. Kjo shtojcë trajton rregullat në lidhje me shtimin e amendamenteve në këtë Konventë.

Shtatë shtojcat e para kanë qenë pjesë e Konventës së vitit 1982. Shtojca 8, e cila merret në mënyrë specifike me transportin rrugor, hyri në fuqi në maj 2008. Kjo ishte hera e parë që një shtojcë e Konventës Harmonizuese fliste për një mënyrë transporti të veçantë, në kuadër të faktit se industria e transportit rrugor duhet të konsiderohet një prej përfituesve kryesorë të masave lehtësuese të Konventës.

Shtojca 8 e re flet për këto fusha:

- Lehtësimi i procedurave të vizave për shoferët profesionistë (Neni 2).
- Masa operacionale për të shpejtuar procedurat e kalimit të kufirit për mallrat, sidomos për dërgesat urgjente, si psh kafshë të gjalla dhe mallra konsumi (Neni 3);
- Dispozita teknike të harmonizuara në lidhje me kontrolle më të shpejta të automjeteve (inspektime teknike) dhe pajisjeve të përdorura për transportin e mallrave nën temperatura të kontrolluara;
- Hapa dhe procedura të standardizuara peshimi për të shmangur, aq sa mundet, procedura të përsëritura peshimi në PKK (Neni 5);
- Kushte minimale infrastrukture për PKK efikase;
- Dispozita për monitorim, me qëllim lehtësimin e zbatimit si duhet të Shtojcës nga të gjitha Palët Kontraktore të Konventës.

Shtojca 8 përmban edhe dy anekse të cilat trajtojnë çështje specifike të transportit rrugor.

Aneksi 1, i cili hyri në fuqi më 27 janar 2001, flet për Çertifikatën Ndërkombëtare të Inspektimit Teknik, në përputhje me Marrëveshjen për Miratimin e Kushteve Uniforme për Inspektimin teknik Periodik të Automjeteve si dhe Njohjen Reciproke të këtyre inspektimeve (1997).

Ajo standardizon formatin, përmbajtjen dhe shkrimin (germa latine) të Certifikatës Ndërkombëtare të Inspektimit Teknik, sqaron cila gjuhë duhet të përdoret, si dhe lejon përdorimin e disa raporteve të inspektimit periodik të caktuara.



Aneksi 2 flet për Çertifikatën Ndërkombëtare të Peshës së Mjetit (ÇNPA) dhe prezanton një formular standard. Objektiva e ÇNPA jepet qartë në Nenin 1: “...për të lehtësuar procedurat e kalimit të kufirit dhe sidomos për të shmangur peshimin e përsëritur të automjeteve rrugës për në Palët Kontraktore. Çertifikatat e plotësuara si duhet pranohen nga PK si masa të vlefshme peshimi nga autoritetet kompetente. Autoritetet kompetente nuk duhet të kërkojnë peshim tjetër me përjashtim të rasteve të kontrolleve të rastësishme dhe atyre në rast parregullsisht.” Ky aneks flet edhe për stacionet e peshimit dhe instrumentet e tyre, si dhe për nevojën për personel të kualifikuar. Në këtë nen jepen dhe specifikimet për mirëmbajtjen, verifikimin dhe kalibrimin.

Shtojca 9, e re, e cila hyri në fuqi në nëntor 2011 flet për transportin hekurudhor dhe lehtësimin e qarkullimit kufitar hekurudhor dhe kontrollin e mallrave nëpërmjet shkurtimit, harmonizimit dhe bashkërendimit të procedurave dhe dokumentacionit. Ky objektivi arrihet nëpërmjet futjes së kërkesave minimale për PKK-të, bashkëpunimin në to, zhvendosjen e kontrolleve nga kufiri në stacionet e nisjes apo mbërritjes, shkurtimin e kohës



**Kur zbatohet si duhet, Shtojca 9 e re e Konventës Harmonizuese të KEKBE mund t'i thjeshtojë shumë procedurat e kalimeve kufitare hekurudhore.**

së kontrolleve, eliminimin e dokumentacionit të printuar, dhe përdorimin e dokumentave standarde doganore. Kapitulli 4 i këtij Manuali “Përpunimi i mallrave: Politikat e kontrollit, zhdoganimit dhe tranzitit” trajton më në hollësi përdorimin e shënimit të përbashkët për dorëzim.

## KUTIA 1.1

### Menaxhimi kufitar dhe gjinia

Për shkak se PKK-të kanë ndikim të ndryshëm mbi burrat e gratë, duhet të merren parasysh dhe këndvështrimet gjinore gjatë hartimit të politikave e procedurave kufitare. Shërbimet për sigurinë kufitare, imigracionin e doganat janë aktorë kryesorë në kontrollin e mallrave dhe njerëzve në PKK. Qeveritë dhe aktorët përfshijnë dhe çështjet gjinore në menaxhimin e kufirit, ato bëhen më efikase pasi përmirësojnë parandalimin, zbulimin e trafikimit dhe kontrabandimit të qenieve njerëzore, forcojnë mbrojtjen dhe respektimin e të drejtave të njeriut, krijojnë institucione më të ekuilibruara e përfaqësuese në kufi; nxisin përgjegjësinë, mbikëqyrjen e bashkëpunimin.

Instrumentet kryesorë ndërkombëtarë në lidhje me nevojën për përfshirjen e gjinisë në PKK:

- Protokollin për Parandalimin, shtypjen dhe dënimin e trafikimit të qenieve njerëzore, sidomos grave dhe fëmijëve, në kuadër të Konventës së OKB kundër Krimin të Organizuar Ndërkufitar (2000)
- Konventa për eliminimin e të gjitha formave të diskriminimit kundër grave (1979)
- Rezoluta 1325 e Këshillit të Sigurisë së OKB mbi gratë dhe paqen e sigurinë (2000)

Rekomandimet kyçe për përfshirjen e këndvështrimit të gjinisë në reformën e menaxhimit të kufijve:

#### **Bashkësia ndërkombëtare**

1. Kërkon përfshirjen e grave, ekspertëve të gjinisë dhe përfaqësues nga organizata të grave në vlerësimin,

krijimin, zbatimin, monitorimin e proceseve të reformës së menaxhimit të kufijve;

2. Mbështet çështjet gjinore, rekrutimin, mbajtjen dhe ngritjen në detyrë të grave në të gjitha proceset e reformës së menaxhimit të kufirit;
3. Organizon programe për ndërtimin e kapaciteteve të grave dhe organizatave të shoqërisë civile në monitorimin efikas të shërbimeve të rojeve kufitare, doganave dhe imigracionit.

#### **Qeveritë**

4. Rishikojnë politikat, procedurat dhe protokollet e menaxhimit të kufirit për të përfshirë çështjet gjinore dhe garantuar politika të orientuara drejt shërbimit;
5. Krijojnë dhe kërkojnë zbatimin e kodeve të sjelljes që merren posaçërisht me ngacmimet seksuale dhe dhunën gjinore;
6. Garantojnë ekzistencën e proceseve reformuese dhe agjencive të menaxhimit të kufirit;
7. Krijojnë mekanizma institucionale për të garantuar integrimin e çështjeve gjinore;
8. Implementojnë dhe vlerësojnë trainimin gjinor për personelin e menaxhimit të kufirit;
9. Rrisin rekrutimin, mbajtjen dhe ngritjen në detyrë të punonjëseve femra;
10. Hartojnë dhe zbatojnë nisma specifike kundër trafikut të qenieve njerëzore.

*Burim: Mackay, 2008, fq. 2 dhe 18.*

## 1.4 Marrëveshjet tregtare dhe bashkimet doganore

Agjencitë që veprojnë në kufi dhe bizneset përballen me sfidën e punës me shumë marrëveshje ekzistuese. Ka disa lloje bashkimesh doganore dhe marrëveshjesh tregtare, përfshirë:

### *Tregjet e përbashkëta*

Tregjet e përbashkëta lejojnë tregtinë e lirë të mallrave dhe shërbimeve mes partnerëve tregtarë dhe përcaktojnë tarifa të përbashkëta të jashtme. Brenda një tregu të përbashkët ka lëvizshmëri të lirë të kapitalit dhe krahut të punës.

### *Bashkimi ekonomik*

Bashkimi ekonomi, si tregu i lirë, lejon tregtinë e lirë të mallrave dhe shërbimeve, përcakton tarifa të përbashkëta të jashtme dhe lejon lëvizshmërinë e lirë të kapitalit dhe krahut të punës. Përveç kësaj, në një bashkim ekonomik, disa përgjegjësi normuese e shpenzuese i delegohen një enti mbi-kombëtar.

### *Zonat e tregtisë së lirë*

Në Fjalorthin e Bankës Botërore (2011), tregtia e lirë përkufizohet si: “Tregtia ndërkombëtare, e cila as nuk kufizohet e as nuk inkurajohet me ndërhyrje të drejtpërdrejta të qeverisë.” Fjalorthi jep edhe deklaratën e mëposhtme: “Në parim, ekonomistët e vlerësojnë tregtinë e lirë për shkak se rrit efikasitetin e përgjithshëm ekonomik. Megjithatë, në realitet tregtia ndërkombëtare ndikohet shumë nga tarifat e importit, kuotat e importit dhe subvencionimi i eksportit. Marrëveshjet e tregtisë së lirë mes 2 vendeve dhe zonat e tregtisë së lirë me disa

vende shpesh përdoren për të hequr apo ulur këto tarifa si dhe pengesa të tjera ndaj tregtisë.” Në një zonë të lirë tregtie, disa shtete bien dakord të eliminojnë tarifat mes tyre, por ruajnë tarifat e jashtme për importet nga pjesa tjetër e botës. Nga ana tjetër, në një bashkim doganor, disa vende bien dakord të eliminojnë tarifat mes tyre dhe vendosin një tarifë të përbashkët të jashtme për importet nga vendet e tjera.

Marrëveshjet e tregtisë zakonisht janë detyruese dhe vihen në zbatim nga agjenci që veprojnë në kufi, sidomos autoritetet doganore.

Marrëveshjet e tregtisë ndonjëherë konsiderohen si kundër parimit të MPTT për mos-diskriminim. Siç jepet në Nenin 1 të MPTT, Nenin OO të MPTSh, nëse dy apo më shumë vende që lidhin një marrëveshje tregtie i ofrojnë kushte më favorizuese tregtare njëra-tjetrës, ato duhet tu ofrojnë të njëjtat kushte edhe anëtarëve të tjerë të OBT.

Megjithatë ato mund të lidhin marrëveshje tregtie individuale nën këto kushte:

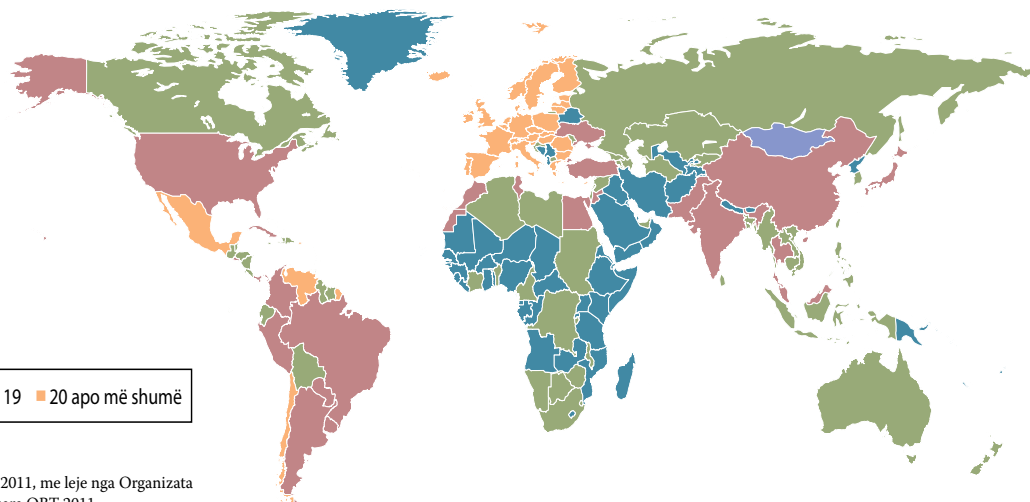
### *Bashkim doganor apo zonë e tregtisë së lirë*

Seksionet 4-10 të Nenit XXIV të MPTT (siç sqarohet në Raportin mbi Interpretimin e Nenit XXIV të MPTT 1994) mbi formimin dhe funksionimin e bashkimeve doganore dhe zonave të tregtisë së lirë për tregtimin e mallrave.

### *Marrëveshje për tregtinë preferenciale mes vendeve në zhvillim*

Klauzola Mundësuese (dmth Vendimi i vitit 1979 mbi Trajtimin Diferencial dhe më të Favorshëm, Reciprocitetin dhe Pjesëmarrjen më të plotë të Vendeve në Zhvillim) që i referohet masave për tregtinë preferenciale në tregtinë e mallrave mes anëtarëve të vendeve në zhvillim.

**Figura 1.2 Anëtarët e Marrëveshjeve të Tregtisë Preferenciale (MTP) në fuqi në 2010; MTP të publikuara dhe të papublikuara, sipas vendeve**



*Burimi:* Marrë nga Raporti i Tregtisë Botërore 2011, me leje nga Organizata Botërore e Tregtisë (OBT). Të drejtat e rezervuara OBT 2011.

Përkufizimet e grupimeve gjeografike dhe të grupimeve të tjera në këtë raport nuk nënkuptojnë një shprehje të opinionit nga Sekretariati i OBT në lidhje me statusin e ndonjë vendi apo territori, me përcaktimin e kufijve të tij, si dhe as me të drejtat e detyrimit e ndonjë anëtar të OBT në lidhje me marrëveshjet e OBT. Ngjyrat, vijat kufizuese, emërtimet dhe klasifikimet në këtë hartë nuk nënkuptojnë ndonjë gjykim nga ana e OBT në lidhje me statusin ligjor, apo ndonjë status tjetër të ndonjë territori, apo ndonjë miratim, ose pranim, të ndonjë kufiri.

### Marrëveshje të tregtisë rajonale

Neni V i MPTSh që normon lidhjen e Marrëveshjeve të Tregtisë Rajonale (MTR) në fushën e tregtisë së shërbimeve, si për vendet e zhvilluara ashtu dhe për ato në zhvillim.

#### Skemat e preferencës jo të përgjithësuara

Skemat preferenciale jo të përgjithësuara, psh marrëveshje preferenciale jo-reciproke, të cilat përfshijnë vendet e zhvilluara dhe ato në zhvillim, kërkojnë që anëtarët të marrin një autorizim përjashtimi nga rregullat e OBT.

Shtetet Anëtare të OBT duhet të njoftojnë OBT mbi çdo MTP në të cilën marrin pjesë. Deri në 31 korrik 2010, janë publikuar rreth 474 MTP dhe kanë qenë në fuqi 283 marrëveshje.

Një sërë marrëveshjesh tregtie rajonale janë kthyer në blloqe tregtimi.

**Kutia 1.2 është marrë nga faqja e Komisionit të Bashkimit Doganor (2011).**

#### KUTIA 1.2

### Bashkimi doganor mes Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse

Që më 1 korrik 2011, dhe falë formimit të Bashkimit Doganor mes Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse, është hequr sistemi i vjetër i zhdoganimit shtetëror të koordinuar për kalimin e kufijve të brendshëm të këtij Bashkimi Doganor.

Në kufirin kazako-rus nuk kryhen më funksionet fitosanitare, veterinare, sanitaro-karantine, kontrollit të transportit automobilistik, doganore apo zhdoganimi i mallrave e mjeteve në tranzit. Kryhet vetëm kontrolli kufitar.

Kufiri Bjellorusi-rusi nuk merr më njoftime në pikat e specializuara të njoftimit, dhe nuk bën më zhdoganime të mallrave nga vende të treta apo të automjeteve. Pikat e mësipërme të njoftimit do të mbyllen.

Funksionet në lidhje me kontrollin shtetëror të koordinuar të mallrave dhe mjeteve që hyjnë në territorin e Bashkimit Doganor do të kryhen vetëm nga entet e autorizuara të Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse, përfshirë funksionet në pikat e kontrollit në kufirin e jashtëm të Bashkimit Doganor.

Bashkimi Doganor është një territor doganor i përbashkët, për operacione tregtare të përbashkëta, me një tarifë të vetme doganore, përjashtim nga tarifatat doganore dhe kufizimet ekonomike, me përjashtim të masave të posaçme mbrojtëse, masave anti-dumping dhe atyre kompensuese.

### 1.4.1 Konfigurime të ndryshme të marrëveshjeve të tregtisë

Konfigurimet e Marrëveshjeve Rajonale të Tregtisë janë shumë të ndryshme, dhe, si rrjedhojë e rritjes së tregtisë, krijojnë situata të ndërlikuara në të cilat llojet e ndryshme të marrëveshjeve ndërthuren me njëra tjetrën në nivele nën-rajonale, rajonale dhe ndërkombëtare.

Konfigurimi më i thjeshtë i marrëveshjes së tregtisë është marrëveshja dypalëshe e tregtisë (MDT), e lidhur mes dy palëve. Marrëveshjet pluri- dhe shumëpalëshe lidhen mes tre apo më shumë vendeve. Ndërlikimi shtohet më tej kur lidhen marrëveshje të tjera mes grupeve plurilaterale, ose mes një grupi plurilateral dhe dy apo më shumë vendeve. Këto marrëveshje pasqyrojnë një konsolidim të marrëveshjeve tregtare.

Termi Marrëveshje Rajonale Tregtie (MRT) përdoret nga OBT për të dyja llojet e marrëveshjeve, edhe nëse shtetet e përfshira nuk janë në të njëjtin rajon gjeografik. “Marrëveshja shumëpalëshe” (MSH) përfshin të gjitha shtetet anëtare të OBT.

“Skemat e preferencës jo të përgjithësuara” janë marrëveshje nëpërmjet të cilave vendet e zhvilluara u japin akses në tregjet e tyre vendeve në zhvillim.

Këto konfigurime mbështeten në klasifikimin dhe terminologjinë e OBT, në përputhje me MPTT, dhe mbulojnë të gjitha marrëveshjet e tregtisë.

### 1.4.2 Lloje të ndryshme marrëveshjesh tregtie

Ka disa lloje marrëveshjesh tregtie, përfshirë këtu Marrëveshjet e Tregtisë së Lirë, Bashkimet Doganore dhe Marrëveshjet me Sferë të Pjesshme.

Bashkimet Doganore dhe Zonat e Tregtisë së Lirë përcaktohen nga MPTT në Pjesën III – Neni XXIV – Zbatimi Territorial – Qarkullimi në Kufi: Bashkimet Doganore dhe Zonat e Tregtisë së Lirë, ku Seksioni 8 thotë:

(a) Me bashkim doganor kuptojmë zëvendësimin e dy apo më shumë territoreve doganore me një të vetëm, në të cilin:

(i) Tarifatat dhe rregulloret e tjera kufizuese të tregtisë (me përjashtim, kur nevojitet, të atyre të lejuara sipas Neneve XI, XII, XIII, XIV, XV dhe XX) eliminohen përsa i përket të gjithë tregtisë mes territoreve të bashkimit ose të paktën të gjithë tregtisë së produkteve me origjinë nga këto territore, dhe

(ii) Në përputhje me dispozitat e Seksionit 9, mbi tregtinë e territoreve që nuk janë të përfshira në këtë bashkim zbatohen të njëjtat tarifa dhe rregulloret të tregtisë nga secili anëtar i bashkimit.

(b) Zonë e tregtisë së lirë është një grup prej dy apo më shumë territoresh doganore në të cilat tarifatat dhe rregullore të tjera kufizuese të tregtisë (me përjashtim, kur nevojitet, të atyre të lejuara në përputhje me Nenet XI, XII, XIII, XIV, XV dhe XX) eliminohej nga e gjithë tregtia mes territoreve anëtare e produkteve me origjinë nga këto territore. Në shumicën e rasteve, Marrëveshjet me Sferë të Pjesëshme kanë marrëveshje tregtie të lidhura mes vendeve në zhvillim.

### 1.4.3 Sfera dhe përmbajtja e marrëveshjeve të tregtisë

Përveç ndryshimeve në konfigurim dhe lloj, marrëveshjet e tregtisë ndryshojnë dhe në sferë. Në disa raste ato janë

të kufizuara në një numër të vogël produktesh; në raste të tjera sfera e zbatimit të tyre shkon përtej rolit tradicional të uljes së tarifave.

Psh, marrëveshjet e tregtisë mes vendeve të zhvilluara, ose ku janë palë vende të zhvilluara, sa vjen e më shumë përfshijnë dispozita si investimi, standardet, konkurrenca, prona intelektuale, krahu i punës dhe mjedisi.

Për më tepër, shtetet që firmosin marrëveshjet u japin njëra-tjetrës disa forma trajtimi preferencial përsa i përket tregjeve të tyre, të cilat nuk u jepen shteteve të tjera. Këto janë shpesh tarifa më të ulëta për disa produkte të caktuara. Meqë këto marrëveshje janë fryt i bisedimeve tregtare mes partnerëve në tregti, është e kuptueshme që

#### KUTIA 1.3

### Marrëveshja për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë (MLTT) e Organizatës për Bashkëpunim Ekonomik

Organizata për Bashkëpunim Ekonomik (OBE) është një organizatë rajonale ndër-shtetërore e krijuar në 1985 nga Republika Islamike e Iranit, Pakistani dhe Turqia, për nxitjen e bashkëpunimit ekonomik, teknik dhe kulturor mes vendeve të saj. Në 1992 OBE u zgjerua me 7 anëtarë të rinj: Afganistan, Azerbajxhan, Kazakistan, Kirgistan, Takhikistan, Turkmenistan dhe Uzbekistan.

Në maj 1998, në Almata, ish-kryeqyteti i Kazakistanit, vendet anëtare të OBE firmosën Marrëveshjen Kuadër për Transportin Tranzit (MKTT). MKTT e OBE dhe projektet që lindën pas firmosjes së saj mund të konsiderohen si praktika më të mira në lehtësimin e kalimit kufitar. MKTT ka 45 nene, shumë prej të cilave flasin për lehtësimin e tranzitit dhe kalimit të kufirit. Neni 29, "Thjeshtimi dhe harmonizimi i Procedurave Doganore" thotë: "Palët Kontraktore marrin masa për të thjeshtuar kontrollin doganor mbi mjetet e transportit, mallrat, bagazhet dhe pasagjerët që kalojnë nëpër territoret e tyre."

Rezultate konkrete/arritje:

*Treni me kontejnerë Islamabad–Teheran–Stamboll.* Ky tren u inaugurua në Pakistan në 2008. Që në vitin 2010, ky tren bën një udhëtim 11-ditor ndërmjet të tre vendeve çdo javë. Koha fillestare e udhëtimit prej 15 ditësh u ul në 11 falë punës lehtësuese të OBE, sidomos duke:

- Riorganizuar oraret;
- Identifikuar ndalesa të panevojshme gjatë itinerarit dhe duke u përparuar t'i eliminojë ato;
- Ulur ose eliminuar kohën e shpenzuar në PKK;
- Ulur kohën e dërgesës tranzit në pikën e tranzitimit të Zahedanit (kufiri Iran-Pakistan);
- Lehtësuar proceset doganore (Pakistani nuk është palë e Konventave Ndërkombëtare).

Përpara kësaj hekurudhe nuk kishte lidhje hekurudhore mes Iranit dhe Pakistanit, kryesisht për shkak të mungesës së lidhjes mes stacioneve të Zahedanit dhe Bamit në Iran. Ky tren nuk ishte vetëm i pari që lidhi këto dy vende, por edhe ai që transportoi shumicën e ndihmave humanitare për në Pakistan gjatë përmbajtjeve katastrofike të vitit 2010.

*Treni i kontejnerëve Almata-Stamboll.* Treni i parë me kontejnerë u nis nga Stamboll për në Almata nëpërmjet

Tashkentit në 20 janar 2002. Udhëtimi i parë pilot i trenit të pasagjerëve në linjën Almata-Tashkent-Turkmenabad-Teheran u krye nga 14 në 21 mars 2002, duke hapur kështu qarkullimin ndërkombëtar të pasagjerëve në linjën Almata-Tashkent-Turkmenabad-Stamboll. Kontejnerët që transportohen në këtë segment përdorin CIM të OBE, e cila tregon përdorimin e masave lehtësuese të vendosura për funksionimin e kësaj linje specifike. Këto tarifa të posaçme vlejné vetëm për kontejnerët që qarkullojnë në korridorin hekurudhor Almata-Stamboll.

*Karavani Islamabad–Stamboll.* Karavani me Kamionë në rrugën e Mëndafshit i Unionit të Transportit Rrugor Ndërkombëtar (TRrN) – OBE "Ngarja e progresit nga Islamabadi në Stamboll" kishte për qëllim të zhvillonte më tej transportin rrugor euro-aziatik dhe të forconte bashkëpunimin tregtar dhe ekonomik mes rajonit dhe pjesës tjetër të botës. Objektivi ishte nxitja e progresit dhe begatisë duke ndihmuar ekonominë e vendeve pa dalje në det, në territoret euro-aziatike, të korrnin frytet e globalizimit. Fizibiliteti i provuar i udhëtimit prej 11 mijë km nga Pakistani në Turqi nëpërmjet Afganistanit tregoi se transporti rrugor mund të çojë tregtinë, rritjen ekonomike dhe përparimin shoqëror në të gjithë rajonin e OBE, nëse nxitet dhe lehtësohet.

Objektivat kryesorë të këtij partneriteti publik-privat ishin:

- Nxitja e lehtësimit të transportit rrugor në të gjithë rajonin e OBE;
- Nxitja dhe monitorimi i zbatimit të Marrëveshjes Kuadër për Transportin Tranzit të OBE;
- Mbledhja e të dhënave gjatë itinerarit, si psh kohët e pritjes në kufi, procedurat doganore dhe pagesat rrugore, si dhe kërkesat për viza në rajonin e OBE;
- Shqyrtimi i infrastrukturës përgjatë rrjetit rrugor të OBE. Rezultatet paraprake tregojnë se Karavani ka arritur objektivat e tij dhe se pengesat jo-fizike, sidomos në kufi, rrjedhin kryesisht nga zbatimi jo-efikas i instrumenteve të OKB për lehtësimin e tregtisë shumëpalëshe dhe transportit rrugor.

*Burimi:* KEKBE, Alexopoulos, 2011 / Faqja e internetit e OBE, 2011..

ato pasqyrojnë këto bisedime. Si rrjedhojë, përmbajtjet e shumë marrëveshjeve janë të ndryshme nga njëra-tjetra.

Kjo, psh, sjell një sërë tarifash të ndryshme kombëtare për të njëjtin produkt, në varësi të origjinës së mallrave. Ka tarifa standarde për vende jo anëtare të OBT, një tarifë për vendin më të favorizuar (VMF) për anëtarët e OBT, si dhe tarifa të ndryshme preferenciale në përputhje me marrëveshje të tjera tregtare.

Sfera e një marrëveshjeje tregtie ndikon në agjencitë që veprojnë në kufi. Nëse ka të bëjë me më shumë sesa uljen e tarifave, mund të përfshihet një përpjekje e përbashkët e disa agjencive dhe jo vetëm e autoriteteve doganore.

#### 1.4.4 Pasojat e përhapjes së marrëveshjeve të tregtisë

Si rezultat i drejtpërdrejtë i marrëveshjeve të shumta të tregtisë dhe ndryshimeve mes tyre, shpesh brenda një shteti ekzistojnë rregulla të ndryshme tregtie. Kjo vlen sidomos për rregullat e origjinës. Studimet kanë demonstruar që diversiteti i marrëveshjeve të tregtisë sjell mungesë uniformiteti tek regjimet me rregulla origjine preferenciale.

Për të përcaktuar nëse një produkt mund të marrë trajtim preferencial nga një marrëveshje tregtie e caktuar, duhet përcaktuar origjina e tij. Ai duhet të vijë nga një Palë Kontraktore e asaj marrëveshjeje tregtie. Dhe për këtë, ky produkt duhet të ndjekë rregullat e origjinës të specifikuar në atë marrëveshje tregtie.

Duhet vënë re se rregullat preferenciale të origjinës të përdorura për të përcaktuar nëse një produkt mund të përfitojë nga trajtimi preferencial janë të ndryshme nga rregullat jo-preferenciale (të quajtura gjithashtu rregullat “e shtetit më të favorizuar”, apo ShMF), të cilat përdoren për të përcaktuar vendin e origjinës, në mënyrë që të vendosen kufizimet apo kuotat.

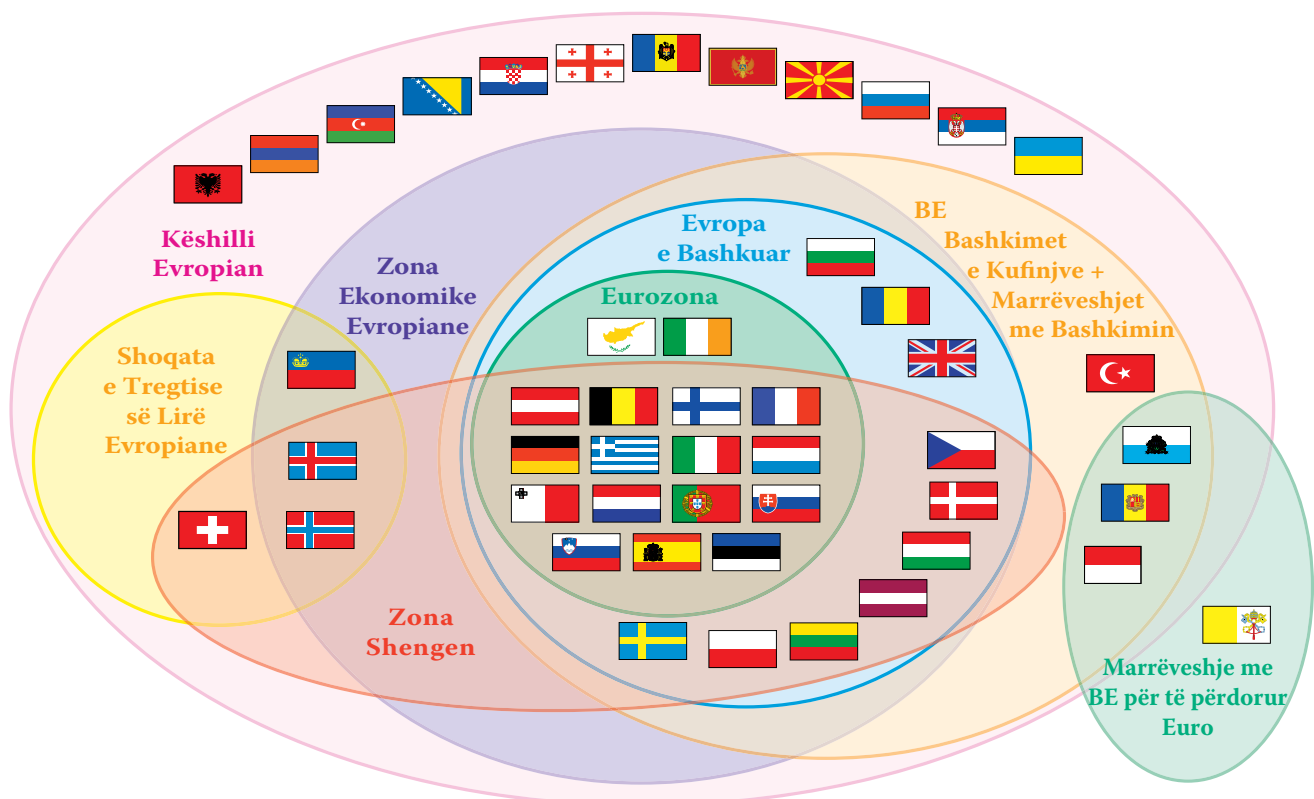
Marrëveshjet e tregtisë zakonisht përmbajnë një grup rregullash të përgjithshme origjine që vlejné për të gjitha produktet. Megjithatë, ato shpesh kanë një listë rregullash origjine për produkte specifike, të cilat mund të shoqërohen me dispozita shtesë.

Përhapja e marrëveshjeve të tregtisë ka sjellë një shkallë mbivendosjeje, e cila në Evropë quhet efekti “tas spageti”, kurse në Azi quhet efekti “tasi me makarona kineze”.

Për agjencitë kufitare, rritja e numrit të marrëveshjeve dhe labirinti i rregullave të origjinës rrit koston e administrimit të marrëveshjeve të tregtisë. Gjithashtu mund të sjellë dublikime gjatë mbajtjes së tabelave të tarifave. Sfidat administrative është edhe më e ndërlikuar në ato shtete që janë palë në shumë marrëveshje tregtie, sidomos nëse këto marrëveshje nuk flasin vetëm për mallra por edhe për shërbime.

Disa vite më pare, BE filloi një program për harmonizimin e rregullave të origjinës: sistemin “pan-evropian” (PANEURO). Ai jep një set të vetëm rregullash origjine për partnerët tregtarë të BE.

Figura 1.3 Shembuj të marrëveshjeve evropiane



Azia Qendrore dhe vendet e tjera të ish-BRSS tani janë anëtarë të marrëveshjes për tregtinë e lire të Komonuellthit të Shteteve të Pavarura (KShP). Bjellorusia, Kazakistani dhe Federata Ruse kanë formuar një Bashkim Doganor (shih Kap. 2). Gjithashtu, Azia Qendrore po ndjek një prirje globale të shumëfishimit të marrëveshjeve, me një

numër të madh marrëveshjesh dypalëshe tregtie që po firmosen në të gjithë rajonin. Politika e tregtisë është një mjedis dinamik i normuar nga instrumente ligjorë ndërkombëtarë të cilët japin parashikueshmëri dhe standardizim. Mjedisi i tregtisë bëhet më i harmonizuar kur vendet i miratojnë këto instrumente.

**Tabelat 1.6 dhe 1.7 janë përshtatur nga Sistemi Informativ i Marrëveshjeve Rajonale të Tregtisë të OBT (RTA-IS) që gjenden në faqen e internetit të OBT, 2011.**

**Tabela 1.6 Shembuj të marrëveshjeve të tregtisë në Evropën Lindore, Kaukazin Jugor dhe Azinë Qendrore**

Emri i MRT	Mbulon	Lloji	Njoftimi
Armenia – Kazakistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Armenia – Moldavia	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Armenia – Federata Ruse	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Armenia – Turkmenistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Armenia – Ukraina	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Zona e Përbashkët Ekonomike (ZPE): Bjellorusi, Kazakistan, Federata Ruse, Ukraina	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Komonuellthi i Shteteve të Pavarura (CIS): Armenia, Azerbajxhan, Bjellorusi, Kazakistan, Kirgiztan, Moldavia, Federata Ruse, Taxhikistan, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Organizata për Bashkëpunim Ekonomik (OBE): Afganistan, Azerbajxhan, Republika Islamike e Iranit, Kazakistan, Kirgiztan, Pakistan, Tashikistan, Turqia, Turkmenistan, Uzbekistan	Mallra	Marrëveshje me sferë të pjeshme	Klauzolë
Gjeorgji – Armenia	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Gjeorgji – Azerbajxhan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Gjeorgji – Kazakistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Gjeorgji – Federata Ruse	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Gjeorgji – Turkmenistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Gjeorgji – Ukraina	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
India – Afganistan	Mallra	PSA	Klauzolë
Kirgiztan – Armenia	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Kirgiztan – Kazakistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Kirgiztan – Moldavia	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Kirgiztan – Federata Ruse	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Kirgiztan – Ukraina	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Kirgiztan – Uzbekistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Azerbajxhan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Bjellorusi	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Ish RFJ e Maqedonisë	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Kazakistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Moldavia	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Federata Ruse	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Tashikistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Uzbekistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV
Ukraina – Turkmenistan	Mallra	MTL	MPTT Neni XXIV

Tabela 1.7 Shembuj të zonave të tregtisë së lirë

ZONA E TREGTISË SË LIRË	PALËT
EEA (Zona Ekonomike Evropiane)	Austria, Belgjika, Bullgaria, Qipro, Rep. Çeke, Danimarka, Estonia, Finlanda, Franca, Gjermania, Greqi, Hungari, Islanda, Irlanda, Italia, Letonia, Lihtenshtejni, Lituania, Luksemburg, Malta, Holanda, Norvegjia, Polonia, Portugalia, Rumania, Sllovakia, Sllovenia, Spanja, Suedia, Mbretëria e Bashkuar
ECUZ	30 anëtarë të EEA + Andorra, San Marino, Turqia
CEFTA (Marrëveshje për Tregtinë e Lirë në Evropën Qendrore)	Shqipëria, Bosnja e Hercegovina, Kroacia, Moldavia, Mali i Zi, Serbia, Ish RFJ e Maqedonisë, UNMIK Kosova
NAFTA (Marrëveshja për Tregtinë e Lirë në Amerikën e Veriut)	Kanada, Meksikë, Shtetet e Bashkuara të Amerikës
EU-CARICOM (Komunit. BE-Karaibe)	27 shtete anëtare të BE + Antigua dhe Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Dominika, Grenada, Guajana, Haiti, Xhamaica, Montserrat, Seint Kits dhe Nevis, Shën Lucia, Shën Vinsent dhe Grenadine, Surinam, Trinidad e Tobago
CAFTA-DR (Republika Dominikane-Marrëveshja për Tregtinë e Lirë në Amerikën Qendrore)	Kosta Rika, Republika Dominikane, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nikaragua, SHBA
LAIA (Shoqata për Integrimin e Amerikës Latine)	Argjentina, Shteti Shumëkombësh i Bolivisë, Brazil, Kili, Kolumbi, Kuba, Ekuador, Meksikë, Paraguaj, Peru, Uruguaj, Republika Bolivariene e Venezuelës
ECOWAS (Komuniteti Ekonomik i Shteteve të Afrikës Perëndimore)	Benin, Burkina Faso, Kepi i Gjelbër, Bregu i Fildishtë, Gambia, Gana, Guinea, Guinea-Bisau, Liberia, Mali, Nigeri, Nigeria, Senegali, Sierra Leone, Togo
CEMAC (Komuniteti Ekonomik e Monetar i Shteteve të Afrikës Qendrore)	Kameruni, Republika e Afrikës Qendrore, Çadi, Rep. Dem e Kongos, Guineja Ekuatoriale, Gaboni
EFTA-SACU Marrëv. Tregtinë e Lirë Evropi + Bashkimi Doganor në Afrikën e Jugut	Islanda, Lihtenshtejni, Norvegjia, Zvicra; Botsvana, Lezoto, Namibia, Afrika e Jugut, Suazilend
CISFTA (Marrëv. Tregtinë e lirë në Komunitetin e Shteteve të Pavarura)	Armenia, Azerbajxhan, Bjellorusi, Kazakistan, Kirgiztan, Moldavia, Federata Ruse, Taxhikistan, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan
SAFTA (MTL në Azinë Jugore)	Bangladesh, Bhutan, India, Maldive, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
APTA (Marrëv. Tregtinë në Azi e Paqësor)	Bangladesh, Kina, India, Laos, Republika e Koresë, Sri Lanka
ASEAN+3	10 shtete të ASEAN (Brunei Darusalam, Kamboxhia, Indonezia, Laos, Malajzia, Mianmar, Filipinet, Singapor, Tailanda, Vietnami) + Kina, Japonia, Republika e Koresë  Zona e Tregtisë së Lirë ASEAN-Australi-Zelanda e Re shtetet ASEAN + Australia, Zelanda e Re

## Përfundimi

Tregtia ndërkombëtare normohet nga nivele të ndryshme legjislacioni. Tani harmonizimi global sigurohet nga marrëveshje ndërkombëtare si MPTT e OBT dhe konventa si Konventa e Rishikuar e Kiotos e OBD dhe Konventa Harmonizuese e KEKBE. Megjithatë, këto marrëveshje dhe konventa duhet të pasqyrohen në legjislacionin rajonal apo kombëtar, në mënyrë që të sigurojnë parashikueshmëri për komunitetin e tregtisë

dhe agjencitë shtetërore. Ndonjëherë për këtë mjafton një dekret; herë të tjera nevojiten reforma të përgjithshme. Shkalla në të cilën legjislacioni kombëtar përputhet me mjedisin ligjor të tregtisë ndërkombëtare ka një ndikim jashtëzakonisht të madh në potencialin e tregtisë. Për të përmbushur ambiciet e tyre në tregtinë ndërkombëtare, vendet thjesht duhet të modernizojnë aktet e tyre ligjore e nënligjore në fushën e doganave.

## Bibliografia

Faqja e internetit e Komisionit të Bashkimit Doganor, 2011. Marrë nga [www.tsouz.ru/news/Pages/1-07-2011.aspx](http://www.tsouz.ru/news/Pages/1-07-2011.aspx) [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Mackay, Angela, 2008, "Menaxhimi i Kufirit dhe Gjinia." Gjinia dhe Reforma e Sektorit të Sigurisë . Eds. Megan Bastick dhe Kristin Valasek. Gjenevë: DCAF, OSBE/ODIHR, UN-INSTRAW, 2008.

Konventa Ndërkombëtare e KEKBE për Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare mbi Mallrat [pdf ]. Marrë nga [www.KEKBE.org/trans/conventn/harmonie.pdf](http://www.KEKBE.org/trans/conventn/harmonie.pdf) [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Faqja e internetit e Organizatës Botërore të Doganave (WCO): [www.wcoomd.org/home.htm](http://www.wcoomd.org/home.htm) [parë për herë të fundit më 27.09.2011].

Konventa e Rishikuar e Kiotos e OBD: [www.wcoomd.org/Kyoto\\_New/Content/content.html](http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html) [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Faqja e internetit e OBT (WTO): [www.wto.org/](http://www.wto.org/) [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Sistemi i informacionit i Marrëveshjeve Tregtare Rajonale të OBT. Marrë nga <http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx> [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Marrëveshjet e OBT: Tekstet origjinale dhe informacionet e tjera të marra nga faqja e OBT [www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/legal\\_e.htm](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm) [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Raporti i Tregtisë Botërore 2011, [pdf ] [www.wto.org/english/res\\_e/booksp.../world\\_trade\\_report11\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp.../world_trade_report11_e.pdf) [parë për herë të fundit në Jan. 2012].

Fjalorthi i Bankës Botërore: [www.worldbank.org/depweb/english/beyond/global/glossary.html](http://www.worldbank.org/depweb/english/beyond/global/glossary.html) [parë për herë të fundit më 27 shtator 2011].



# 2 Nga bashkëpunimi vendas në atë ndërkombëtar

## PËRMBAJTJA

Hyrje	33
2.1 Angazhimet e OSBE për menaxhim kufitar gjithëpërfshirës	33
2.2 Impakti i një menaxhimi jo-efikas të kufirit mbi tregtinë dhe doganat	35
2.3 Futja e një kulture bashkëpunimi	36
2.4 Koncepti i Menaxhimit të Integruar të Kufirit (MIK)	36
2.4.1 Kategoritë e Menaxhimit të Integruar të Kufirit	37
<i>Bashkëpunimi brenda shërbimit</i>	37
<i>Bashkëpunimi ndërmjet agjencive</i>	37
<i>Bashkëpunimi ndërkombëtar</i>	39
2.5 Menaxhimi i Bashkërenduar i Kufirit	40
2.6 Menaxhimi Bashkëpunues i Kufirit	40
2.7 Hartimi i politikave për bashkëpunimin vendas	41
2.8 Politikat e duhura për bashkëpunimin ndërkombëtar	41
2.9 Procedura me Një Sportel	42
2.9.1 Kushtet për krijimin e një mjedisi me Një Sportel	43
2.9.2 Avantazhet e procedurave Me një Sportel	44
2.10 Dokumenti i Vetëm Administrativ i BE (SAD): Instrument Harmonizues	44
2.11 Marrëveshjet e bashkëpunimit	44
2.11.1 Memorandumet e Mirëkuptimit	44
2.11.2 Marrëveshjet dypalëshe	45
2.11.3 Marrëveshjet shumëpalëshe	45
2.11.4 Bashkëpunimi me vendet fqinje	45
Pikat e Kalimit kufitar me “një ndalim”	45
PKK-të e përbashkëta dhe juridiksioni ekstra-territorial	48
2.11.5 Bashkëpunimi rajonal	49
Përfundimi	50
Bibliografia	51
<b>Kutia 2.1</b> PKK-të: Këndvështrimi i një eksperti logjistike	35
<b>Kutia 2.2</b> MPTT	36
<b>Kutia 2.3</b> Bashkëpunimi mes Finlandës dhe Federatës Ruse	38
<b>Kutia 2.4</b> Deklarata “Smart” e Kufirit Kanada-SHBA dhe Plani i Veprimit	39
<b>Kutia 2.5</b> Projekti “Një Sportel” i ish RFJ të Maqedonisë	42
<b>Kutia 2.6</b> Përvoja me procedurat “Një Sportel”: Suedia	42
<b>Kutia 2.7</b> Përvoja me procedurat “Një Sportel”: Finlanda	43
<b>Kutia 2.8</b> Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve e SHBA	45
<b>Kutia 2.9</b> Bashkëpunimi dypalësh: Marrëveshja Afganistan–Pakistan për Tregtinë Tranzit	46
<b>Kutia 2.10</b> Implementimi i parimit të kontrollit “one-stop” (një ndalim) në Shqipëri	47
<b>Kutia 2.11</b> Procedurat e zhdoganimit one-stop në PKK-të bjelloruse	47
<b>Kutia 2.12</b> Rast Studimor: Bashkëpunimi Norvegji-Suedi	47
<b>Kutia 2.13</b> Avantazhet për tregtinë: Postë kufitare “one-stop” mes Zimbabves e Zambias	48
<b>Kutia 2.14</b> Kufiri Afrika e Jugut –Mozambik dhe shembuj të tjerë të PKK-ve të përbashkëta në Afrikën Perëndimore.	48

<b>Kutia 2.15</b>	Bashkëpunimi doganor rajonal nën EurAsEC	49
<b>Kutia 2.16</b>	Misioni i Asistencës Kufitare i BE në Moldavi dhe Ukrainë (EUBAM)	49
<b>Kutia 2.17</b>	Programi i Menaxhimit Kufitar në Azinë Qendrore (BOMCA)	50
<b>Figura 2.1</b>	Shembulli i Zelandës së Re: Bashkëpunimi brenda qeverisë dhe ndër-shtetëror dhe integrimi	38
<b>Figura 2.2</b>	Menaxhimi i Bashkërenduar i Kufirit	40
<b>Tabela 2.1</b>	Aktorët shtetërorë	41

## 2. Nga bashkëpunimi vendas në atë ndërkombëtar

### Hyrje

Dy faktet e rritjes së transaksioneve ndërkufitare dhe rëndësia e tregtisë globale për ekonominë kombëtare po detyrojnë qeveritë të hartojnë procedura më efikase për menaxhimin e kufirit. Për shkak se roli i autoriteteve doganore po ndryshon nga thjesht kujdesi për të ardhurat fiskale të vendit në luajtjen e një roli më të rëndësishëm në menaxhimin e tregtisë ndërkombëtare, praktikat e vjetëruara të punës mund të kufizojnë efikasitetin e organizatave doganore dhe agjencive të tjera që veprojnë në kufi. Për të përballur sfidat e reja të krijuara nga globalizimi, agjencitë kufitare po rrisin bashkëpunimin dhe po krijojnë partneritete. Ky kapitull fillon me prezantimin e Konceptit të OSBE për Sigurinë dhe Menaxhimin e Kufijve. Pas kësaj, i hidhet një sy koncepteve të bashkëpunimit vendas, dhe më tej kalohet në ekzaminimin e aspekteve të bashkëpunimit ndërkombëtar. Ndër të tjera diskutohet edhe mbi konceptet e Menaxhimit të Integruar të Kufirit (shpesh quhet Menaxhim i Koordinuar i Kufirit, apo Menaxhim Bashkëpunues i Kufirit), e ashtuquajtura “një sportel”, Dokumenti i Vetëm Administrativ (SAD) dhe kalimi i kufirit me një ndalesë.

### 2.1 Angazhimet e OSBE për menaxhimin gjithëpërfshirës të kufirit

#### *Koncepti i OSBE për Sigurinë dhe Menaxhimin e Kufirit (OSBE, 2005)*

Koncepti i OSBE për Sigurinë dhe Menaxhimin e Kufirit (BSMC, ose “Koncepti”) është dokumenti bazë mbi të cilin bazohen angazhimet e shteteve anëtare të OSBE për siguri gjithëpërfshirëse në zonat e lehtësimit të tregtisë dhe transportit, kontrollet kufitare (të personave, automjeteve apo ngarkesës), si dhe kërcënimeve ndër-kombëtare në rritje dhe ndikimet e tyre në të gjithë zonën e OSBE. Koncepti është gjithëpërfshirës, është ndër-dimensional, dmth pasqyron të treja dimensionet pjesë të qasjes së punës së OSBE: dimensionin politik-ushtarak, dimensionin ekonomik e mjedisor, si dhe dimensionin njerëzor.

Megjithëse Koncepti nuk është një instrument ndërkombëtar, ai përbën një instrument nga ana e shteteve anëtare të OSBE për të patur kufij të hapur e të sigurtë. Ai pasqyron konsensusin e tyre se mënyra për tu përballur me karakterin sa vjen e më ndërkufitar të zonës së OSBE është duke u përpjekur të bashkëpunohet duke zbatuar një strategji të përbashkët dhe gjithëpërfshirëse për menaxhimin e kufirit.

Koncepti i OSBE për Sigurinë dhe Menaxhimin e Kufirit nuk përmbledh të gjithë Menaxhimin e Integruar të



Kufirit apo Menaxhimin e Bashkërenduar të Kufirit megjithëse në fakt përmban elemente të të dyjave, pasi zbatohet në të 57 shtetet anëtare. Për më tepër, Koncepti përmbush standardet e bashkëpunimit brenda agjencisë, ndër-institucional dhe ndërkombëtar.

Historiku: Koncepti i OSBE për Sigurinë e Menaxhimin u miratua në Lubjanë në dhjetor 2005 në takimin e Trembëdhjetë të Këshillit Ministerial të OSBE. Shtetet Anëtare të OSBE u angazhuan të promovonin kufij të hapur dhe të sigurt dhe të përmirësonin bashkëpunimin ndërshtetëror, me përfitime të ndërsjella, kryesisht duke ndërmarrë përpjekje për të nxitur shkëmbimin e përvojave dhe të praktikave të mira. Koncepti dhe veprimtaritë e lidhura me të kanë për qëllim të ndihmojnë shtetet anëtare në përballjen me kërcënime ndër-shtetërore si terrorizmi, krimi i organizuar, imigrimi i paligjshëm, trafikimi i paligjshëm i armëve, drogave dhe qenieve njerëzore.

Objektivat kryesore të Konceptit janë:

- 1) Nxitja e lëvizjes së lirë e të sigurtë të njerëzve, mallrave, shërbimeve dhe investimeve përtej kufijve, në përputhje me kuadrot ligjore përkatëse, të drejtën ndërkombëtare dhe angazhimet e OSBE, ndër të tjera, duke përmirësuar sigurinë e dokumenteve të udhëtimit dhe nxitur, aty ku mundet, rrethanat që mundësojnë liberalizimin e regjimeve të vizave ...;
- 2) Ulja e kërcënimit nga terrorizmi, përfshirë kontrollin paraprak të lëvizjes kufitare të personave, armëve dhe parave të lidhura me veprimtari terroriste e kriminale;
- 3) Parandalimi dhe lufta kundër krimit të organizuar ndërkufitar, imigrimit të paligjshëm, korrupsionit, kontrabandimit dhe trafikimit të armëve, drogave dhe qenieve njerëzore;
- 4) Nxitja e standardeve të larta në shërbimet doganore dhe strukturat kombëtare përkatëse;
- 5) Nxitja e një trajtimi dinjitoz të të gjithë personave që kërkojnë të kalojnë kufijtë, në përputhje me

kuadrot ligjore kombëtare përkatëse, të drejtën ndërkombëtare, sidomos të drejtat e njeriut, të drejtat humanitare dhe ato të refugjatëve, si dhe angazhimet përkatëse të OSBE;

- 6) Krijimi i kushteve përfituese për zhvillimin ekonomik-shoqëror në territoret kufitare, si dhe për zhvillimin ekonomik e kulturor të personave që u përkasin komuniteteve në zonat kufitare, me akses tek të gjitha mundësitë;
- 7) Nxitja e perspektivave për zhvillim të përbashkët ekonomik dhe ndihmë për krijimin e hapësirave të përbashkëta të lirisë, sigurisë dhe drejtësisë në zonën e OSBE;
- 8) Garantimi i sigurisë në rrjetin e transportit ndërkombëtar për furnizimin me mallra.

Shtojca "Kontribute të mundshme nga OSBE", e riprodhuar më poshtë, jep një skicë të rolit të Organizatës në përmbushjen e qëllimeve të këtij Koncepti.

Me kërkesën e shteteve anëtare të interesuara dhe aty ku ato mund të japin avantazhe të krahasuara dhe vlerë të shtuar, kontributet e OSBE, bazuar në mësimet e nxjerra nga programe të lidhura me kufirin, mund të marrin këto forma, ndër të tjera:

#### A. Lehtësim:

1. Dialogu politik mes shteteve anëtare mbi çështje të lidhura me kufirin, përfshirë zyrat e mira të OSBE;
2. Masa që rrisin besimin në vetvete në zonat kufitare, siç referohen nga dokumente të OSBE, si dhe vendime të marra nga Forumi për Bashkëpunim në fushën e Sigurisë;
3. Dialogu teknik mes shërbimeve kufitare kombëtare dhe strukturave kompetente kombëtare, përmes shkëmbimit të informacionit në të gjitha nivelet;
4. Mundësi mobilizimi dhe bashkërendimi të asistencës.

#### B. Forma të përgjithshme kontribuimi:

1. Asistencë teknike në hartimin dhe zbatimin e strategjive dhe planeve të veprimit kombëtare, bazuar në vizionin e autoriteteve kombëtare dhe angazhimeve të tyre ekzistuese, nëse kërkohet nga një shtet;
2. Asistencë teknike në hartimin, miratimin dhe harmonizimin e legjislacionit përkatës;
3. Asistencë teknike në përmirësimin e efikasitetit të strukturave kufitare, përmes ndarjes së praktikave më të mira;
4. Asistencë teknike në hartimin dhe zbatimin e planeve dhe programeve të trajnimit, nëpërmjet ndarjes së praktikave më të mira dhe shkëmbimeve ndërkombëtare;

5. Shpërndarje e informacionit në përgjithësi, duke rritur ndërgjegjësimin mbi burime ku përfshihen të gjitha përvojat ndërkombëtare, si teknologjitë e reja dhe njohuritë mbi kontrollin e shpejta por efikase të kufirit, ndërtimi i postbllloqeve kufitare, etj.;

6. Identifikim i burimeve për pajisje dhe furnizime të përshtatshme për shërbimet kufitare, me synim mobilizimin e tyre.

#### C. Asistencë e specializuar e mundshme në fushat e mëposhtme:

1. Lufta kundër terrorizmit, krimit të organizuar ndërkufitar, kundër imigrimit të paligjshëm dhe trafikut të lëndëve bërthamore, kimike e armëve konvencionale, si dhe mjeteve të lëshimit të tyre e materialeve të lidhura me to, kundër mbetjeve të rrezikshme, drogës dhe trafikimit të qenieve njerëzore:

(i) Forcimi i rrjeteve ndërkombëtare të shkëmbimit dhe ndarjes së informacionit mbi kërcënimet dhe sfidat e sipërpërmendura ndaj sigurisë;

(ii) Trajnim për krime specifike, për shërbimet kufitare dhe struktura kompetente kombëtare;

(iii) Identifikim i burimeve për pajisje specifike për krime si dhe furnizime, dhe, nëse mundet, mobilizim i burimeve në dispozicion;

(iv) Mjete teknike dhe jo-teknike për detektimin e dokumenteve të paligjshme apo false, me synim rritjen e sigurisë së dokumenteve të udhëtimit dhe vizave;

(v) Nxitje për përfundimin dhe zbatimin e marrëveshjeve për bashkëpunim ndërkufitar;

(vi) Promovim i zbatimit dhe hartimit të normave dhe praktikave shumëpalëshe ndërkombëtare, në përputhje me kuadrin ligjor ndërkombëtar, në lidhje me ekstradimet dhe forma të tjera të bashkëpunimit ligjor për çështje penale në lidhje me terrorizmin dhe krime të tjera të rënda, mbi aspekte të lidhura me sigurinë dhe menaxhimin e kufirit;

(vii) Rritje e bashkëpunimit me synim parandalimin dhe luftën kundër trafikut të paligjshëm të drogave.

2. Lëvizja e lirë dhe e sigurt e personave:

(i) Asistenca teknike dhe këshilla ekspertësh mbi procedurat e hyrje-daljes, përfshirë thjeshtimin e procedurave të vizave, sipas rastit;

(ii) Këshilla ekspertësh mbi rritjen e sigurisë së dokumenteve të udhëtimit;

(iii) Lehtësimi i lëvizjes së lirë dhe të sigurtë të personave nëpërmjet kufijve;

((iv) Nxitje dhe këshilla ekspertësh të strukturave dhe institucioneve të OSBE mbi të drejtat dhe

respektimin e interesave të personave që u përkasin komuniteteve të zonave kufitare, pa paragjykim ndaj personave që u përkasin minoriteteve kombëtare;

- (v) Rritje e ndërgjegjësimit mbi të drejtat e emigrantëve dhe të azilkerkuesve.

### 3. Fusha ekonomike dhe mjedisore:

- (i) Shkëmbimi i praktikave më të mira mbi kalimin kufitar dhe procedurat doganore për importin, eksportin dhe tranzitin, sidomos për të siguruar transportin ndërkombëtar;
- (ii) Nxitja e bashkëpunimit ekonomik ndërkufitar dhe lehtësimit i tregtisë kufitare vendore;
- (iii) Përkrahja e bashkëpunimit ndërkufitar mbi çështje mjedisore që kanë impakt mbi zhvillimin e komunitetit lokal;
- (iv) Lehtësimit i bashkëpunimit ndërkufitar në rastet e katastrofave natyrore apo aksidenteve të rënda në zonat kufitare;

- (v) Garantimi i sigurisë në transportin ndërkombëtar për furnizimin me mallra, nëpërmjet krijimit të një sistemi për dhënien e informacionit paraprakisht mbi mallrat dhe mjetet që transferohen përtej kufijve.

## 2.2 Impakti i pa-efektshmërisë kufitare mbi tregtinë dhe doganat

Mungesa e bashkërendimit mes departamenteve shtetërore dhe agjencive të përfshira në kontrollin e transaksioneve ndërkufitare e ngadalëson tregtinë. Palët tregtare shpesh duhet të përshtaten jo vetëm me lloje të ndryshme të informacionit që kërkohet, por edhe me të njëjtin informacion që kërkohet në formate të ndryshme apo kohë të ndryshme.

Për shembull, në kohën e importit, një agjenci mund të kërkojë informacion të printuar, kurse një tjetër kërkon të njëjtin informacion, por të hedhur elektronikisht në sistem. Por në një datë të mëvonshme mund të jetë e nevojshme

**Kutia 2.1 bazohet në një intervistë të kryer nga Catherine Truel (2011).**

### KUTIA 2.1

#### Kalimet kufitare: Këndvështrimi i një eksperti logjistike

Sipas Sandro Rugel (2011), Zv. President i Lartë i kompanisë së menaxhimit të furnizimeve ISC Global, qëllimi i punës i doganave ka ndryshuar shumë në dekadat e fundit. Tarifat doganore dhe barrierat e tjera tarifore mbi tregtinë janë ulur ose edhe eliminuar duke rritur numrin e marrëveshjeve dypalëshe, shumëpalëshe dhe njëpalëshe (MPTT/OBT). Megjithatë pranohet gjerësisht se tarifat mbi importet mbrojnë prodhimin kombëtar për një kohë të shkurtër, në një periudhë afatgjatë ato parandalojnë, ose të paktën nuk nxisin industrinë vendase të investojnë në produkte dhe procese prodhimi më të reja, më të përparura. Kjo i bën produktet e tyre më pak konkurruese në tregjet ndërkombëtare. Si rrjedhojë, Rugel sheh nevojën e një sërë ndryshimesh.

Nga këndvështrimi logjistik, është shumë e rëndësishme që procedurat kufitare për mallrat që tranzitojnë 2 apo më shumë vende të inkuorohen dhe të kthehen në një pjesë integrale të një procesi të rrjedhshëm të furnizimit. Kjo kërkon dokumentacion standard dhe të pranuar ndërkombëtarisht, i cili mund të transmetohet elektronikisht nëpërmjet sistemeve ekzistuese të TI. Gjithashtu, duhet të garantohet integriteti i këtij dokumentacioni përgjatë sistemit të furnizimit, nëpërmjet standardeve shumë të larta të sigurisë. Duhet të jetë pothuajse e pamundur të bëhen ndryshime të paligjshme në cilëndo pikë gjatë këtij procesi.

Është shumë e rëndësishme që organizatat doganore moderne të kenë në të gjitha nivelet staf të trainuar mirë dhe të paguar mirë, specialistë që të jenë të ndërgjegjshëm për rolin e tyre të rëndësishëm brenda zinxhirit të furnizimit. Gjithashtu është shumë e rëndësishme që ligjet dhe aktet nënligjore të të gjitha vendeve të jenë të qëndrueshme dhe që aktorët e zinxhirit furnizues të mund të presin një zbatim të qëndrueshëm dhe të mirë të legjislacionit doganor dhe të procedurave të import/eksportit.

Megjithatë, vitet e fundit barrierat jo-tarifore janë bërë një fenomen i pranueshëm i cili nuk gjen zbatim në çështje si siguria, terrorizmi, shëndeti dhe pastërtia, si dhe trafiku i qenieve njerëzore. Shumë prej tyre kërkojnë procese të shtrenjta dhe të zgjata, si dhe kontrole fizike në vendkalime kufitare (VKK). Nëse këto kontrole nuk mund të kryhen "pa përjashtime", mund të ketë gabime, si dhe mundësi për akte të paligjshme në nivele të ndryshme. Autoritetet kombëtare dhe ato ndërkombëtare duhet të bashkëpunojnë në nivel shumë të lartë për të zgjidhur këto çështje. Duhet të gjenden dhe të zbatohen kundërmasa efikase dhe të përdorshme. Agjencitë doganore të mirë-trajnuara dhe efikase si dhe agjencitë e tjera në kufi luajnë një rol domethënës në këtë proces.

Rugel e sheh rritjen ekonomike globale si një shtyllë thelbësore që mban lart rritjen ekonomike dhe paqen shoqërore vendase. Që të rritet ekonomia globale duhet të ekzistojë një rrjedhë e pandërprerë në zinxhirin furnizues ndërkombëtar.



**Shembull i një qendre logjistike.**

të raportohet e njëjta gjë elektronikisht tek një agjenci e tretë, e cila ka një sistem të ndryshëm. Ky fragmentim i kërkesave rrit jo vetëm rrezikun për gabime por edhe koston e transaksioneve. Për më tepër, ulet edhe efikasiteti i agjencive që veprojnë në kufi, nëse i njëjti informacion mbledhet disa herë nga organizata të ndryshme.

Sipas një dokumenti nga Britania e Madhe, Thjeshtimi i tregtisë në të gjitha kufijtë e Mbretërisë së Bashkuar (dhjetor 2009), mendohet se kostoja e procedurave të tregtisë, përfshirë procedurat doganore dhe të kalimit të kufirit shkon në 2 deri në 5% të vlerës së mallrave që tregtohen. Sipas Komisionit Evropian, përgjysmimi i kostove të procedurave burokratike të tregtisë do të sillte kursime mbarë botërore në rreth 300 miliardë euro në vit për tregtarët. Vetëm në Mbretërinë e Bashkuar, edhe një kursim prej vetëm një përqind të vlerës së mallrave të tregtuara nëpërmjet kufijve të saj kanë një vlerë prej pothuajse 6 miliardë sterlina në vit. Një studim ka treguar se në të gjitha rajonet e botës, ekuivalentet e tarifave (kostot që dalin nga vonesat e importit) i kalojnë kostot e tarifave të tregtisë. Çdo ditë më shumë e kaluar në tranzit për frutat dhe perimet është e barabartë me uljen e çmimeve me 0.9 përqind.

Pra është e qartë se bashkëpunimi mes agjencive që veprojnë në kufi do të sillte jo vetëm më shumë efikasitet në përpunim, por edhe kursime financiare të konsiderueshme. Megjithatë, bashkërendimi i veprimtarive kufitare shtetërore kërkon kombinimin e shumë funksioneve, kulturave dhe organizatave të ndryshme. Këto masa bashkërenduese janë nisur tashmë mes disa vendeve. Konceptet që në përvojën e tyre janë provuar se funksionojnë mirë mund të shihen si “praktikat më të mira”.

## 2.3 Futja e një kulture bashkëpunimi

Detyrimet dhe baza për bashkërendimin dhe bashkëpunimin e agjencive që veprojnë në kufi pasqyrohen në instrumente të nivelit të lartë, si psh Marrëveshja MPTT e OBT, e përmendur në Kapitullin 1, “Tregtia dhe Dogana: Kuadri Ligjor Ndërkombëtar”.

### KUTIA 2.2

#### MPTT

Diskutimet mbi bashkërendimin dhe bashkëpunimin e agjencive që veprojnë në kufi janë mbështetur në MPTT 1994, Neni VIII – Tarifat dhe Formalitetet lidhur me Importin dhe Eksportin, Paragrafi 1(c) i të cilit thekson “nevojën për të minimizuar rastet dhe ndërlikimet e formaliteteve të import-eksportit si dhe për të ulur dhe thjeshtuar dokumentacionin e kërkuar për import dhe eksport”.

Nga të gjitha agjencitë që veprojnë në kufi, janë autoritetet doganore ato që janë përgjegjëse në më të shumtën e rasteve për nisjen e veprimtarive bashkërenduese në kufi. Megjithatë, në disa vende ky rol është marrë përsipër nga agjenci të tjera. Koncepti i “Menaxhimit të Integruar të Kufirit” (MIK) përdoret gjerësisht nga Bashkimi Evropian. Disa të tjerë, si OBD parapëlqejnë termin “Menaxhim i Bashkërenduar i Kufirit”, ndërsa BB shpesh i referohet si “Menaxhim Bashkëpunues i Kufirit”. Siç u tha në seksionin 2.1, OSBE përdor termin “Menaxhim Gjithëpërfshirës i Kufirit”, i cili nuk përmbledh tërësinë e Menaxhimit të Integruar, apo atij të Bashkërenduar të Kufirit, megjithëse përmban elemente të të dyve, pasi ato zbatohen në të 57 vendet pjesëmarrëse.

## 2.4 Koncepti i Menaxhimit të Integruar të Kufirit (MIK)

*Udhëzimet e Komisionit Evropian për Menaxhimin e Integruar të Kufirit në Ballkanin Perëndimor* (KE, 2007) e përkufizojnë këtë koncept si më poshtë: “MIK përfshin bashkërendimin dhe bashkëpunimin mes të gjitha autoriteteve dhe agjencive përkatëse të përfshira në sigurinë e kufijve dhe lehtësimin e tregtisë për të krijuar sisteme efikase, eficiente dhe të integruara të menaxhimit të kufirit, në mënyrë që të arrijnë synimin e përbashkët të kufijve të hapur, por të kontrolluar e të sigurtë.”

Sipas Partneritetit Global për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë, MIK përkufizohet si më poshtë: “Menaxhimi i Integruar i Kufirit është organizimi dhe mbikëqyrja e veprimtarive të agjencive që veprojnë në kufi, për të arritur synimin e përbashkët të lehtësimit të lëvizjes së ligjshme të njerëzve dhe mallrave, paralel me sigurimin e kufijve dhe përmbushjen e detyrimeve ligjore kombëtare.”



Pikë kalimi kufitar në Neshtin, Serbi.

MIK synon lehtësimin e lëvizjes së ligjshme të njerëzve dhe mallrave, paralel me sigurimin e kufijve dhe përmbushjen e detyrimeve ligjore kombëtare. Ai zbatohet nëpërmjet përmirësimit të bashkëpunimit dhe bashkërendimit mes të gjitha autoriteteve dhe agjencive përkatëse të përfshira në menaxhimin e kufirit, si psh rojeve kufitare, Doganës, administratave për inspektimin veterinar dhe fitosanitar, ministrive të transportit dhe autoriteteve të migracionit.

Ka dy kategori MIK, bashkëpunimi i brendshëm mes agjencive kufitare brenda një vendi, dhe bashkërendimi ndërkombëtar mes vendeve fqinje. Bashkëpunimi ndër-institucional mes agjencive të ndryshme kufitare është elementi thelbësor i MIK, dhe ky bashkëpunim duhet drejtuar nga një agjenci e fuqishme dhe me mandat politik.

Organizata Botërore e Doganave e shpjegon këtë si më poshtë: “Në mbështetje dhe me shumë rëndësi për Menaxhimin e Integruar të Kufirit është zbatimi i konceptit Me një Sportel, qoftë i kompjuterizuar apo jo. Koncepti Me një Sportel dhe udhëzimet për zbatimin e tij janë hartuar nga Qendra e OKB për Lehtësimin e Tregtisë dhe Biznesin Elektronik, dhe është publikuar si Rekomandimi 33 i OKB/CEFACT... Zbatimi i konceptit Me një Sportel [duhet të merret në konsideratë] gjatë zbatimit të Sistemit të Menaxhimit të Integruar të Kufirit.” (OBD, 2008)

### 2.4.1 Kategoritë e Menaxhimit të Integruar të Kufirit

Sipas udhëzimeve të Komisionit Evropian për Menaxhimin e Integruar të Kufirit (KE, 2007), MIK kryesisht përfshin bashkërendimin dhe bashkëpunimin në veprimtaritë kufitare, paralel me zbatimin e detyrimeve ligjore. Bashkëpunimi ka tre shtylla kryesore:

Bashkëpunimi brenda institucionit

Bashkëpunimi ndër-institucional

Bashkëpunimi ndërkombëtar

#### ***Bashkëpunimi brenda institucionit***

Bashkëpunimi brenda institucionit duhet të kuptohet si bashkëpunim dhe menaxhim i brendshëm i proceseve, informacionit dhe burimeve, i kryer brenda një ministrie apo agjencie përgjegjëse për një set specifik detyrash.

Ka dy mënyra për funksionimin e kësaj (KE, 2007, fq. 19–20):

a) Mes niveleve vendore, rajonale dhe qendrore (bashkëpunim vertikal). Këtu përfshihen bashkëpunimi brenda institucionit mes ministrive apo organeve të nivelit të lartë në nivel qendror dhe agjencive që veprojnë në kufi. Kjo mund të ilustruhet me rrjedhën poshtë të informacionit, si psh rregullore apo udhëzime të reja të dala nga një ministri apo autoritet qendror për zbatim nga punonjësit në kufi.



iStockphoto

b) Mes njësitëve të ndryshme në të njëjtin nivel (bashkëpunimi horizontal). Këtu përfshihet bashkëpunimi mes njësitëve të ndryshme që përfaqësojnë të njëjtin autoritet, përfshirë të gjitha depot e zhdoganimit në brendësi të territorit. Kjo mund të karakterizohet nga bashkëpunimi mes agjencive si psh shërbimet e departamentit të bujqësisë si në kufi ashtu dhe në brendësi të territorit.

#### ***Bashkëpunimi ndër-institucional***

Bashkëpunimi ndër-institucional duhet të kuptohet si bashkëpunim që kryhet në nivel vendor, psh në kufi. Ky është bashkëpunim horizontal dhe bashkërendim mes punonjësve të shërbimeve të ndryshme në nivele të ndryshme hierarkie.

Kjo kryhet:

a) Si në nivel rajonal ashtu dhe atë qendror;

b) Mes ministrish apo organesh shtetërore me detyra të ndryshme në lidhje me menaxhimin e kufirit.

Në praktikë, ky lloj bashkëpunimi mund të ketë nivele të ndryshme formalizmi. Aty mund të ketë shkëmbim jozyrtar ditor informacioni, apo bashkëpunim zyrtar në kufi, si dhe planifikim i rregull ndër-institucional apo strategji bashkëpunimi afatgjatë. Është e rëndësishme që të ekzistojnë procedura për identifikimin e përgjegjësive dhe kompetencave përkatëse, në mënyrë që të shmangen mbivendosjet dhe dyzimet.

Në praktikë, ndërveprimet dhe detyrimet për bashkëpunim dhe integrim shpesh janë të ndërlikuara. Institucionet shtetërore mund të përballen me situata të ndërlikuara që mund të duan njohuri specifike jashtë fushës së tyre.

Sipas udhëzimeve të Komisionit Evropian për MIK, ka tre lloje bashkëpunimi ndër-institucional në kufi dhe brendësi të territorit (KE, 2007, fq. 21):

- Përpunim i bashkërenduar në PKK. Kontrollat dhe procedurat, përfshirë rendin e tyre, duhet të jenë të qarta për të gjitha palët, ashtu si edhe ndarja e përgjegjësive për detyrat e ndryshme mes autoriteteve përkatëse;
- Sistemet e integruara të teknologjisë së informacionit si dhe vlerësim i integruar i rrezikut;





**Bashkëpunimi ndërkombëtar**

Në të përfshihet (KE, 2007, fq. 21–22):

a) Bashkëpunimi në nivel lokal mes zyrtarëve nga secila anë e kufirit. Ky bashkëpunim mund të ketë si synim, psh, përmirësimin e proceseve operacionale ditore;

b) Bashkëpunimi mes shteteve fqinje. Këtu mund të përfshihen çështje të ndryshme, si psh demarkacioni/shenjimi i kufirit, menaxhimi i kufirit, organizimi i patrullave të përbashkëta, apo organizimi i zyrave të kontaktit për të përmirësuar shkëmbimin e informacionit;

c) bashkëpunimi në nivel shumë-kombësh. Këtu futen çështjet dhe kërcënimet ndërkombëtare, si psh krimi ndërkufitar, migrimi i paligjshëm, trafiku i qenieve njerëzore, terrorizmi dhe kontrabandimi i mallrave. Psh mund të përfshihet shkëmbimi i informacionit me agjencitë e sigurisë dhe menaxhimit të kufirit nga vende të ndryshme në lidhje me veprimtaritë kriminale, krijimi i programeve të përbashkëta të sigurisë, negociimi i marrëveshjeve të njohjeve dypalëshe, etj.

**Kutia 2.4, e cila përshkruan Deklaratën dhe Planin e Veprimit Kufi i Zgjuar i Kanadasë-SHBA, paraqet një shembull tjetër të zbatimit të bashkëpunimit ndërkombëtar në menaxhimin e kufirit.**

**KUTIA 2.4****Deklarata dhe plani i Veprimit Kufi i Zgjuar mes Kanadasë-SHBA**

Që në vitin 2001, mes Kanadasë dhe SHBA është fuqizuar bashkëpunimi kufitar nëpërmjet Deklaratës dhe Planit të Veprimit Kufi i Zgjuar. Vizioni ishte ai i një kufiri të shëk. XXI, nëpërmjet lehtësimit të lëvizjes si dhe sigurisë. Ai mbështetet në parimin se siguria kombëtare dhe siguria ekonomike nuk janë objektiva kundërshtuese. Deklarata u vu në praktikë nëpërmjet zbatimit të një Plani Veprimi me 30 pika për një Kufi të Zgjuar. Në fushën ndërkombëtare, ky Plan Veprimi ka shërbyer si model për një menaxhim kufiri dhe bashkëpunim të suksesshëm. Suksesi i procesit Kufi i Zgjuar është pranuar gjerësisht nga publiku, industria dhe qeveri të tjera.

Plani i Veprimit Kufi i Zgjuar ka 4 shtylla:

**Siguron lëvizjen e njerëzve**

Ndarja e udhëtarëve me rrezikshmëri të ulët nga ata me rrezikshmëri të lartë si dhe lehtësimi i lëvizjes së të parëve është një aspekt kyç në lëvizjen e sigurtë të njerëzve. Psh, Kanadaja dhe SHBA kanë krijuar NEXUS, një program vullnetar për lehtësimin e lëvizjes dhe njerëzve me rrezikshmëri të ulët. NEXUS është operacional në 11 PKK me shumë qarkullim, si dhe do të shtrihet në PKK-të ajrore nëpërmjet zbatimit të NEXUS-ajri.

**Siguron lëvizjen e mallrave**

Qarkullimi i sigurtë i mallrave organizohet sipas një parimi të ngjashëm. Në partneritet me sektorin privat, përdoret informacion dhe teknologji e avancuar për të identifikuar dhe përshpejtuar dërgesat me rrezikshmëri të ulët në kufirin Kanada-SHBA. Psh, programi Tregti e Lirë dhe e Sigurtë (FAST) lehtëson lëvizjen ndërkufitare të mallrave tregtare dhe shoferëve të kamionëve me rrezikshmëri të ulët dhe të miratuara më parë. FAST tani është operacional në 12 PKK me shumë qarkullim. Ai vihet në zbatim nga Nisma dypalëshe për Sigurinë e Kontenjerëve.

**Investimi në infrastrukturë të sigurtë**

Qeveria kanadeze po investon 665 milionë dollarë kanadezë për të përmirësuar dhe mbrojtur PKK-të e saj ajrore, detare dhe tokësore. Ligji për Efikasitetin e Transportit në shëk. XXI i SHBA financon projekte transporti në korridoret dhe PKK e SHBA përgjatë kufirit Kanada-SHBA. Këto dy vende vazhdojnë të përmirësojnë infrastrukturën kufitare për të mbështetur më mirë programe si NEXUS dhe FAST,

siç mund të shihet nga zgjerimi i planifikuar i korsive të dedikuara për FAST në PKK Pacific Highway dhe Ambassador.

**Bashkërendimi dhe shkëmbimi i informacionit për realizimin e këtyre objektivave**

Kanadaja dhe SHBA kanë krijuar Ekiye për Zbatim të Integruar të ligjit në Kufi (IBET) të cilat hetojnë bashkarisht veprimtaritë kriminale dhe terroriste ndërkufitare. IBET-et tani janë operacionale në 15 rajone përgjatë kufirit.

*Burimi: Public Safety Canada, 2008.*



**Dogana kanadeze në kufirin mes SHBA dhe Kanadasë.**

## 2.5 Menaxhimi i bashkërenduar i kufirit

Përkufizimet e dhëna më poshtë për Menaxhimin e Bashkërenduar të Kufirit (MBK) janë marrë nga Studimi nr. 2 i OBD “Menaxhimi i Bashkërenduar i Kufirit – një koncept” (Aniszewski, Qershor 2009).

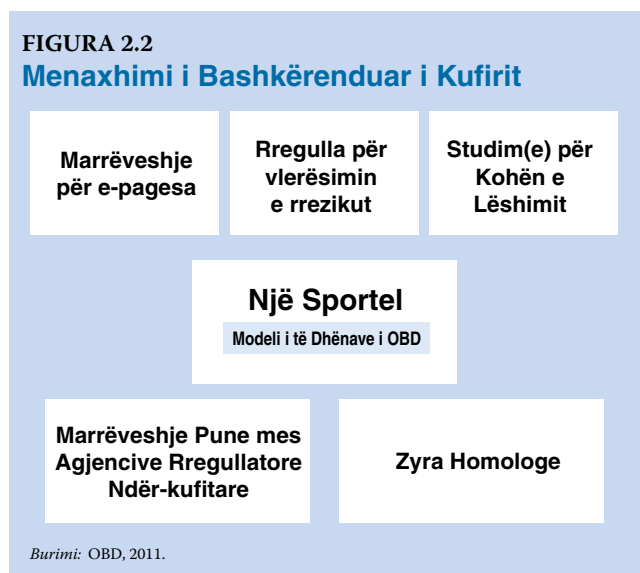
“Termi Menaxhim i Bashkërenduar i Kufirit (MBK) i referohet një qasjeje të bashkërenduar nga agjencitë e kontrollit kufitar, si në nivel kombëtar ashtu dhe në atë ndërkombëtar, në kontekst të përpjekjeve për më shumë efikasitet në menaxhimin e qarkullimit të mallrave dhe njerëzve, paralel me ruajtjen e ekuilibrit me detyrimet ligjore. Megjithëse shumë organizata këtë e quajnë “Menaxhim të Integruar të Kufirit”, OBD parapëlqen termin “Menaxhim i Bashkërenduar i Kufirit”, pasi i jep më shumë rëndësi parimit të bashkërendimit të politikave, programeve dhe rezultateve, teksa shmang perceptimin e favorizimit të një zgjidhjeje të vetme.” (Aniszewski, qershor 2009, fq. 6)

“Menaxhimi i Bashkërenduar i Kufirit përfaqëson një qasje të menaxhimit të kufijve duke përfshirë agjencitë e shërbimit publik që punojnë përtej kufijve të portofolave, në një mënyrë të bashkërenduar, për të arritur një synim të përbashkët, duke i dhënë një përgjigje kohezive qeveritare sfidave të menaxhimit të kufirit.” (Aniszewski, qershor 2009, fq. 8)

Si MIK, MBK ka dy dimensione të ndryshme: një sistem të brendshëm të menaxhimit të kufirit (përfshirë bashkëpunimin brendashërbimit dhe atë ndër-institucional) si dhe sistemin ndërkombëtar të menaxhimit të kufirit.

Ai sjell avantazhe të mëdha që ndihen në nivel shtetëror si dhe në nivel të agjencive individuale të kufirit. Përveç aktorëve shtetërorë, MBK sjell përfitime edhe për sektorin privat (sidomos transportuesit, kompanitë dërguese si dhe shoqatat e industrisë dhe biznesit).

**Figura e OBD ilustron elementet kyçe të një sistemi MBK. Disa prej këtyre elementeve do të përshkruhen në hollësi në këtë kapitull ose në kapituj të tjerë.**



## 2.6 Menaxhimi Bashkëpunues i Kufirit

Megjithëse tradicionalisht roli i Doganave dhe agjencive të tjera të menaxhimit të kufirit ka qenë “roja i kufirit”, koncepti i Bankës Botërore për “Menaxhimin Bashkëpunues të Kufirit” bazohet në parimin që, në kontekstin aktual të ekonomisë globale, agjencitë e kufirit dhe bashkësia ndërkombëtare e tregtisë duhet të punojnë sëbashku për të arritur synimet e përbashkëta nga të cilat përfitojnë të gjitha palët (Doyle, 2010, fq. 15–16).

“Menaxhimi bashkëpunues i kufirit përmban konceptin e “një kufiri virtual” ku kalon i gjithë transporti dhe zinxhiri furnizues, ku mallrat dhe pasagjerët mund të kontrollohen nëse janë të pranueshëm përpara se të mbërrijnë në kufirin fizik”, (Doyle, 2010, fq. 16). Parimet e “segmentizimit të doganave”, “menaxhim rreziku bazuar në informacion zbulimi” dhe “klientët e besuar” si psh Operatorët Ekonomikë të Autorizuar luajnë një rol të rëndësishëm në këtë koncept (Doyle, 2010, fq. 16–17).

Ndër përbërësit kyçë të konceptit të Menaxhimit Bashkëpunues të Kufirit përfshihen të mëposhtmit, të marrë nga Ditari i Doganave Botërore, vëll. 4/1 (Doyle, 2010, fq. 18–19):

- Politikat duhet të hartohen bazuar në supozimin se pjesa më e madhe e pasagjerëve dhe mallrave janë të ligjshëm. Kjo nënkupton, ndër të tjera, nevojën për masa të përmirësuar të rrjeteve ndërshtetërore dhe ndër-institucionale.
- Proceset duhet të kryhen bazuar në tregues “të bazuar në rezultat, si psh rritje e nivelit të përputhjes me rregullat doganore, konkurrueshmëri në eksport, etj, dhe jo fokusim në “rezultate” si psh vëllimi i transaksioneve të kontrolluara përkundrejt përputhjes;
- personeli i menaxhimit të kufirit duhet të ketë aftësitë, njohuritë dhe sjelljet e duhura për të menaxhuar proceset e reja;
- Rekomandohet përdorimi i TI për të arritur pritshmëritë në rritje për ndërveprim dhe shkëmbim informacioni si në nivel kombëtar ashtu edhe ndërkombëtar;
- Rritja e nivelit të infrastrukturës dhe ambienteve është një hap i rëndësishëm për përmirësimin e efikasitetit të kontrollit rregullator dhe proceseve të lehtësimit të tregtisë.

Mandati politik për përpjekje të përmirësuar bashkëpunimi dhe bashkërendimi në menaxhimin e kufirit është diçka që vihet në plan të parë nga të treja modelet e sipërpërmendura (2.4 -2.6).

Në mënyrë që të vihet në zbatim bashkërendimi kombëtar dhe ndërkombëtar, është i domosdoshëm një mandat politik i qartë dhe i fortë. Më poshtë janë ato që kërkohen:

- Mbështetje politike nga nivelet më të larta (dmth Kryeministria, apo një ent i ngjashëm me autoritet mbi organizatat e tjera shtetërore);
- Hartimi i legjislacionit dhe rregulloreve kombëtare që lejojnë zbatimin e MIK;
- Caktimi i një agjencie kryesore;
- Hartimi i Memorandumeve të Bashkëpunimit (MM) me agjencitë e tjera dhe aktorët e tjerë shtetërorë.

## 2.7 Hartimi i politikave të nevojshme për bashkëpunimin brenda vendit

Në praktikë, kufiri është një zonë e ngarkuar ku janë të pranishme shumë organizata qeveritare. Disa janë të pranishme fizikisht, kurse disa të tjera ua delegojnë veprimtaritë e tyre autoriteteve doganore. Psh, në studimin e saj për mjedisin e sigurisë në MB, SITPRO ka identifikuar një sërë aktorësh shtetërorë dhe i ka ndarë në dy grupe: ata me autoritet ekzekutiv, përgjegjës drejtpërsëdrejti për kontrollin e mjedisit ndër-kufitar, si dhe të tjerët me rol hartues politikash. Mes këtyre organizatave, ka nga ato që janë të pranishme në kufi, si Dogana, kurse të tjera përfaqësohen vetëm në nivel qendror shtetëror, si psh

**Tabela 2.1 është përshtatur nga Shqyrtimi i Nismave të Sigurisë në Tregtinë Ndërkombëtare të Mbretërisë së Bashkuar, SITPRO (Tabela 3, fq. 8).**

**Tabela 2.1 Aktorët Shtetërorë**

Ekzekutivi	Politika
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agjencia e të ardhurave dhe Doganës e Madhërisë së saj (HMRC)</li> <li>• Autoritetet shëndetësore portuale</li> <li>• Departamenti i Biznesit, Inovacionit dhe Aftësive (ish BERR)</li> <li>• Autoriteti i Aviacionit Civil</li> <li>• Ekzekutivi për Shëndetin dhe Sigurinë</li> <li>• Agjencia Kufitare e MB</li> <li>• Thesari i Madhërisë së Saj</li> <li>• Agjencia Detare dhe e Rojes Bregdetare</li> <li>• Agjencia rregullatore për ilaçet dhe produktet e shëndetit</li> <li>• Inspektoriati për shëndetin e bimëve dhe farat</li> <li>• Policia</li> <li>• Komisioneri i Trafikut /Departamenti i Transportit</li> <li>• Agjencia për Shërbimet e Automjeteve dhe Operatorëve</li> <li>• Doganat e SHBA: kontrollet e eksportit në portet e MB</li> <li>• Administrata për Ushqimin dhe Ilaçet e SHBA: autorizim i eksporteve të ushqimit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agjencia e të ardhurave dhe Doganës e Madhërisë së saj</li> <li>• Departamenti i Transportit</li> <li>• Home Office</li> <li>• Departamenti i Biznesit, Inovacionit dhe Aftësive (ish BERR)</li> <li>• Departamenti për Mjedisin, ushqimin dhe çështjet rurale (DEFRA)</li> <li>• Agjencia për Standardet e Ushqimit</li> <li>• Ekzekutivi për Shëndetin dhe Sigurinë</li> <li>• Thesari i Madhërisë së Saj</li> <li>• Inspektoriati për shëndetin e bimëve dhe farat e</li> <li>• Shërbimi shtetëror veterinar</li> </ul>



**Një punonjës i policisë kufitare në Bitola, ish RFJ e Maqedonisë, instrukturon kolegun e tij për identifikimin e dokumenteve false.**

Departamenti i Tregtisë. Disa të tjera janë të përfaqësuara në të gjitha nivelet.

Të gjitha organizatat që veprojnë në kufi kanë objektiva strategjike, kërkesa, dokumentacion, procese dhe sisteme TI të ndryshme. Kjo ka mundësi të rrisë sasinë e dokumentacionit dhe të krijojë dublikime. Për shkak të raportimit të tyre të brendshëm vertikal, këto organizata kanë prirje të punojnë veçmas, duke krijuar kështu mundësi për veprimtari të mbivendosura. Mungesa e bashkërendimit mund të sjellë edhe udhëzime dhe kërkesa kundërshtuese me njëra-tjetrën.

## 2.8 Politikat e nevojshme për bashkëpunimin ndërkombëtar

Bashkëpunimi ndërkombëtar mund të kryhet mes organizatave doganore të vendeve fqinje, por edhe mes territoreve që janë larg gjeografikisht nga njëra tjetra. Mes shteteve jo fqinje, bashkëpunimi ndërkombëtar mund të lindë mes marrëveshjeve ndërkombëtare apo ratifikimit të konventave.

Konventat Ndërkombëtare të renditura më poshtë përmbajnë elementet e bashkëpunimit ndërkombëtar. Ato më të afërtat janë përshkruar më me hollësi në Kapitullin 1, “Tregtia dhe Doganat: Kuadri Ligjor Ndërkombëtar”.

- Konventa Ndërkombëtare e OBD për Thjeshtimin dhe Harmonizimin e Procedurave Doganore (Konventa e Kiotos, 1974)
- Konventa Ndërkombëtare e KEKBE për Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare të Mallrave (Gjenevë, 1982)
- Konventa Doganore për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave nën mbulesën e Kuponave TIR (Konventa TIR, 1975)
- Konventa Ndërkombëtare mbi Asistencën e Ndërsjellë Administrative për Parandalimin, Hetimin dhe Shtypjen e Shkeljeve Doganore (Nairobi, 1977)

- Konventa Ndërkombëtare për Përshkrimin e Harmonizuar të Mallrave dhe Sistemin e Kodimit (Bruksel, 1983)
- Konventa e OBD për Pranimin e Përkohshëm (Stamboll, 1990)
- Konventa për Kontratën për Transportin Rrugor Ndërkombëtar të Mallrave (CMR, Gjenevë, 1956)

bëtar dhe ndërkombëtar. Krijimi i parimit “Me një Sportel” është mbështetur nga pjesa më e madhe e modeleve të menaxhimit të kufirit. OBD e përkufizon parimin Me një Sportel si më poshtë: “Një instrument inteligjent që u mundëson palëve të përfshira në tregti dhe transport të dorëzojnë informacion dhe dokumente të standardizuara në një pikë të vetme hyrjeje për të kryer të gjitha veprimet për importin, eksportin dhe transitin.” (OBD, 2010).

Sipas KEKBE, “Me një Sportel” mund të përshkruhet si “një sistem që u mundësojnë tregtarëve të dorëzojnë informacion tek një ent i vetëm, për të përmbushur detyrimet rregullatore të import-eksportit”. Në praktikë

## 2.9 Një Sportel

Janë hartuar një sërë instrumentesh praktike për të përmirësuar bashkëpunimin dhe bashkërendimin kom-

**Kutia 2.5 është marrë nga Raporti i Misionit të Vlerësimit dhe Monitorimit: Forcimi i Menaxhimit të Integruar të Kufirit në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi (Organizata Ndërkombëtare për Migrimin/IOM, 2010, fq.59).**

### KUTIA 2.5

#### Projekti me Një Sportel i Rep ish Jugosllave të Maqedonisë

Projekti me një sportel, EXIM, u vu në funksionim në ish Rj të Maqedonisë në nëntor 2008. Ky sistem është pjesë e një sistemi Me një Sportel/Shërbimi me një Ndalesë (SW/OSS) i cili është ende në krijim e sipër. Aktualisht ky sistem lidh 16 agjenci shtetërore. Sistemi EXIM, i cili punon 24 orë në ditë, ka një ndërfaqe online e cila u mundëson operatorëve ekonomikë të aplikojnë dhe marrin elektronikisht të gjitha dokumentet e nevojshme për licenca import-eksporti dhe kuotat e tarifave. Licencat dhe kuotat jepen në përputhje me parimin “shërbehët ai që mbërrin i pari”. Ky sistem gjithashtu mundëson monitorimin elektronik të pagesave të taksave administrative dhe tarifave të tjera. Sistemi EXIM ka filluar fazën e parë të të ashtuquajturit Sistemi me një Sportel për Kontrollin e Eksportit dhe Importit dhe Kontrollin e One Stop Shop, i cili ul kohën për kalimin e kufirit si dhe procedurat për kontrollin e personave dhe mallrave. Institucionet e përfshira në EXIM e pranojnë se ka mundësi për tu përpunuar më shumë dhe për t'i thjeshtuar procedurat, si dhe për zgjerimin e fushëveprimit të projektit. Në fazën e dytë, sistemi do të integrohet në Sistemin

e ri për Përpunimin e të Dhënave Doganore (DCPS), sistemin e MIK, sistemin TI të Veterinarisë, sistemet TI të Transportit, si dhe do të përfshijë certifikatat e tjera të nevojshme për import e eksport. Kontrollat e sigurisë doganore kryhen në PKK, kurse zhdoganimi i mallrave kryhet në brendësi të territorit pasi janë kryer kontrollat tregtare dhe fiskale. Dogana është shumë aktive në vlerësimin e rrezikut dhe në përzgjedhjen e tregtisë dhe transaksioneve për kontroll. Kjo është arritur nëpërmjet zhvillimeve të dukshme në kriteret e përzgjedhjes të vendosur në Sistemin ASYCUDA bazuar në risk, të cilat pastaj zbatohen mbi deklaratat e importit. Ekziston një sistem i menaxhimit të integruar të rrezikut. Përgjegjës për zbatimin e analizës së rrezikut, përzgjedhjes si dhe hartimin e profileve dhe treguesve të rrezikut, të cilët përdoren në të gjithë Doganën është Departamenti për Analizën e Rrezikut brenda Sektorit për Kontroll dhe Hetime. Është krijuar një bazë të dhënash e centralizuar. Ajo përditësohet rregullisht nëpërmjet mbledhjes së informacionit nga burime të ndryshme, sidomos deklaratat doganore.

**Kutia 2.6 është marrë nga Përmbledhja e Studimeve të KEKBE për Rastet me një Sportel, 2009.**

### KUTIA 2.6

#### Një përvojë me një Sportel: Suedia

Rreth 12 mijë kompani dhe 7 mijë shtetas përdorin një apo më shumë shërbime Me një Sportel të Doganës Suedeze. Klientët kryesorë janë importues, eksportues dhe agjentë doganorë.

Një Sportel u financua fillimisht me fonde të dedikuara nga qeveria suedeze. Kur krijohen dhe vihen në zbatim shërbime të reja, financimi bëhet nga buxhetet ekzistuese që ka çdo shërbim publik përkatës. Disa nisma përdorin partneritete privat-publik për krijimin e sistemeve të reja dhe më komplekse.

Prezantimi i mjedisit Me një Sportel në Suedi solli këto përfitime: procedura të pandërprera, cilësi më të lartë/më pak gabime, ripërdorimin e informacionit dhe përpunim më të shpejtë nga shërbimet publike. Më pak kohë do të thotë më pak para për tu shpenzuar për dërgimin e të njëjtit informacion dy herë në shërbime publike të ndryshme.

Kjo do të thotë që kostot e përputhjes janë ulur dukshëm. Një përllogaritje tregon se ulja është 20-5-%, në varësi të kërkesave të secilit operator. Shkëmbimi elektronik i informacionit sjell më pak gabime dhe më shumë cilësi, gjë që sjell një vazhdimësi dhe kryerje të pandërprerë të proceseve.

Për qeverinë suedeze, nisja e Me një Sportel solli shkurtim të kohës që duhej shpenzuar me detyra që kërkonin aftësi më të ulta, dhe rritjen e mundësive për dedikimin e burimeve për procese apo procedura që janë më komplekse apo të pamundura për tu informatizuar. Një shembull është parimi Me një Sportel për ri-kthimin e parave për eksportet kur Dogana Suedeze ka ulur kohën e shpenzuar me kontrollat dokumentare me 50%; Bordi Suedez i Bujqësisë e ka ulur kohën e përpunimit me 40% dhe klientët marrin subvencionet në gjysmën e kohës që u duhej përpara se të fillonte nga puna parimi Me një Sportel.

kjo do të thotë që Me një Sportel ofron “një hyrje” (të llojit fizik apo elektronik) për përpunimin e të gjitha procedurave, të dhënave dhe detyrimeve në lidhje me lëshimin dhe zhdoganimin e një transaksioni tregtar ndërkombëtar. I gjithë procesi mbikëqyret nga një agjenci e cila bashkërendon me agjencitë e tjera dhe merr drejtimin e kontrolleve të kombinuara (KEKBE, 2003, fq.2).

Tregtarët ndërkombëtare duhet të përgatisin dhe dorëzojnë sasi sa vjen e në rritje informacioni tek autoritete shtetërore kontrolluese të ndryshme. Kjo është bërë një pengesë serioze për bizneset, dhe mund të pengojë zhvillimin e tregtisë ndërkombëtare. Për agjencitë e sigurisë dhe menaxhimit kufitar, zbatimi i konceptit Me një Sportel mundëson rrjedhën e shpejtuar dhe të thjeshtuar të informacionit mes agjencive tregtare dhe

shtetërore. Sporteli i Vetëm Elektronik diskutohet më në hollësi në Kapitullin 7, “Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Inspektimi pa Hapje”.

### 2.9.1 Kushtet për krijimin e një Mjedisi Me një Sportel

Në mënyrë që të vihet në zbatim një mjedis Me një Sportel duhen përbushur kushtet e mëposhtme (KEKBE, 2003, fq.3):

- Kërkesat ligjore për të dhëna duhet të minimizohen dhe duhet të standardizohen grupet e të dhënave;
- Përdorimi i TIK për të maksimizuar shpërndarjen e të dhënave, që sjell një tregti ndërkombëtare më të shpejtë, më të lehtë dhe më pak të shtrenjtë;

#### Kutia 2.7 është marrë nga Përmbledhja e Studimeve të KEKBE për Rastet me një Sportel, 2009.

##### KUTIA 2.7

#### Një përvojë me një Sportel: Finlanda

Në fillim të viteve 90, për një anije që mbërrinte në një port finlandez mund të duhej të plotësoheshin deri në 7 formularë të ndryshëm. Brenda e formularëve ishte 80-90% e njëjtë, vetëm se struktura e tyre nuk përputhej. Brenda ishte e thjeshtë, përmbante informacion identifikues, kohën e prituri për mbërritjen ose kohën e prituri për nisje, hollësi mbi mallin dhe mallrat e rrezikshme, në nivel statistikor. Si rrjedhojë, bëhej shumë punë e panevojshme dhe e shtrenjtë.

Detyra e parë ishte të bindeshin autoritetet e ndryshme se kishte nevojë për reformë, dhe për të patur një formular të përbashkët në letër. Një përllogaritje paraprake e kostove tregoi se në nivel kombëtar mund të kurseheshin qindra mijëra euro. Procesi filloi në vitin 1991, dhe sistemi i parë elektronik u krijua në 1993-1994; fillimisht me një kuadër MIK, bazë të dhënash RB2 dhe terminale të mbyllur. Kurse sistemi aktual PortNet është në funksionim që në vitin 2000, kur zëvendësoi sistemin e vjetër. Këto 10 vite janë bërë disa përmirësime të këtij sistemi.

Përdoruesi (zakonisht agjenti i anijes apo operatori i terminalit) mund të hedhë informacionin e mëposhtëm dhe të kryejë këto funksione:

- Njoftim për mbërritje në port, me informacion identifikues për anijen, kohën e prituri të mbërritjes, portet e mëparshme, njoftim të hollësishëm mbi mallrat e rrezikshme, njoftim mbi mallin (fillimisht si statistika, në drejtim të deklaratës së përgjithshme të mallit, pranuar nga Zyra Doganore), listën e pasagjerëve, dispozitat e anijes;
- Njoftim për nisje nga porti, e ngjashme me sa më lart, por këtë herë jo aq e plotë (ka zhvillime të reja);
- Lëshimi i një numri reference të vetëm, të përbashkët doganor për anijen, i vlefshëm përgjatë të gjithë vizitës;
- Tarifat e paguara dhe vendimet e autoritetit për heqjen e detyrimit të pagesës së tyre;
- Listë përjashtimesh nga pagesa për anijet e transportit që kanë kontratë me një kompani vendase për trajtimin e mbetjeve të anijeve;
- Një kërkesë drejtuar portit për të lejuar një anije të caktuar në port dhe reagimi i atij portit me anë të një vendimi për

atë çështje;

- Njoftim i Kodit Ndërkombëtar të Sigurisë së Anijeve dhe Porteve (njoftim sigurie, sipas Organizatës Ndërkombëtare Detare);
- Njoftim i terminalit në lidhje me kontenjerët;
- Bazë e të dhënave për anijet, me informacion bazë përkatës mbi të gjitha anijet që kanë vizituar më parë Finlandën;
- Një pjesë e kufizuar e bazës së të dhënave me kodet për Mallrat e Rrezikshme Detare Ndërkombëtare;
- Baza e të dhënave UN LOCODE, ku përfshihen zonat portuale;
- Bazë të dhënash për informacionin identifikues dhe të dhënat e kontaktit për të gjithë agjentët që përdorin sistemin;
- Bazë të dhënash për informacionin identifikues dhe të dhënat e kontaktit për të gjithë portet;
- për të porositur shërbime portuale, si psh rimorkim, ujë, energji elektrike, telefon (një shërbim i përdorur shumë pak);
- Gjashtë formularë të FAL të Organizatës Detare Ndërkombëtare (IMO) që prodhohen automatikisht nga informacioni.

Në kohën përpara kompjuterëve, agjentët e anijeve dorëzonin dokumenta të printuara, veçmas, tek të gjithë autoritetet, ose me faks ose dorazi. Një rast i dokumentuar tregon se numri i fakseve që dërgoheshin në vit u ul nga 50 mijë në 365. Regjimi i vjetër nuk i nxiste agjentët të korrigjonin gabimet duke dërguar fakse të rinj apo dokumenta të tjera dorazi. Thjesht nuk bëhej. Të dhënat për anijen duhet të ishin të sakta edhe nëse agjenti nuk e kishte informacionin. Kështu që agjentët e shpiknin atë që nuk e dinin. Për anijet e linjës, ka leverdi pasi thjesht kopjojnë njoftimin e vjetër si njoftim të ri dhe ndryshojnë vetëm pjesët që duhet. Gjithashtu, autoritetet portuale mund dhe në fakt shpesh importojnë informacionin e PortNet në sistemet e tyre të faturimit për faturim automatik.

- Përdorimi i Modelit të të Dhënave Doganore të OBD, i cili është rezultat i përpjekjeve të përbashkëta mes qeverisë dhe tregtisë. Ai siguron një kuadër efikas për thjeshtimin dhe harmonizimin e të dhënave. Në zemër të bashkëpunimit ndërkombëtar është shkëmbimi i të dhënave. Është e qartë që është shumë më e lehtë të bashkëpunohet nëse partnerët në fjalë përdorin informacion që është i së njëjtës cilësi, sasi dhe format. Modeli i të dhënave i OBD standardizon jo vetëm të dhënat e mbledhura nga agjencitë doganore por edhe formatin në të cilin mblidhen. Kjo është një bazë e shkëlqyer për zhvillimet e ardhshme të bashkëpunimit.

### 2.9.2 Avantazhet e punës Me një Sportel

Ky sistem sjell një sërë avantazhesh (KEKBE, 2003, fq. 3). Për tregtarët: kursime nëpërmjet zhdoganimit dhe lëshimit më të shpejtë, më shumë parashikueshmëri dhe transparencë të rregulloreve qeveritare, si dhe përdorim më të mirë dhe efikas të burimeve në dispozicion.

Për qeveritë: nivele më të larta përputhjeje (me ligjin), mundësi për të përdorur teknika menaxhimi risku për kontrolle dhe zhdoganime, si dhe përdorim më të mirë dhe efikas të burimeve në dispozicion.

Kohët kanë treguar krijimin e shumë programeve Me një Sportel, të cilat tani po zbatohen me efikasitet në të gjithë botën (KEKBE, 2003, fq. 3-4):

- Në Suedi dhe Holandë ekziston një autoritet i vetëm, ku Dogana kryen detyrat dhe zbaton të gjitha kontrollet e lidhura me kufirin siç i janë ngarkuar nga autoritetet shtetërore;
- Edhe në SHBA ekziston një sistem i vetëm. Atje ka një program pilot i cili u mundëson tregtarëve dhe bizneseve të hedhin të dhëna të standardizuara vetëm një herë. Më pas sistemi ia shpërndan këto të dhëna agjencive kompetente;
- Në Singapor dhe Mauritius ka një sistem të automatizuar. Ky sistem u mundëson tregtarëve të dorëzojnë deklaratat elektronike në autoritete të ndryshme për përpunim dhe miratim. Më tej lejet e miratuara i dërgohen aplikuesit në kompjuterin e tij. Në rastin e Singaporit, tarifrat dhe taksat për tu paguar i ngarkohen automatikisht llogarisë bankare të tregtarit aplikues.

Gjithashtu, Shërbimi Doganor Korean ka filluar përdorimin e një sistemi të bazuar në Internet, me një portal për Doganën. Nga ky portal, tregtarët mund të përdorin të paktën 162 shërbime administrative. Portali është kthyer në një ambient Me një Sportel, i cili lidh 14 agjenci të ndryshme qeveritare. Në vitin 2008 kjo solli mbi 3.5 miliardë dollarë amerikanë kursime. (Asia Pacific Customs News, 2009)

## 2.10 Dokumenti i Vetëm Administrativ i BE(DVA): Instrument për harmonizim

DVA është deklarata doganore për të gjithë BE-në (KE, Bashkimi Tatimor dhe Doganor, 2006a). Ajo u prezantua në vitin 1988 për të modernizuar mbledhjen e të dhënave për deklaratat doganore të BE. Përdoret brenda kuadrit të BE për tregtinë me vendet e treta dhe për lëvizjen e mallrave jo të BE-së, brenda BE-së.

Në Bashkimin Evropian, zbatimi i DVA ka këto synime:

1. T'i bëjë kërkesat administrative kombëtare të hapura. Kjo përbën bazën për përparim dhe thjeshtim;
2. Të racionalizojë dhe ulë dokumentacionin administrativ (përfshirë dokumentacionin statistik, tatimor, të transportit dhe kontrollit të shkëmbimit);
3. Të ulë sasinë e informacionit dhe të standardizojë të dhënat e kërkuara;
4. Të krijojë një gjuhë të kuptueshme në të gjitha Shtetet Anëtare (SHA). Kjo lehtëson problemet linguistike me dokumentet që hartohen në vende të ndryshme; në këtë mënyrë vendosen kode të përbashkëta dhe harmonizohen të dhënat që mund të transmetohen nga një SHA në një tjetër.

Shtetet e Shoqatës Evropiane për Tregtinë e Lirë (EFTA) e kanë përdorur DVA të BE që në fillimet e saj në 1988. BE dhe vendet e EFTA e kanë "zgjerruar" Konventën për Thjeshtimin e Formaliteteve të Tregtisë së Mallrave. Është krijuar një mekanizëm i cili, në disa kushte të caktuara, i mundëson shteteve të treta të bëhen palë kontraktuese në këtë konventë dhe në DVA të BE. Të gjitha shtetet kandidate për në BE ishin (janë) të detyruara të fusin dhe përdorin DVA përpara hyrjes në BE si dhe të jenë të përgatitura plotësisht nga ana operationale, ligjore dhe teknike për sistemin e përbashkët të transitit. Edhe vende të tjera kanë shfaqur interes për DVA dhe e kanë përfshirë në nivel kombëtar.

## 2.11 Marrëveshjet e bashkëpunimit

Mund të përdoren një sërë llojesh marrëveshjesh bashkëpunimi.

### 2.11.1 Memorandume Mirëkuptimi

Memorandumet e Mirëkuptimit (MM) janë instrumente të përdorur gjerësisht për të përcaktuar marrëdhënien mes disa palëve. Ndër të tjera, ato mund të përdoren për të përcaktuar marrëdhënien mes departamenteve të ndryshme brenda një qeverie. Mund të përdoren edhe

për të përcaktuar rolet dhe përgjegjësitë e agjencive të ndryshme në një kufi. MM-të mund të jenë dokumente detyruese ligjërish, por vetëm nëse përmbajnë elemente ligjore për të modifikuar traktatet ekzistuese, pa rishkruar tërësisht traktatin origjinal. Një avantazh i MM është se ato nuk kanë nevojë për miratimin e degës legjislative dhe kështu mund të hartohen dhe zbatohen lehtësisht. Siç është përmendur më lart, futja e një modeli menaxhimi kufiri si MIK apo MBK shpesh shoqërohet me firmosjen e një MM nga të gjitha agjencitë përkatëse.

**Kutia 2.8 përshkruan Nismën e Sigurisë së Kontenjerëve e SHBA, me tekst të marrë nga publikimi i Agjencisë së SHBA për Doganat dhe Mbrojtjen e Kufirit, *Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve: Plan Strategjik 2006-2011* dhe nga faqja e internetit e Departamentit për Sigurinë e Brendshme të SHBA. Shpjegime më të hollësishme për NSK mund të gjenden në Kapitullin 3, “Ekuilibrimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit dhe krijimin e Partneriteteve me Industrinë Private”.**

#### KUTIA 2.8

### Nisma e SHBA për Sigurinë e Kontenjerëve

Nisma e SHBA për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK) merret me kërcënimin ndaj sigurisë kufitare dhe tregtisë globale që paraqet përdorimi i mundshëm nga terroristët i kontenjerëve për transport detar për të transportuar armë. NSK propozon një regjim sigurie të krijuar për tu siguruar që të gjithë kontenjerët që paraqesin një potencial për rrezik nga terrorizmi të identifikohen dhe inspektohen në portet e huaja përpara se të vendosen në anije me destinacion SHBA. Dogana dhe Mbrojtja Kufitare (DMK) e SHBA ka stacionuar ekupe multi-disiplinore me punonjës amerikanë nga DMK dhe Agjencia Hetimore për Imigrimin dhe Doganat (AHKD) për të bashkëpunuar me homologët e tyre në vendet pritëse. Misioni i tyre është të shënjestrojnë dhe përzgjedhin kontenjerët për kontroll, dhe të hartojnë informacione hetimore shtesë në lidhje me kërcënimet terroriste ndaj mallrave të destinuara për në SHBA. Nëpërmjet NSK, autoritetet doganore të SHBA punojnë me administratat doganore të vendeve pritëse për të vendosur kritere sigurie për identifikimin e kontenjerëve me rrezikshmëri të lartë. Kontenjerët me rrezikshmëri të lartë kontrollohen nëpërmjet inspektimit pa hapje dhe teknologjisë për zbulimin e rrezatimit përpara se të dërgohen për në porte amerikane.



Vulosja e një kontenjeri gjatë procesit të inspektimit.

### 2.11.2 Marrëveshjet dypalëshe

Në kufi, zbatimi dhe vizibiliteti i marrëveshjeve dypalëshe varet nga marrëveshja dhe se si janë përkthyer në legjislacionin kombëtar. Normalisht, kjo rezulton thjesht në procedura të reja dhe dokumentacion të brendshëm. Megjithatë, në disa raste mund të jetë shumë e dukshme, si psh në rastin e NSK, e cila përfshin caktimin e një punonjësi të doganave të SHBA në një port të huaj, gjë që e bën marrëveshjen mes SHBA dhe atij vendi shumë të dukshme (shih Kutinë 2.8). Ky lloj bashkëpunimi ndërkombëtar bëhet më i nevojshëm me rritjen e nevojës së Doganës për të monitoruar përputhjen përgjatë të gjithë zinxhirit furnizues, dhe jo vetëm në PKK. Shumëfishimi i marrëveshjeve të tregtisë, psh, sidomos kur ndikon në sektorë me tarifa të larta, kërkon një bashkëpunim të fortë ndërkombëtar.

### 2.11.3 Marrëveshjet shumëpalëshe

Marrëveshjet shumëpalëshe rrallë zbatohen drejtpërdrejt në kufi. Që të zbatohen ato zakonisht duhet të përkthehen në legjislacion kombëtar. Kështu ndodh psh me marrëveshjet e OBT, në të cilën tarifat e “Kombit më të Favorizuar” janë baza për tarifat kombëtare që përdoren në kufi për të mbledhur taksat. Në Kapitullin 1, “Tregtia dhe Dogana: Kuadri Ligjor Ndërkombëtar” diskutohen më në hollësi marrëveshje shumëpalëshe të ndryshme si dhe konventa ndërkombëtare.

### 2.11.4 Bashkëpunimi me vendet fqinje

Bashkërendimi i veprimtarive të agjencive të ndryshme shtetërore të një vendi të vetëm në kufi është sfidë në vetvete, por bashkërendimi me agjenci të një shteti tjetër ka edhe më shumë elemente që duhet të merren parasysh. Bashkërendimi sjell një sërë përfitimesh. Kalimi më i shpejtë i kufirit mes dy vendeve u mundëson tregtarëve tu shërbejnë më shpejt klientëve në të dy anët e kufirit, duke zgjeruar kështu rajonin në të cilin kryejnë biznes. Gjithashtu u mundëson autoriteteve doganore të shteteve të ndryshme të merren me ekonomi të shkallëve të ndryshme, duke bashkuar burimet në PKK-të e tyre. Aktualisht autoritetet doganore përdorin disa metoda për të bashkërenduar veprimtaritë e tyre të menaxhimit të kufirit.

#### *Pikat e Kalimit Kufitar (PKK) me “një ndalesë”*

Megjithëse nuk ka një përkufizim global të PKK-ve me “një ndalesë” – baza për statusin e tyre ligjor mund të variojë nga MM në marrëveshje dypalëshe – një publikim i OBD rendit tiparet e mëposhtme (Kieck, 2010):

- zyrat e të dy shteteve janë shumë pranë njëra tjetrës, kështu që për kalimin kufitar nevojitet vetëm “një ndalesë”;
- përcaktohet një zonë kontrolli (apo zona) brenda të cilave punonjësit e të dy shteteve kryejnë kontrolle në përputhje me ligjet e tyre përkatëse;

- zona e kontrollit përfshin zyrat, zonat e inspektimit dhe ambiente të tjera dhe zakonisht ndodhet brenda territorit kombëtar të vetëm një shteti;
- formalitetet e imigrimit, import-eksportit trajtohen si një transaksion i pandërprerë mes të dyja vendeve;
- inspektimet dhe kontrollet e mallrave apo automjeteve zakonisht kryhen në prani të punonjësve nga të dyja shtetet.

PKK-t me një ndalesë ofrojnë disa avantazhe, si përsa i përket zbatimit të ligjit ashtu edhe përfitimeve ekonomike. Fakti që autoritetet kufitare të të dyja vendeve punojnë krahas krahas rrit eficientë në përgjithësi nëpërmjet shkëmbimit të informacionit dhe përdorimit më të mirë të burimeve në dispozicion (përdorim i përbashkët i infrastrukturës, skanerëve, personelit, etj). Gjithashtu, edhe komunikimi bëhet më i lehtë dhe kohët e pritjes si dhe kostot ulen shumë.

**Kutia 2.9 është një citim i një deklaratë për shtyp të UNCTAD (Konferenca mbi Tregtinë dhe Zhvillimin e OKB) që u lëshua më 4 shkurt 2011 dhe mund të lexohet ende në faqen e internetit zyrtar të UNCTAD.**

## KUTIA 2.9

### Bashkëpunimi dypalësh: Marrëveshja për tregtinë tranzite mes Afganistanit dhe Pakistanit

Në mesin e shkurtit 2011, Afganistani dhe Pakistani filluan zbatimin e një marrëveshjeje të re që kishte për qëllim lehtësimin e tregtisë mes dhe nëpërmjet dy vendeve. Marrëveshja e firmosur në tetor 2010 pasqyron rekomandimet e UNCTAD për përdorimin e masave lehtësuese për tregtinë për të nxitur zhvillimin e tregtisë mes dy vendeve.

Marrëveshja për tregtinë tranzite Afganistan-Pakistan (APTTA) erdhi pas Marrëveshjes së Tregtisë Tranzite të Afganistanit (ATTA) të firmosur në vitin 1965 mes Pakistanit dhe Afganistanit për të lehtësuar transitin e mallrave të eksportuara dhe importuara nga Afganistani nëpërmjet portit pakistanez të Karaçit. Marrëveshja aktuale lejon përdorimin e më shumë porteve dhe kompanive transportuese – përfshirë kamionë afganë – si dhe rrit numrin e PKK-ve që mund të përdoren. Gjithashtu lejon që eksportet afgane për në Indi të përdorin kufirin tokësor mes Pakistanit dhe Indisë. Pakti parashikon edhe përdorimin e territorit afgan për tregtinë mes Pakistanit dhe vendeve të Azisë Qendrore.

UNCTAD ka reklamuar shpesh përfitimet që sjellin përmirësimet në masat e tranzitit për Afganistanin dhe Pakistanin. Për Afganistanin, ndër përfitimeve kryesore është aksesin më i madh në tregjet përtej detit, nëpërmjet porteve pakistaneze. Për Pakistanin është shumë e rëndësishme të arrijë akses më të mirë në tregjet e Azisë Qendrore. Gjithashtu, tregtia tranzit – mallrat që udhëtojnë

mes të dyja vendeve për në vende të tjera – mund të sjellin të ardhura nëpërmjet përdorimit më të madh të shërbimeve logjistike të transportit në Afganistan, që është një vend pa dalje në det, dhe nga përdorimi më i madh i porteve në Pakistan. Megjithatë Afganistani nuk ka dalje në det, pozicioni i tij gjeografik i jep një rol të madh si një portë për tregtinë në brendësi të Azisë Qendrore. Në Pakistan, kryesisht është terminali në Karaçi si dhe importuesit dhe eksportuesit pakistanezë që përfitojnë nga ekonomitë e shkallës që mund të gjenerojë qarkullimi i shtuar me Afganistanin. Në terma afatgjatë, ekonomitë e shkallës me vëllime më të mëdha tregtie ndihmojnë në uljen e kostove të transaksionit për të gjithë tregtarët. Kostot më të ulëta pastaj ndihmojnë në zgjerimin e mëtejshëm të tregtisë ndërkombëtare – ajo që ekonomistët e quajnë “cikël virtuos”.

Në të dyja vendet UNCTAD po implementon aktualisht projekte për lehtësimin e tregtisë, të financuara nga BB, të cilat përfshijnë masa për të rritur efikasitetin e regjimit dypalësh të tranzitit mes Pakistanit dhe Afganistanit. Për të arritur objektivin e harmonizimit të tregtisë së Pakistanit me standardet ndërkombëtare, Ministria e Tregtisë, në bashkëpunim me UNCTAD nisi në vitin 2001 një Projekt Kombëtar për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit. Mes disa arritjeve të tjera, ky projekt kontribuoi me sukses në krijimin e një Komiteti Kombëtar për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit (KKLTT) dhe për prezantimin e një Dokumenti të Vetëm Administrativ për mallrat që hyjnë apo dalin nga vendi. Deklarata e Mallrave që përdoret tani aplikon Dokumentin e Vetëm Administrativ për të lehtësuar tregtinë. Bashkëpunimi i UNCTAD me KKLTT dhe Ministrinë e Tregtisë po vazhdon nën Projektin 2 për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit, i cili filloi në 2010. Një prej objektivave të projektit të dytë është përmirësimi i tranzitit ndërkombëtar, përfshirë zbatimin e APTTA si dhe hapa të tjerë me qëllim zgjerimin e aksesit të Pakistanit në tregjet e Azisë Qendrore.

Në Afganistan, UNCTAD ka bashkëpunuar me Ministrinë e Financës dhe të Tregtisë që në vitin 2004. Projekti i saj Modernizimi Emergjent i Doganave dhe Lehtësimi i Tregtisë përfshin zbatimin e Sistemit të Automatizuar për të Dhënat Doganore (ASYCUDA) të UNCTAD si dhe mbështetjen për procesin e hyrjes së Afganistanit në OBT. Gjithashtu jep asistencë për përgatitjen e negociimit të APTTA dhe do të japë asistencë për zbatimin e saj.



**Kamionë duke kaluar kufirin për në Afganistan.**



Për më tepër, siç ka vënë në dukje Rrjeti Ndërkombëtar i Universiteteve të Doganës në një artikull të kohëve të fundit (Kieck, 2010, p. 7): “Koncepti me një ndalesë mund të përdoret për të luftuar mashtrimin duke lehtësuar zhdoganimin e mallrave bazuar në një deklaratë të vetme doganore, gjë që parandalon zëvendësimin e një grupi dokumentesh me një tjetër.”

Koncepti me një ndalesë zakonisht kërkon që të gjitha funksionet e kontrollit të kufirit të zhvendosen në një

ambient me një ndalesë. Megjithatë, gjatë një faze tranzicioni dy administratat doganore mund të bien dakord të kryejnë kontrolle të përbashkëta doganore, kurse funksionet e tjera si psh kontrolli i imigracionit të vazhdojnë të kryhen me dy ndalesa. Në disa PKK, edhe këto ndërhyrje minimale mund të përkthehen në kursime të dukshme të kohës dhe rritje të efikasitetit. Me kalimin e kohës bëhet i mundur zbatimi i konceptit me një ndalesë për të gjitha funksionet e tjera të kontrollit kufitar.

**Kutia 2.10 është përshtatur nga Raporti i Misionit të Vlerësimit dhe Monitorimit (MVM): Forcimi i MIK në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi (IOM, 2010, fq.23).**

#### KUTIA 2.10

##### Zbatimi i parimit të kontrollit “me një ndalesë” në Shqipëri

Në Shqipëri janë miratuar procedura standarde të përbashkëta për zbatimin në praktikë të parimit të kontrollit “me një ndalesë”, dhe në të gjitha PKK-të kryesore janë vendosur ekipe të përbashkëta për MIK, me punonjës të Doganave dhe të PKM. Analiza e riskut kryhet në bazë të një akti ligjor të miratuar nga Ministri i Brendshëm, Ministri i Financave dhe Ministri i Bujqësisë, Ushqimit dhe Mbrojtjes së Konsumatorit. Ky akt përcakton modalitetet e bashkëpunimit për shkëmbimin e informacionit mes të gjitha

agjencive kufitare që janë të lidhura me analizën e riskut. Autoritetet përkatëse shqiptare kanë ndërmarrë një sërë hapash drejt implementimit të “konceptit me një sportel”, përfshirë firmosjen, në janar 2009, të një marrëveshjeje mes Doganave Shqiptare dhe Policisë së Kufirit dhe Migracionit për implementimin e një projekti pilot për pasagjerët dhe mallrat në kufijtë me ish-RFJ të Maqedonisë dhe Greqinë. Aktualisht ai është në fazën eksperimentale.

**Kutia 2.11 bazohet në një informacion të dhënë nga Komiteti i Doganave Shtetërore i Republikës së Bjellorusisë (2011).**

#### KUTIA 2.11

##### Procedurat e kontrollit me një ndalesë në PKK-të bjelloruse

Procesi i zhdoganimit kufitar me një ndalesë në Bjellorusi mbledh në një vend të vetëm të gjitha llojet e kontrollet që duhen, pra kontrollet doganore, kufitare, veterinarë, të shëndetësisë, si dhe kontrolle të tjera. Si rezultat asnjërit nuk i duhet të ndalojë më shumë se një herë në pikën e kontrollit kufitar, me përjashtim të ndalimit në shenja trafiku brenda vetë zonës së PKK-së.

Sistemi i ri i kontrollit funksionon si më poshtë:

- Kontrollet e nevojshme për njerëzit, mjetet që ngasin dhe/ose mallrat që mund të transportojnë kryhen në një vend, normalisht pa qenë nevoja që njerëzit të zbresin nga automjetet e tyre;
- Punonjësit nga autoritetet e ndryshme të kontrollit shkojnë tek automjeti i parkuar dhe i kryejnë

sëbashku procedurat e duhura të kontrollit (intervistojnë personat, inspektojnë mjetin);

- Dokumentacioni i nevojshëm plotësohet dhe dorëzohet direkt nga një punonjës shtetëror tek tjetri.

Përfitimet e procedurave me një ndalesë janë si më poshtë:

- Koha totale e kontrollit për persona fizikë në PKK është ulur (ka shkuar në 2-3 minuta për kontrollin në vijën e gjelbër dhe në 15 minuta për kontrollin në vijën e kuqe);
- Kalimi i kufirit është bërë më i lehtë (nuk është nevoja të dalësh nga automjeti).

**Kutia 2.12 është marrë nga Kieck, 2010, fq. 6–7.**

#### KUTIA 2.12

##### Rast studimor: Bashkëpunimi mes Norvegjisë dhe Suedisë

Në PKK-të mes Norvegjisë dhe Suedisë, punonjësit e njërit shtet janë të autorizuar të kryejnë kontrolle në emër të shtetit tjetër, përveç kontrolleve të tyre. Ky variacion i parimit me një ndalesë kërkon një shkallë të lartë harmonizimi dhe sidomos besim mes të dyja palëve.



**Vendkalimet kufitare “me një ndalesë” sjellin shumë përfitime.**

### ***PKK-të e përbashkëta dhe juridiksioni ekstra-territorial***

Marrëveshjet me një ndalesë përcaktojnë me kujdes aplikimin e juridiksionit ekstra-territorial (Kieck, 2010, fq. 10). Mes çështjeve që duhen zgjidhur janë edhe:

- Demarkimi i qartë i kufirit/zonës kufitare;
- rendi i kontrolleve;
- Kompetencat e punonjësve, përfshirë juridiksionin në rastet e shkeljeve, dhe imunitetet e punonjësve të huaj;
- Kufizimi i ekzekutimit të kontrolleve në zona kontrolli të përcaktuara;
- Finalizimi i formaliteteve të vendit në dalje, përpara se të fillojë puna për formalitetet në vendin e hyrjes;
- qartësi në lidhje me transferimin e të ardhurave të mbledhura nga një zonë kontrolli në një vend tek vendi tjetër i hyrjes; si dhe në lidhje me transferimin e mallrave të ndaluara dhe të sekuestruara.

**Kutitë 2.13 dhe 2.14 janë marrë nga Fondi Trust për Negociatat për Lehtësimin e Tregtisë, i UNCTAD, Shënim Teknik nr. 14, janar 2011 (Bot. 3), që mund të gjendet dhe në faqen e internetit të UNCTAD.**

#### **KUTIA 2.13**

### **Avantazhet për tregtinë: një PKK me një ndalim në kufirin mes Zimbabves dhe Zambias**

Tregtia në Afrikë mori një hop në dhjetor 2009 pas përfundimit të fazës së fundit të ndërtimit të infrastrukturës rrugore. PKK-ja me një ndalesë mes Zimbabves dhe Zambias i përgjysmoi kohët e pritjes për transportuesit e mallrave, gjë që ndihmoi në përmirësimin e biznesit dhe në klimën e investimeve.

Kjo PKK është pjesë e përmirësimeve të bëra në Korridorin Veri-Jug (KVJ). KVJ është një nga rrugët kryesore të tregtisë në Afrikë, që kalon tranzit në Tanzani, Republikën Demokratike të Kongos, Zambia, Malau, Botsvana, Zimbabve, Mozambik dhe Afrikën e Jugut. Kohët e pritjes

në kufijtë mes vendeve rrisin kostot për bizneset, të cilat duhet të paguajnë kompanitë e transportit, shoferët e të cilave rrinë ulur deri në 3 ditë, teksa presin të përpunohet dokumentacioni. Kjo gjithashtu ul stimulim për firmat globale që të bëjnë tregti në Afrikë, pasi mallrave mund tu duhet javë për një udhëtim i cili në Evropë bëhet për nja dy ditë. Psh, një ngarkesë me bakër nga minierat e RD të Kongos mund të duhet 2-3 javë të mbërrijë në portet jugore, kurse udhëtimi i njëjtë në Evropë do të zgjaste thjesht 48 orë. PKK-ja e re do të thjeshtojë procesin e kalimit të kufirit, pasi ata që do të kalojnë në të tashmë do të duhet t'i dorëzojnë vetëm një herë dokumentet.

#### **KUTIA 2.14**

### **Kufiri Afrika e Jugut – Mozambik dhe shembuj të tjerë të PKK-ve të përbashkëta në Afrikën Perëndimore**

Në shtator 2007, pasi disa vitesh përgatitjeje, Presidentët e Afrikës së Jugut dhe Mozambikut firmosën një marrëveshje dypalëshe për krijimin e një PKK-je në kufirin e tyre. Afrika e Jugut kishte rënë dakord të financonte pjesën më të madhe të infrastrukturës, dhe të dyja vendet janë në proces të krijimit të grupeve të punës dypalëshe, të nevojshme për të ndërmarrë punën përgatitore. Këto grupe pune teknike do të merren me këto çështje: kuadrin ligjor, infrastrukturën, teknologjinë e informacionit dhe komunikimit, procedurat operacionale, burimet njerëzore dhe trainimin, sigurinë, dhe menaxhimin e kufirit. Gjithashtu është krijuar edhe një njësi komunikimi, për t'i mbajtur të informuar mbi përparimin dhe

për të kërkuar këshilla nga të gjithë aktorët – publikë dhe privatë.

Në Afrikën Perëndimore janë planifikuar të ndërtohen PKK edhe në kufirin mes Ganës dhe Burkina Fasos, mes Burkina Fasos dhe Malit, si dhe mes Senegalit dhe Malit. Këto nisma janë ndërmarrë në kontekst të zhvillimeve të korridorit të financuar nga qeveritë e vendeve, BE, Banka për Zhvillimin në Afrikë, si dhe BB. Pjesa më e madhe e punës përgatitore është bërë nga Komisioni i Bashkimit Ekonomik dhe Monetar të Afrikës Perëndimore. Është përparuar shumë drejt një marrëveshjeje model për kuadrin ligjor dhe operacional, si dhe mbi infrastrukturën dhe menaxhimin e PKK-së.

### 2.11.5 Bashkëpunimi rajonal

Në një bashkim doganor, një grup vendesh bien dakord të eliminojnë tarifatat mes njëri-tjetrit dhe të krijojnë një tarifë të përbashkët të jashtme për importet nga pjesa tjetër e botës. Një bashkim doganor është një formë e përparuar e bashkëpunimit rajonal. Më poshtë keni disa shembuj.

Kur disa vende kanë kufij të përbashkët, shpesh u duket me përfitim bashkëpunimi rajonal. Kështu ndodh dhe me BE-në dhe fqinjët e saj.

Përveç bashkëpunimit me fqinjët e saj lindor, BE i shpërndan politikat e saj të praktikave më të mira edhe përtej rajonit. Më poshtë jepet një shembull i këtyre veprimtarive me Azinë Qendrore.

**Kutia 2.15 është marrë nga broshura “EurAsEC Today” (2011), e cila mund të gjendet tek faqja zyrtare e internetit e EurAsEC (Bashkësia Ekonomike Euro-Aziateke).**

#### KUTIA 2.15

### Bashkëpunimi rajonal i doganave nën EurAsEC

Formimi i EurAsEC u përfundua në tetor 2000. Palët Kontraktuese ishin Bjellorusia, Kazakistani, Kirgistani, Federata Ruse dhe Taxhikistani. Uzbekistani u pranua si anëtar në vitin 2005 (deri atëherë kishte patur status vëzhguesi, sëbashku me Armeninë, Moldavinë dhe Ukrainën). Megjithatë, në vitin 2008 Uzbekistani vendosi ta pezullonte anëtarësimin e tij. Synimi i EurAsEC, ndër të tjera, ishte të nxiste integrimin ekonomik të shteteve anëtare nëpërmjet të tjerash, krijimit të një bashkimi doganor rajonal dhe një tregu të përbashkët.

Kështu, në nëntor 2009, krerët e shteteve anëtare firmosën një marrëveshje për një Kod Doganor të Bashkimit Doganor. Në 1 janar 2010 hynë në fuqi dokumentet ligjore që normonin Bashkimin Doganor mes Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse, ku kishte dispozita për klasifikimin e mallrave dhe tarifatat doganore, rregullat mbi preferencat në lidhje me tarifatat, kufizimet e importit, etj. Kodi i Bashkimit

Doganor hyri në fuqi më 1 korrik 2010, dhe në atë moment u eliminuan procedurat e zhdoganimit dhe kontrollit doganor në kufijtë mes Bjellorusisë-Federatës Ruse dhe Kazakistanit – Federatës Ruse.

Bashkimi Doganor solli bashkimin e territoreve të treja shteteve në një zonë integrale doganore, me rregullore, procedura dhe praktika të unifikuara doganore, rregullore të përbashkëta për tarifatat si dhe rregullore jo-tarifore të përbashkëta, të unifikuara.

EurAsEC ka nisur dhe hartimin e një Dokumenti të Vetëm Administrativ për dokumentet e tregtisë, si dhe një mjedis me një sportel. Nomenklatura e Përbashkët e Mallrave e Veprimtarisë Ekonomike të Huaj të EurAsEC, e cila bazohet në Sistemin Përshkrues dhe Kodues të Harmonizuar të Mallrave. Kodet e klasifikimit të mallrave me 10 shifra janë përdorur që në vitin 2003.

**Kutia 2.16 është marrë nga faqja e internetit e EUBAM, (EC, 2010 a-c).**

#### KUTIA 2.16

### Misioni i Asistencës i BE për Kufirin në Moldavi dhe Ukrainë (EUBAM)

Misioni i Asistencës i BE për Kufirin në Moldavi dhe Ukrainë (EUBAM) është një shembull i mirë i një misioni asistence që ka për qëllim rritjen e efikasitetit të shërbimeve kufitare dhe doganore.

EUBAM nisi punën në 30 nëntor 2005 pas kërkesës së përbashkët të presidentëve të Moldavisë dhe Ukrainës. EUBAM është i financuar tërësisht nga BE. Ai është një organ këshillues, teknik, pa pushtet ekzekutiv. Misioni përpiqet të japë një kontribut të vyer në cilësinë e shërbimeve kufitare dhe doganore dhe në lehtësimin e kontakteve dhe tregtisë për shtetasit dhe kompanitë e Moldavisë dhe Ukrainës. Ky Mision u vu në zbatim nga UNDP, e cila siguron mbështetje administrative dhe logjistike.

EUBAM ka këto synime dhe objektiva:

- Të punojë me Moldavinë dhe Ukrainën për të harmonizuar standardet dhe procedurat e tyre të menaxhimit të kufirit me ato të përhapura në shtetet

anëtare të BE;

- Të ndihmojë në përmirësimin e kapaciteteve profesionale të Doganave dhe shërbimeve të rojeve kufitare të Moldavisë dhe Ukrainës në nivel operacional;
- Të përmirësojë bashkëpunimin dhe reciprocitetin mes rojës kufitare dhe shërbimeve doganore, si dhe mes tyre dhe agjencive të tjera ligjzbatuese;
- Të përmirësojë bashkëpunimin ndër-kufitar.

EUBAM e kryen punën e tij duke:

- Ndihmuar dhe këshilluar për standardet dhe praktikatat më të mira në lidhje me kufirin;
- Dhënë trainim dhe instruktim gjatë kryerjes së detyrës;
- Ndërtuar kapacitete për analizën e riskut;
- Kryer vizita dhe inspektime, përfshirë kontrolle të rastësishme.

## KUTIA 2.17

### Programi i Menaxhimit të Kufirit në Azinë Qendrore (BOMCA)

Programi i BE për Menaxhimin e Kufirit në Azinë Qendrore (BOMCA) është një përpjekje për të siguruar mbështetje për menaxhimin e kufirit në Azinë Qendrore. Ai është një prej programeve më të mëdha të asistencës së Komisionit Evropian (KE) në Azinë Qendrore. BOMCA nisi në vitin 2002 pas një sugjerimi nga Nisma për Sigurinë e Kufirit të Azisë Qendrore (CABSI). Ai është vënë në zbatim për KE-në nga UNDP, nën drejtimin e Zyrës së UNDP në Bishkek. Për periudhën 2003-2010, BOMCA ka marrë 27.7 milionë euro, nga të cilat 25.7 milionë u siguruan nga KE.

BOMCA përpiqet të integrojë "praktikat më të mira" evropiane në MIK në Azinë Qendrore. Programi ka tre komponentë:

- Këshillim për politika dhe reformë ligjore e institucionale: BOMCA ka krijuar komisione ndër-ministore dhe grupe pune ndër-institucionale në secilën prej vendeve të saj për t'i familjarizuar vendimmarrësit me mundësitë për zbatimin e MIK dhe për të nisur reformat legjislativë e rregullatore, të nevojshme për të institucionalizuar kuadrin e MIK;
- Forcimi i kapaciteteve kombëtare për trajnim: BOMCA po rinovon dhe pajis qendrat e trajnimit për agjencitë kufitare në të gjitha vendet anëtare të saj, duke futur komponentë për MIK në kurrikulat kombëtare të trajnimit, dhe duke krijuar kapacitete kombëtare trainimi nëpërmjet një qasjeje "traino trajnuesin", që përdor ekspertizën më të mirë evropiane;

- Projekte pilot në PKK për MIK: BOMCA siguron infrastrukturën, pajisjet dhe trajnim "gjatë shërbimit" për aftësi kyçe të personelit të agjencive që veprojnë në kufi në disa aeroporte, porte detare dhe segmente kufiri në Azinë Qendrore. Kjo bëhet që qeveritë e vendeve të rajonit të mund t'i drejtojnë vetë këto teste në fazat e mëvonshme të programit.

Në fazën e tij të shtatë të filluar në janar 2009, BOMCA vazhdoi të jepte asistencë në këto fusha:

- Mbështetje për reformën institucionale në Kazakistan, Kirgistan dhe Tashkistan, duke asistuar në rishikimin e strategjive ekzistuese të menaxhimit të kufirit, apo në hartimin e strategjive të reja;
- Asistencë për Tashkistanin për të siguruar kufirin me Afganistanin. Megjithëse rojet kufitare ruse u tërhoqën nga ky kufi në qershor 2005, infrastruktura në atë kufi mbetet e pamjaftueshme dhe kushtet e punës dhe jetesës së rojeve kufitare duhet të përmirësohen, për të patur një siguri më të mirë të kufirit;
- Forcimi i kapaciteteve infrastrukturore përgjatë korridoreve të tregtisë dhe transitit: menaxhimi më efikas i tregtisë ndërkufitare dhe ndër-rajonale është me rëndësi jetike për zhvillimin ekonomik të Azisë Qendrore, e cila nuk ka dalje në det. Megjithatë, në të njëjtën kohë duhet të parandalohet edhe trafiku i paligjshëm.

## Përfundimi

Përveç detyrës për kontrollin e veprimtarive të paligjshme, larmia e madhe e mallrave që kalojnë sot kufijtë kërkon një ekspertizë sa vjen e më të thellë, duke filluar nga shërbimet veterinarë tek njohuritë eksperte të mallrave të rrezikshme. Njohuritë që duhen për tu përballur me këto sfida kaq të ndryshme, megjithëse mund të gjenden në departamente të ndryshme shtetërore, ka shumë pak gjasa të gjenden në një agjenci të vetme. Për këtë arsye, bashkëpunimi mes enteve të ndryshme shtetërore dhe mes tyre e bashkësisë

së tregtisë (të cilët, tekefundit, janë përdoruesit kryesorë të PKK-ve) ka rëndësi jetike për menaxhimin efikas të kufirit. Bashkëpunimi duhet të shtrihet tek vendet fqinje, jo vetëm për të kontrolluar kufijtë e përbashkët, por edhe për të lehtësuar tregtinë nëpërmjet këtyre kufijve. Bashkëpunimi duhet të intensifikohet më tej nga partnerët ndërkombëtarë, psh nëpërmjet firmosjes së marrëveshjeve dypalëshe dhe krijimit të marrëdhënieve afatgjata.

## Bibliografia

- Alaluusua, Jouko, 5-6 mars 2009, *Çështje të kalimit kufitar: Finlandë-Rusi* [pdf], Ministria e Transportit dhe Komunikacionit, Finlandë. Gjetet tek [www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/09Alaluusua.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/09Alaluusua.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 27 Mars 2011].
- Aniszewski, S., Qershor 2009, Studim Kërkimor i OBD nr. 2 *“Menaxhimi i Bashkërenduar i Kufirit – Studim”* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/cbm.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/cbm.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].
- Asia Pacific Customs News, 2009, botimi 31, *Politikat e Doganës Koreane në krizën ekonomike globale*. Gjetet tek [www.wcoasiapacific.org](http://www.wcoasiapacific.org) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].
- Agjencia Kanadeze e Shërbimeve të Kufirit, 2010, *Tregtia e Lirë dhe e Sigurtë* [faqe interneti]. Gjetet tek [www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/fast-expres/menu-eng.html](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/fast-expres/menu-eng.html) [Për herë të fundit u lexua më 3 Nëntor 2010].
- Këshilli i Evropës, 2003, *Bashkëpunimi ndërkufitar në luftën kundër krimit të organizuar: Krimi i organizuar – Studim i praktikave më të mira* 5 [pdf]. Gjetet tek [www.coe.int/t/dghl/cooperation/economiccrime/organisedcrime/BestPractice5E.pdf](http://www.coe.int/t/dghl/cooperation/economiccrime/organisedcrime/BestPractice5E.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 11 Tetor 2010].
- Doyle, T., 2009, *Një këndvështrim për të ardhmen e Menaxhimit të Kufirit* [pdf]. Gjetet tek [www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/09Doyle1.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/09Doyle1.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 4 Nëntor 2010].
- Doyle, T., 2010, *Menaxhimi bashkëpunues i kufirit* [pdf] në Ditarin Botëror të Doganës/Rrjeti Ndërkombëtar i Universiteteve të Doganave, vëllimi 4, nr. 1. Gjetet tek [www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Doyle.pdf](http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Doyle.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].
- Ekspertët e Emarketing, 2006, Frontex [faqe interneti]. Gjetet tek [www.frontex.europa.eu](http://www.frontex.europa.eu) [Për herë të fundit u lexua më 10 Nëntor 2010].
- EUBAM, 2010a, *Shënim historik mbi misionin* [faqe interneti]. Gjetet tek [www.eubam.org/index.php?action=show&sid=hy2v3j6pfsy1ivv9ed6ahbhkcrfp6pie&id=213](http://www.eubam.org/index.php?action=show&sid=hy2v3j6pfsy1ivv9ed6ahbhkcrfp6pie&id=213) [Për herë të fundit u lexua më 7 Nëntor 2010].
- EUBAM, 2010b, *Cilat janë synimet dhe objektivat tona?* [faqe interneti]. Gjetet tek [www.eubam.org/index.php?action=group&group=3&sid=hy2v3j6pfsy1ivv9ed6ahbhkcrfp6pie](http://www.eubam.org/index.php?action=group&group=3&sid=hy2v3j6pfsy1ivv9ed6ahbhkcrfp6pie) [Për herë të fundit u lexua më 26 Tetor 2010].
- EUBAM, 2010c, *EUBAM zgjeron bashkëpunimin me OBD* [faqe interneti]. Gjetet tek [www.eubam.org/index.php?action=show&sid=hy2v3j6pfsy1ivv9ed6ahbhkcrfp6pie&id=931](http://www.eubam.org/index.php?action=show&sid=hy2v3j6pfsy1ivv9ed6ahbhkcrfp6pie&id=931) [Për herë të fundit u lexua më 26 Tetor 2010].
- EuropeAid, 2009, *Manual trainimi mbi MIK në Bashkëpunimin e Jashtëm të KE* [pdf]. Gjetet tek [http://syb.icisleri.gov.tr/ortak\\_icerik/syb/IBM\\_Training\\_Manual.pdf](http://syb.icisleri.gov.tr/ortak_icerik/syb/IBM_Training_Manual.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 11 Nëntor 2010].
- EurAsEC, 2011, *EurAsEC Today* [pdf]. Gjetet tek [www.evrazes.com/i/other/EurAsEC-today\\_eng.pdf](http://www.evrazes.com/i/other/EurAsEC-today_eng.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].
- Komisioni Evropian (KE), 2007, *Udhëzime për MIK në Ballkanin Perëndimor* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial\\_assistance/cards/publications/ibm\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial_assistance/cards/publications/ibm_guidelines_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 10 Nëntor 2010].
- Komisioni Evropian (KE), 2006a, *Dokumenti i Vetëm Administrativ (DVA): Karakteristikat* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_Customs/resources/documents/sad-characteristics\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_Customs/resources/documents/sad-characteristics_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 14 Tetor 2010].
- Komisioni Evropian (KE), 2006b, *Dokumenti i Vetëm Administrativ (DVA): Prezantimi dhe përdorimi i formularit* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_Customs/resources/documents/presentation\\_and\\_use\\_of\\_the\\_form\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_Customs/resources/documents/presentation_and_use_of_the_form_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 14 Tetor 2010].
- Komisioni Evropian (KE), 2009a, *Bashkëpunimi ndërkufitar brenda Bashkësisë Evropiane dhe Instrumenti i Partneritetit (ENPI)* [faqe interneti]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/europeaid/where/neighbourhood/regional-cooperation/enpi-cross-border/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/where/neighbourhood/regional-cooperation/enpi-cross-border/index_en.htm) [Për herë të fundit u lexua më 7 Tetor 2010].
- Komisioni Evropian (KE), 2009b, *Programi i Menaxhimit Kufitar në Azinë Qendrore (BOMCA)* [faqe interneti]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/regional-cooperation-central-asia/border-management-fight-against-drugs/bomca\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/where/asia/regional-cooperation-central-asia/border-management-fight-against-drugs/bomca_en.htm) [Për herë të fundit u lexua më 2 Nëntor 2010].
- Bashkimi Evropian (BE), 2010, *Deklaratë për Shtyp: Trajnim për MIK në Uzbekistan* [pdf]. Gjetet tek [http://bomca.eu/upload/docs/pressrelease/1510\\_UZB\\_IBM%20Skills%20Training\\_ENG1.pdf](http://bomca.eu/upload/docs/pressrelease/1510_UZB_IBM%20Skills%20Training_ENG1.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 11 Nëntor 2010].
- IOM, Budapest 2010, *Raport i Misionit të Vlerësimit dhe Monitorimit (MVM): Forcimi i MIK në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi*. Gjetet tek [http://syb.icisleri.gov.tr/ortak\\_icerik/syb/Assessment\\_and\\_Monitoring\\_Mission\\_Report\\_final.pdf](http://syb.icisleri.gov.tr/ortak_icerik/syb/Assessment_and_Monitoring_Mission_Report_final.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 31 Mars 2011].
- Kieck, E., 2010, *Menaxhimi i bashkërenduar i kufirit: Hapja e mundësive për tregtinë nëpërmjet PKK-ve me një ndalesë* [pdf]. Gjetet tek [www.worldCustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Kieck.pdf](http://www.worldCustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Kieck.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 1 Nëntor 2010].

- MM mes Republikës Demokratike Popullore të Laosit dhe RS të Vietnamit, 2005, [pdf]. Gjendet tek [www.adb.org/Documents/Others/GMS-Agreement/MOU-Lao-Bao-Dansavanh.pdf](http://www.adb.org/Documents/Others/GMS-Agreement/MOU-Lao-Bao-Dansavanh.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 12 Tetor 2010].
- Marenin, O., 2010, *Sfidat për MIK në BE, Nr. 17*, [pdf]. Gjendet tek [http://se2.dcaf.ch/serviceengine/Files/DCAF09/...ed59.../OP17\\_Marenin.pdf](http://se2.dcaf.ch/serviceengine/Files/DCAF09/...ed59.../OP17_Marenin.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 10 Nëntor 2010].
- Menon, A., 2009, *Menaxhimi i Bashkënduar i Kufirit (MBK): Doganat në shek. XXI* [pdf]. Gjendet tek [www.KEKBE.org/trans/seminars/docs/WP30\\_Jun09\\_Menon.pdf](http://www.KEKBE.org/trans/seminars/docs/WP30_Jun09_Menon.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 10 Tetor 2010].
- Gazeta Zyrtare e Malit të Zi, 2008, *Marrëveshje Bashkëpunimi për MIK* [pdf]. Gjendet tek [www.questionnaire.gov.me/Annexes/Annex183.pdf](http://www.questionnaire.gov.me/Annexes/Annex183.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 12 Nëntor 2010].
- OSBE, 2005, *Siguria e kufirit dhe koncepti i menaxhimit: Kuadër për bashkëpunimin me shtetet anëtare të OSBE* [pdf]. Gjendet tek [www.OSBE.org/documents/mcs/2005/12/17436\\_en.pdf](http://www.OSBE.org/documents/mcs/2005/12/17436_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 11 Nëntor 2010].
- Public Safety Canada, 2008, *Deklarata dhe Plani i Veprimit për Kufi të Zgjuar* [online]. Gjendet tek [www.publicsafety.gc.ca/prg/le/bs/sbdap-eng.aspx](http://www.publicsafety.gc.ca/prg/le/bs/sbdap-eng.aspx) [Për herë të fundit u lexua më 29 Gusht 2011].
- Komiteti Shtetëror i Doganës në Republikën e Bjellorusisë, 23 Dhjetor 2006, [faqe interneti]. Gjendet tek [www.gtk.gov.by/ru](http://www.gtk.gov.by/ru) [Për herë të fundit u lexua më 28 Shtator 2011].
- UNCTAD, 2008, *Bashkëndimi/bashkëpunimi i agjencive kufitare* [pdf]. Gjendet tek [www.unctad.org/en/docs/TN14\\_BorderAgencyCoordination.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/TN14_BorderAgencyCoordination.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 21 tetor 2010].
- UNCTAD, 2011, *Marrëveshja për tregtinë tranzit mes Afganistanit dhe Pakistanit, e mbështetur nga UNCTAD, që do të hyjë në fuqi në 14 Shkurt* [htm]. Gjendet tek [www.unctad.org/Templates/webflyer.asp?docid=14422&intItemID=1528&lang=1](http://www.unctad.org/Templates/webflyer.asp?docid=14422&intItemID=1528&lang=1) [Për herë të fundit u lexua më 23 Shtator 2011].
- KEKBE, *Koncepti me një sportel* [pdf]. Gjendet tek <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/KEKBE/UNPAN019892.pdf> [Për herë të fundit u lexua më 5 Mars 2011].
- UNESCAP, 2010, *Menaxhimi i kufirit në Azinë Qendrore: Sfidat dhe Perspektivat* [pdf]. Gjendet tek [www.unescap.org/tid/publication/tipub2574\\_chap2.pdf](http://www.unescap.org/tid/publication/tipub2574_chap2.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 15 tetor 2010].
- UNESCAP, 2000, *Përmirësimi i Menaxhimit të Kufirit për të lehtësuar tregtinë në SPECA* [pdf]. Gjendet tek [www.unescap.org/tid/publication/tipub2574\\_chap2.pdf](http://www.unescap.org/tid/publication/tipub2574_chap2.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 29 gusht 2011].
- SITPRO, 2008, *Një shqyrtim i nismave të sigurisë së Mbretërisë së Bashkuar për tregtinë ndërkombëtare* [pdf]. Gjendet tek <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100918113753/http://www.sitpro.org.uk/policy/security/initiatives0108.pdf> [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011]; i hapur për publikun, në përputhje me Licencën e hapur shtetërore të MB për informimin e sektorit publik, 2011, [faqe interneti]. Gjendet tek [www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].
- Agjencia për Doganën dhe Mbrojtjen e Kufirit e SHBA /Zyra për politikën dhe planifikimin e çështjeve ndërkombëtare, Divizioni për Nismën e Sigurisë të Kontenjerëve, 2006, *Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK): Plani Strategjik 2006-2011* [pdf]. Gjendet tek [www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo\\_security/csi/csi\\_strategic\\_plan.ctt/csi\\_strategic\\_plan.pdf](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_strategic_plan.ctt/csi_strategic_plan.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 28 Shtator 2011].
- Agjencia për Doganën dhe Mbrojtjen e Kufirit e SHBA, 2010, *NSK shkurtimisht* [faqe interneti]. Gjendet tek [www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/csi/csi\\_in\\_brief.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_in_brief.xml) [Për herë të fundit u lexua më 7 nëntor 2010].
- Departamenti për Sigurinë e Brendshme, *Portet për Nismën për Sigurinë e Kontenjerëve*, [htm]. Gjendet tek [www.dhs.gov/files/programs/gc\\_1165872287564.shtm](http://www.dhs.gov/files/programs/gc_1165872287564.shtm) [Për herë të fundit u lexua më 28 Shtator 2011].
- Grupi i Bankës Botërore, 2005, *Menaxhimi i Integruar i Kufirit* [pdf]. Gjendet tek [www.gfptt.org/uploadedFiles/7488d415-51ca-46b0-846f-daa145f71134.pdf](http://www.gfptt.org/uploadedFiles/7488d415-51ca-46b0-846f-daa145f71134.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 10 nëntor 2010].
- Organizata Botërore e Doganave (2008), *Një Sportel –Ndikimet për Administratat Doganore* [pdf]. Gjendet tek [www.wcoomd.org/files/6.SW\\_Files/SW%20Initiatives/WCO/003-Implications.pdf](http://www.wcoomd.org/files/6.SW_Files/SW%20Initiatives/WCO/003-Implications.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 15 tetor 2010].

# 3

## Ekulibrimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Krijimi i Partneriteteve me Industrinë Private

### PËRMBAJTJA

Hyrje	55
3.1 Mjedisi i sigurisë për tregtinë dhe transportin	55
3.1.1 Sfidat e sigurisë	55
3.1.2 Aktorët e përfshirë në sigurinë e kufirit dhe lehtësimin e tregtisë: Një rast studimor nga Mbretëria e Bashkuar	56
3.1.3 Kuadri rregullator për sigurinë	57
3.1.4 Nismat kombëtare për sigurinë	57
3.1.5 Nismat shumëpalëshe për sigurinë	58
3.1.6 Nismat e sigurisë për mallra specifike: Kontrollet, ndalimet dhe kufizimet	60
3.1.7 Nismat e sigurisë për transport specifik	61
3.1.8 Skemat e sigurisë të prezantuara nga industri specifike	61
3.1.9 Standardet dhe metodat e mbivendosura	63
3.2 Partneritetet me industrinë private	64
3.2.1 Pjesëmarrja në një zinxhir furnizues global dhe të ndërlidhur	64
3.2.2 Çfarë është lehtësimi i tregtisë dhe pse është i rëndësishëm?	65
3.2.3 Aktorët e përfshirë në lehtësimin e tregtisë	66
3.2.4 Si të kryejmë lehtësimin e tregtisë	67
3.3 Arsyeja e ndryshimit të modelit të menaxhimit të kalimit kufitar	67
3.4 Shembuj dhe arsye për partneritetet mes Doganës dhe tregtarëve	70
3.5 Futja e mekanizmave të konsultimit mes Doganës dhe tregtarëve	75
3.5.1 Sfidat për tu kapërcyer	76
3.5.2 Përfitimet që sjellin mekanizmat e konsultimit	76
3.6 Doganat dhe tregtia: Modelet për pjesëmarrje dhe bashkëpunim	79
3.7 Trainimi dhe komunikimi me publikun për partneritetet Doganë-tregti	84
3.7.1 Trainimi	84
3.7.2 Komunikimi me publikun	84
3.7.3 Zgjidhja e problemeve të lidhura me korrupsionin	84
3.7.4 Vlerësimi i lehtësimit të tregtisë	85
Përfundimi	86
Bibliografia	86
Burime të tjera	88
Dokumente të dobishme për krijimin e Komiteteve Kombëtare për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit (KKLTT)	88
<b>Kutia 3.1</b> Mjedisi i tregtisë	70
<b>Kutia 3.2</b> Konkurrueshmëria	70
<b>Kutia 3.3</b> Logjistika	71
<b>Kutia 3.4</b> Operatorët Ekonomikë të Autorizuar	73
<b>Kutia 3.5</b> Programi “Lista e Artë” i Jordanisë	74

<b>Kutia 3.6</b>	Mendimi i industrisë private për bashkëpunimin	77
<b>Kutia 3.7</b>	Mendimi i sektorit publik për bashkëpunimin	77
<b>Kutia 3.8</b>	Australia: Një shembull i zhvillimit të vazhdueshëm të lehtësimit të tregtisë	78
<b>Kutia 3.9</b>	Komitetet Kombëtare për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit(KKLT)	80
<b>Kutia 3.10</b>	Komitetet PRO	81
<b>Kutia 3.11</b>	Komiteti i Mbretërisë së Bashkuar për Lehtësimin e Tregtisë Ndërkombëtare	82
<b>Kutia 3.12</b>	Zyra për Zhvillim nëpërmjet Automatizimit dhe Thjeshtimit të Tregtisë së Jashtme(ODASCE), Francë	82
<b>Kutia 3.13</b>	Partneritete të vërteta publik-privat (PPP) në Evropën Juglindore	83
<b>Kutia 3.14</b>	SWEPRO: Këshilli i Procedurave të Tregtisë në Suedi	83
<b>Kutia 3.15</b>	Linjat telefonike (hotline)për denoncim apo informim	85
<b>Kutia 3.16</b>	Studimet për kohën e lëshimit (të mallrave)	85
<b>Figura 3.1</b>	Kuadri SAFE i OBD	71
<b>Tabela 3.1</b>	Aktorët e biznesit që përdorin shërbimet kufitare	56
<b>Tabela 3.2</b>	Procedurat dhe kontrollet e MB për sigurinë e tregtisë ndërkombëtare	57
<b>Tabela 3.3</b>	Kategoritë dhe objektivat e sigurisë të MB	58
<b>Tabela 3.4</b>	Praktikat operacionale për përmirësimin e sigurisë së mallrave	62
<b>Tabela 3.5</b>	Metoda teknike për përmirësimin e sigurisë së mallrave	63
<b>Tabela 3.6</b>	Kohë mesatare për zhdoganimin e importeve nëpërmjet lehtësimit të tregtisë (në orë)	66
<b>Tabela 3.7</b>	Përdoruesit nga industria private	66
<b>Tabela 3.8</b>	Ndryshimet e modeleve të menaxhimit të kalimit kufitar	68
<b>Tabela 3.9</b>	Lehtësimi i tregtisë dhe partneriteti me biznesin: treguesit kryesorë dhe praktikat më të mira	69
<b>Tabela 3.10</b>	Dogana dhe përdoruesit nga industria private: Arsyet për pjesëmarrje dhe bashkëpunim më të madh	75



## 3. Ekuilibrimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Krijimi i Partneriteteve me Industrinë Private

### Hyrje

Trafiku botëror i kontejnerëve pritej të rritej nga 104 milionë kontejnerë në vitin 2005 në rreth 400-460 milionë në vitin 2010, kurse në vitin 2006 u përlogarit që deri në vitin 2015 ai do të rritej në 510-610 milionë kontejnerë (Bashkimi Tatimor dhe Doganor i KE, 2006, fq. 1). Si rrjedhojë, shumë vende po përballen me shumë sfida në sigurimin e kontejnerëve, si një mbërritje në PKK tokësore apo detare, ashtu edhe gjatë të gjithë zinxhirit furnizues. Për këtë arsye, shumë vende po i përshtatin dhe zbatojnë masat e tyre të ndryshme për sigurinë e kufijve. Megjithatë, nëse mbyllja e kufirit për trafikuesit e paligjshëm shkakton probleme për tregtarët dhe bizneset e ligjshme, kjo ka një ndikim negativ. Qeveritë duhet të gjejnë një ekuilibër mes sigurimit të kufijve dhe lehtësimit të tregtisë së ligjshme. Ky kapitull do të përshkruajë një sërë masash sigurimi të kufirit të cilat përdoren sot, si dhe do të shqyrtojë disa metoda për lehtësimin e tregtisë dhe krijimin e partneriteteve mes tregtarëve dhe qeverisë. Në tërësi, i gjithë kapitulli ka për qëllim të japë një qasje gjithëpërfshirëse dhe të integruar për metodat e menaxhimit të PKK-ve dhe hartimin e politikave.

### 3.1 Mjedisi i sigurisë për tregtinë dhe transportin

#### 3.1.1 Sfidat e sigurisë

Vitet e fundit kanë sjellë një larmi rreziqesh të reja në fushën e tregtisë dhe transportit. Teksa në të kaluarën merreshin masa sigurie për të mbrojtur tregtinë dhe mallrat, sot shpesh është tregtia apo mallrat vetë që shihen si rrezik ndaj sigurisë. Në disa raste, edhe mjetet e transportit janë kthyer në armë, jo vetëm thjesht mbartës të mallit. Si rrjedhojë, shumë shtete kanë marrë masa sigurie përkatëse.

Sofistikimi i krimit, bashkuar me risitë teknologjike ka sjellë një krim të mbështetur në teknologji, gjë e cila është parë në një spektër të gjerë veprimtarish. Teknologjitë e reja u mundësojnë grupeve të krimit të organizuar të veprojnë me efikasitet përtej kufijve ndërkombëtarë dhe të lëvizin mallra nëpër distanca të largëta dhe mes vendeve të ndryshme.

Sipas një studimi të publikuar nga Qendra e Gjenevës për Kontrollin Demokratik të Forcave të Armatosura (Marenin, 2010), kërcënimet ndaj sigurisë mund të klasifikohen në 5 kategori të përgjithshme:

1. Akte kriminale “normale” që përfshijnë kalimin e kufirit (psh vjedhje makine në njërën anë të kufirit dhe servise çmontuese në anën tjetër);

2. Shkelje teknike (psh mangësi në dokumente; migrantë të parregullt apo të paligjshëm që kërkojnë punë);
3. Krim i organizuar ndërkombëtar (i formave dhe llojeve të ndryshme: kontrabandim automjesh; tregti e paligjshme e armëve të vogla dhe të lehta; lëndë narkotike dhe mallra të tjera; trafikim i qenieve njerëzore; transferim i paligjshëm i materialeve bërthamore; hedhje e paligjshme ndërkufitare e materialeve të rrezikshme si psh mbetje radioaktive apo të tjera);
4. Kërcënime terroriste;
5. Kërcënime ndaj integritetit të menaxhimit të kufirit (korrupsion dhe abuzim me pushtetin).

Në pikat e kalimit kufitar, inspektimi fizik dhe/ose metodat e inspektimit pa hapje (skanera me rreze X apo rreze gama) mund të zbulojnë droga, materiale eksplozive, apo armë bërthamore dhe kimike. Megjithatë, kryerja e inspektimeve vetëm në PKK mund të jetë e pamjaftueshme. Masat e sigurisë nuk vlejnë vetëm kur një ngarkesë arrin në kufi; ato janë të rëndësishme edhe në pikat e ngarkimit si dhe përgjatë të gjithë zinxhirit furnizues.

Veprimtaritë si psh ngarkimi i mallrave të rrezikshme në kontejnerë gjatë zinxhirit furnizues nuk zbulohen nëse agjencitë përkatëse, përfshirë rojet kufitare/policinë



Kontejnerë të ruajtur në një zonë doganore të kufizuar.

kufitare, autoritetet e imigracionit, ekipet anti-drogë dhe anti-trafik punojnë veçmas dhe pa akses në të gjithë informacionin dhe inteligjencën që disponohet. Për t'iu përgjigjur këtyre rreziqeve, Dogana dhe agjencitë e tjera kontrolluese kanë nevojë për metoda të menaxhimit të sigurisë si dhe metoda për zbulim dhe ndalim.

Kontrollet kufitare mbështeten tek agjencitë e sigurisë dhe menaxhimit të kufirit dhe marrja nga këto e informacionit dhe deklaratave të tregtarëve, transportuesve, agjentëve dhe të gjithë ndërmjetësve të tjerë të zinxhirit furnizues. Asetet logjistike, si trena, kamionë, anije si dhe infrastruktura bazë shpesh janë pronë e enteve të sektorit privat. Për këtë arsye, që të arrihet siguria e kufijve, është e rëndësishme të krijohet një formë bashkëpunimi mes të gjithë aktorëve të zinxhirit furnizues.

### 3.1.2 Aktorët e përfshirë në sigurinë e kufirit dhe lehtësimin e tregtisë: Një rast studimor nga Mbretëria e Bashkuar

Numri i agjencive të ndryshme shtetërore që përfshihen në hartimin dhe zbatimin e politikave, kontrolleve dhe procedurave nuk është aq i rëndësishëm sa mënyra se si ato shkëmbejnë informacion. I rëndësishëm është edhe fakti nëse punojnë veç e veç apo janë të integruar dhe përdorin një qasje “e gjithë qeveria”. Në Mbretërinë e Bashkuar, pushteti ekzekutiv dhe hartimi i politikave mbahen veç, duke krijuar kontrolle dhe procedura sigurie me shtresa.



Punonjës logjistike duke verifikuar dokumentet e mallrave.

Çdo kontroll dhe procedurë sigurie mbështetet në deklarin dhe paraqitjen e informacionit nga bizneset tek agjencitë përkatëse të kontrollit kufitar. Kur kontrollet përqendrohen tek inspektimet fizike, ato mbështeten tek bizneset dhe paraqitja që u bëjnë ato mallrave për tu inspektuar. Bizneset që përfshihen në tregtinë ndërkombëtare mund të ndahen në 3 kategori:

1. Tregtarë
2. Shërbime transporti e të tjera të lidhura me to
3. Ambiente dhe infrastrukturë

Llojet e ndryshme të bizneseve të përfshira janë të renditura në tabelën e mëposhtme (SITPRO 2008a, fq. 9).

Sfida me të cilën përballlet dogana dhe agjencitë e tjera që veprojnë në kufi është të ndalojnë kërcënimet teksa lehtësojnë tregtinë dhe transportin e ligjshëm përtej kufirit.

Tabela 3.1 Aktorët e biznesit që përdorin shërbimet kufitare

Aktorët e biznesit
<p><b>1. Tregtarët</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ndërmarrje të vogla dhe të mesme</li> <li>• Ndërmarrje të mëdha dhe shumëkombëshe</li> <li>• Kompani dhe investitorë të huaj</li> <li>• Eksportues/importues: që veprojnë brenda një industrie</li> <li>• Eksportues/importues: që veprojnë në industri të ndryshme</li> <li>• Distributorë dhe shitës me pakicë</li> <li>• Agjentë për blerësit dhe shitësit</li> <li>• Kompani të huaja që eksportojnë nga vende të zhvilluara</li> <li>• Kompani të huaja që eksportojnë nga vende më pak të zhvilluara</li> </ul>
<p><b>2. Shërbime transporti dhe të tjera të lidhura me to</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linja transporti</li> <li>• Operatorë tragetesh</li> <li>• Kompani ajrore</li> <li>• Kompani kamionësh dhe transporti</li> <li>• Kompani hekurudhore në linja ndërkombëtare</li> <li>• Ofrues shërbimesh logjistike</li> <li>• Transportues tranzit malli</li> <li>• Agjentë doganorë (brokera)</li> <li>• Banka dhe kompani financiare</li> <li>• Kompani sigurimesh</li> </ul>
<p><b>3. Ambiente dhe infrastrukturë</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porte detare</li> <li>• Porte tragetesh</li> <li>• Aeroporte</li> <li>• Terminale hekurudhash ndërkombëtare</li> <li>• Porte të brendshme kontenjerësh</li> <li>• Operatorë porti dhe hamej</li> <li>• Përpunues mallrash dhe agjentë përpunues</li> <li>• Operatorë magazinash</li> <li>• Operatorë magazinash tranziti</li> <li>• Ofrues sistemi në bashkësinë e portit</li> <li>• Ofrues shërbimesh TI</li> <li>• Specialistë sistemesh TI</li> </ul>

### 3.1.3 Kuadri rregullator për sigurinë

Vitet e fundit kemi parë një rritje dramatike të numrit të rregulloreve për sigurinë. Kontrolli rregullator i tregtisë ka lidhje me mbledhjen e të ardhurave, sigurinë në punë dhe sigurinë, mjedisin dhe shëndetin, mbrojtjen e konsumatorit dhe politikën e tregtisë. Vitet e fundit, shtimi i nismave të reja të sigurisë ka shtuar shumë pengesa rregullatore për bizneset (SITPRO-Bordi për Procedura më të thjeshta tregtie 2008a, p. 5; UKTradeInfo).

Megjithëse ka shumë nisma sigurie që ndikojnë tek PKK-të, jo të gjitha kanë lidhje specifike me autoritetet doganore. Në kufi veprojnë edhe agjenci të tjera: psh policia, agjencitë e brendshme apo agjencitë kundër terrorizmit, si dhe organe administrative përgjegjëse për çështjet e ushqimit, drogat, dhe ato veterinare apo fitosanitare. Për më tepër, autoritetet

**Tabela 3.2 Procedurat dhe kontrollet e sigurisë për tregtinë ndërkombëtare në Mbretërinë e Bashkuar**

1. Operator Ekonomik i Autorizuar (OEA)	21. Nisma për transportin e sigurtë: 100% e mallrave kontrollohen
2. Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK)	22. Njoftimet paraprake për Doganën: siguria
3. Operator i sigurtë	23. Përdorimi i pajisjeve shtesë për skanim, psh skaner me rreze X për të skanuar për materiale radioaktive, eksplozive dhe kimike
4. Transportues i njohur (ajror)	24. Kontrolli i imigracionit i pasagjerëve
5. Kodi ISPS dhe Konventa SOLAS (detare)	25. kontrolli i imigracionit i drejtuesve të automjeteve
6. ISO 28000	26. Krimi financiar dhe financimi i terrorizmit: kufizimet dhe kontrollet
7. Partneriteti Dogana SHBA – biznesi i tregtisë kundër terrorizmit (C-TPAT)	27. Njoftimi përpara dërgimit
8. Detyrimet për sigurinë e mallrave të Shoqatës për Mbrojtjen e Aseteve të Transportit (TAPA-FSR)	28. Licencimi i operatorit të rrugës
9. Vlerësimi ndër-institucional i rrezikut dhe kërcënimit (MATRA)	29. Imigracioni jashtë, propozuar nga eBorders
10. Kontrolli i eksporteve (prekursorët e drogave)	30. Deklaratat për mallra të rrezikshme: ajrore
11. licenca importi (lëndë carcinogene)	31. Deklaratat për mallra të rrezikshme: hekurudhore
12. Certifikatë diamanti të papërpunuar	32. Deklaratat për mallra të rrezikshme: detare
13. Kontrollë eksporti (përdorimi dhe destinacioni përfundimtar)	33. Deklaratat për mallra të rrezikshme: rrugore
14. Kontrollë eksporti (teknologji, përdorim të dyfishtë dhe ushtarake)	34. Respektimi i procedurave specifike shëndetësore dhe të sigurisë për përpunimin e mallrave
15. licencim i pajisjeve mjekësore	35. Marrëveshje zyrtare bashkëpunimi mes bizneseve dhe agjencive ekzekutive, përfshirë MM
16. Licencim i ilaçeve dhe drogave	36. Veprimtari të verifikimit të duhur, si kontrata, garanci, letra krediti, kërkesa referencash, kontrolle krediti, etj.
17. Kontrollet shëndetësore dhe licencimi i kafshëve	37. Siguracion tregtie.
18. Kontrollet shëndetësore dhe certifikatat e bimëve	
19. Kontrolle të ushqimit dhe higjienës	
20. Kontrolle bio-terrorizmi për SHBA	

Source: SITPRO, 2008.

doganore mund të përballen me detyrimin për të vënë në zbatim masa sigurie në emër të këtyre agjencive të tjera.

SITPRO, për shembull, ka shqyrtuar kufijtë detarë të Mbretërisë së Bashkuar dhe zinxhirin furnizues dhe ka zbuluar se vetëm vitet e fundit kanë funksionuar 37 procedura dhe kontrolle të reja dhe ekzistuese, të lidhura me sigurinë (SITPRO 2008a, fq.7).

### 3.1.4 Nismat kombëtare për sigurinë

Duke vazhduar me përvojën e sigurisë të Mbretërisë së Bashkuar: mjedisi rregullator në MB është një shembull i mirë i larmisë së masave që mund të merren në lidhje me tregtinë globale. Ndër to mund të përmendim sigurinë e zinxhirit furnizues, anti-terrorizmin, masat anti-krim, sigurinë e ushqimeve, bio-sigurinë, ndalimet dhe kufizimet, sigurinë fiskale dhe anti-kontrabandën, pastrimin e parave, kontrollin e imigrimit, sigurinë publike, sigurinë e personelit dhe sigurinë e infrastrukturës jetike. Këto objektiva sigurie mund të ndahen në katër kategori (SITPRO 2008a, fq. 5):

1. Çadër: për rreziqet ndaj sigurisë, në kuptimin e tyre më të gjerë;
2. Për mallra specifike: për rreziqe specifike të disa lloj mallrash;
3. Për kontrolle specifike: për përmbushjen e objektivave të kontrollit shumë specifike;
4. Për lloje specifike sigurish: në lidhje me sigurinë e personelit dhe përdorimin e infrastrukturës jetike.

Nismat e sigurisë mbi tregtinë nuk imponohen gjithmonë nga lart-poshtë nga qeveritë. Psh, shumë ndërmjetës në zinxhirin furnizues përdorin vetë-normimin, siç tregohet nga standardet e miratuara nga industria. Gjithashtu, bizneset zbatojnë shtresat e tyre të mbrojtjes nga rreziqet e paparashikuara, përfshirë këtu praktika të verifikimit të duhur, si psh duke mbledhur referenca, kontrolluar kreditin, firmosur kontrata dhe duke specifikuar garanci dhe instrumente sigurimi.

#### *e-Kufijtë e Mbretërisë së Bashkuar*

Synimi i e-Borders të MB është përzgjedhja e ngarkesave për të ndërhyrë në bazë të informacionit (inteligjencës) elektronik. Informacioni elektronik përpara mbërritjes, në formën psh të manifesteve, krahasohet me listat dhe profilet e dyshuara, duke mundësuar identifikimin e ngarkesave me rrezikshmëri të lartë përpara se të mbërrijnë në MB.

#### *Programi Cyclamen i MB*

Cyclamen është një nismë anti-terrorizmi e menaxhuar bashkarisht nga Home Office dhe Agjencia e të Ardhurave dhe Doganave e MB. Ka për qëllim parandalimin e importit të paligjshëm të materialeve radioaktive në MB nëpërmjet kontrollit rutinë në PKK duke përdorur pajisje që janë në dispozicion dhe përdorim nga autoritetet doganore. Ky program përdoret në shumicën e aeroporteve, porteve detare

dhe porteve për tragete të MB, ku mallrat dhe pasagjerët kontrollohen për prani të materialeve radioaktive.

**Tabela 3.3 rendit më në hollësi kategoritë e objektivave të sigurisë (SITPRO 2008a, fq. 6).**

**Tabela 3.3 Kategoritë dhe objektivat e sigurisë në MB**

Kategoria	Objektivat
<b>1. Çadër</b>	Siguria e zinxhirit furnizues: identifikon rreziqet përpara lëvizjes së mallrave; Anti-terrorizmi: aftësia për të krijuar informacion zbulimi, dhe për të identifikuar e reaguar ndaj kërcënimeve; Parandalimi i krimit: krijimi i informacionit të zbulimit, parandalimi, ndërprerja dhe ndalimi i veprimtarive kriminale.
<b>2. Për mallra specifike</b>	Siguria e ushqimit: siguron që ka ushqim, dhe që ai është i sigurt për konsumim; Bio-siguria: parandalon kërcënimin e jetës dhe shëndetit në MB nga sëmundjet dhe substancat e dëmshme; Ndalimet dhe kufizimet: sigurohet që mallrat dhe teknologjitë e ndjeshme apo të rrezikshme tregtohen dhe përpunohen vetëm brenda kriterëve të përcaktuara më parë dhe vetëm nga operatorë, tregtarë dhe persona të licencuar.
<b>3. Për kontrole specifike</b>	Siguria fiskale dhe anti-kontrabanda: mbledh të ardhurat, parandalon dhe ndalon kontrabandën; Pastrimi i parave: identifikon transaksione financiare të paligjshme; Kontrolli i imigracionit: identifikon njerëzit; Njoftimet paraprake dhe deklaratat përmbledhëse: mbledh informacion rregullator përpara deklaratave të mëtejshme.
<b>4. Për lloje specifike sigurish</b>	Siguria publike: mirëqenia dhe siguria e publikut që konsumon apo përdor mallrat; Siguria e personelit: mirëqenia dhe shëndeti i personave që përpunojnë dhe transportojnë mallrat; Siguria e infrastrukturës jetike: sigurohet që infrastruktura jetike të jetë e mbrojtur; që ekzistojnë plane emergjence nëse infrastruktura dhe sistemet nuk funksionojnë; Siguria e biznesit: siguron që rreziqet e lidhura me biznesin dhe tregtinë ndërkombëtare menaxhohen brenda kompanive, psh nëpërmjet verifikimit të duhur, instrumenteve të figuracionit dhe memorandumeve të mirëkuptimit.

### 3.1.5 Nismat shumëpalëshe për sigurinë

#### Kontrollet mbi eksportet strategjike

Kontrolli i eksporteve strategjike zakonisht përcaktohet në konventa dhe traktate ndërkombëtare si psh Traktati

për Mos-përhapjen e Armëve Bërthamore, në Konventën për Armët Biologjike dhe Toksike, Konventën e Armëve Kimike, Marrëveshjen e Wassenaar-it, apo Rezolutën 1540 të Këshillit të Sigurimit të OKB.

Në BE, mallrat strategjike që kanë nevojë për licenca eksporti ndahen në tre kategori:

Mallrat, teknologji dhe softuere për përdorim ushtarak;

Mallrat, teknologji dhe softuere për përdorim të dyfishtë, psh ato që janë krijuar për qëllime civile por që mund të përdoren edhe për qëllime ushtarake;

Mallra në listën e të Drejtave të Njeriut të BE, përfshirë mjettet që përdoren për dënimin kapital apo torturën.

Lista e mallrave që ndahen në këto kategori shpesh përditësohet dhe ndryshohet për tu përshtatur me ndryshimet sipas rreziqeve dhe kërcënimeve të perceptuara. Për shkak se lista ndryshon shpejt, tregtarët duhet të mbahen të përditësuar dhe ta kontrollojnë atë shpesh.

#### Nisma rajonale për sigurinë

Kuadre rregullatore të sigurisë mund të vijnë edhe nga dimensione rajonale. Më poshtë janë disa shembuj specifikë.



**Ishkashim është PKK-ja më jugore mes Taxhikistanit dhe Afganistanit.**

#### *Koncepti i OSBE për Sigurinë dhe Menaxhimin e Kufirit (KSMK)*

Objektivat kryesore të KSMK të OSBE:

- 1) Nxitja e lëvizjes së lirë dhe të sigurtë të personave, mallrave, shërbimeve dhe investimeve përtej kufijve, në përputhje me kuadre ligjore përkatëse, të drejtën ndërkombëtare dhe angazhimet e OSBE, ndërmjet të tjerash duke përmirësuar sigurinë e dokumenteve të udhëtimit dhe duke nxitur, sipas nevojës, rrethana që mund të lejojnë liberalizimin e regjimeve të vizave;
- 2) Ulja e kërcënimit nga terrorizmi, ndër të tjera duke parandaluar lëvizjen ndërkufitare të personave, armëve dhe fondeve që kanë lidhje me veprimtari terroriste dhe kriminale;
- 3) parandalimi dhe shtypja e krimit të organizuar ndërkufitar, migrimit të paligjshëm, korrupsionit,

kontrabandës dhe trafikut të armëve, drogave dhe genieve njerëzore;

- 4) Nxitja e standardeve të larta në shërbimet kufitare dhe strukturat kompetente kombëtare;
- 5) Nxitja e trajtimit dinjitoz të të gjithë personave që duan të kalojnë kufirin, në përputhje me kuadre ligjore kombëtare përkatëse, të drejtën ndërkombëtare, sidomos të drejtat e njeriut, të refugjatëve, dhe të drejtën humanitare dhe angazhime përkatëse të OSBE;
- 6) Krijimi i kushteve përfituese për zhvillim shoqëror dhe ekonomik në territoret kufitare, si dhe për begatinë dhe zhvillimin kulturor të personave që u përkasin të gjitha komuniteteve që jetojnë në zonat kufitare, me akses në të gjitha mundësitë;
- 7) Nxitja e perspektivës për zhvillim ekonomik të përbashkët dhe ndihma për krijimin e hapësirave të përbashkëta për liri, siguri dhe drejtësi në zonën e OSBE;
- 8) garantimi i sigurisë së qarkut të transportit ndërkombëtar për furnizimin me mallra.

KSMK i OSBE paraqitet më në hollësi në Kapitullin 2, “Nga Bashkëpunimi i Brendshëm në atë Ndërkombëtar”.

### **Angazhimet e OSBE dhe mandatet e saj për sigurinë e kontejnerëve dhe të zinxhirit furnizues**

Pjesët e mëposhtme të marra nga vendime dhe deklarata të Këshillit Ministror të OSBE japin një pamje të përgjithshme të angazhimeve dhe mandateve të OSBE për sigurinë e kontejnerëve dhe të zinxhirit furnizues.

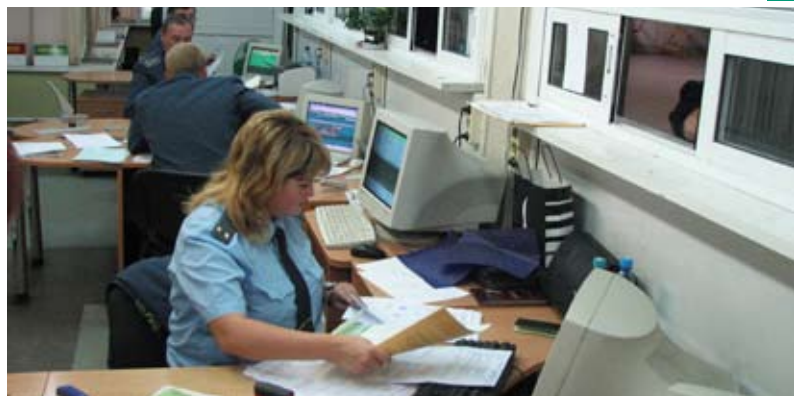
#### **Sofia 2004: Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 9/04**

“Këshilli i Ministrave ... vendosi që shtetet anëtare të OSBE të veprojnë pa vonesë në përputhje me legjislacionin e tyre të brendshëm dhe duke përdorur burimet e nevojshme në dispozicion, për të garantuar sigurinë e kontejnerëve, bazuar në praktikat më të mira dhe në normat dhe standardet e rëna dakord ndërkombëtarisht.”

#### **Lubjana 2005: Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 6/05**

“Këshilli i Ministrave ... vendosi që:

- Të gjitha shtetet anëtare të OSBE të marrin masat e rekomanduara në Kuadrin e Standardeve të OBD për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale, sa më parë të jetë e mundur.
- Gjatë marrjes së masave të parashikuara nga Kuadri i Standardeve për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale, shtetet anëtare të OSBE të synojnë sidomos të përshtatin në procedurat dhe rregulloret e tyre kombëtare Programin për Integritetin e Vulës për Dërgesa të Sigurta me Kontejnerë, që gjendet në Shtojcën e Aneksit 1 të Kuadrit;



**Përpunimi i dokumenteve të TIR në terminalin doganor të Brest, Bjellorusi.**

- Të gjitha shtetet anëtare të OSBE të informojnë njëra tjetrën për masat e marra për të zbatuar angazhimin e mësipërm;

Ngarkon Sekretarin e Përgjithshëm me detyrë të lehtësojë, sipas nevojës dhe brenda burimeve ekzistuese financiare, asistencën teknike në këtë fushë nga ODB dhe organizata të tjera ndërkombëtare, për shtetet anëtare që e kërkojnë këtë asistencë;

Ngarkon Sekretarin e Përgjithshëm me detyrë të nxisë, nëpërmjet dhe brenda kapaciteteve ekzistuese organizative dhe logjistike të OSBE-së, bashkëpunimin me OBD dhe organizata të tjera në përpjekjet e tyre për tu familjarizuar me objektivat e Kuadrit të OBD të Standardeve për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale.”

#### **Madrid 2007: Deklaratë ministeriale në Mbështetje të Strategjisë Globale anti-terrorizëm të OKB**

“OSBE do të vazhdojë veprimtaritë e saj për nxitjen e sigurisë së zinxhirit furnizues, sidomos duke mbështetur dhe lehtësuar punën për krijimin e kapaciteteve të OBD në zbatim të Kuadrit të Standardeve për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale, dhe do të përpiqet të shërbejë si një platformë për bashkërendim dhe bashkëpunim mes organizatave përkatëse ndërkombëtare dhe autoriteteve kombëtare për krijimin dhe zbatimin e një qasjeje të integruar ndaj sigurisë së zinxhirit furnizues.”

#### **Madrid 2007: Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 5/07**

“Këshilli i Ministrave ... vendosi që të ngarkojë Sekretarin e Përgjithshëm dhe institucionet e OSBE të vazhdojnë të nxisin përfshirjen e sektorit privat (shoqërisë civile dhe bashkësisë së biznesit) në veprimtaritë e tyre anti-terrorizëm, aty ku duhet dhe është e përshtatshme.”

#### **Siguria kufitare e Bashkimit Evropian**

BE e përkufizon sigurinë në kufijtë e tij të jashtëm si kapaciteti i këtyre kufijve për të qenë një pengesë, apo të paktën një filtër i besueshëm ndaj kërcënimeve që u kanosen shteteve anëtare të tij (KE, 2007, fq. 6–8):

1. Efikasiteti i kontrolleve dhe mbikëqyrjes;

2. Respektimi i rregulloreve të BE apo atyre kombëtare;
3. Niveli i sigurisë së brendshme në zonën e përbashkët të lirisë së lëvizjes;
4. Ligj dhe rend të sigurisë kombëtare të SHA të BE, me përjashtim të mbrojtjes ushtarake të kufijve të jashtëm të BE kundër agresionit në raste kur një apo më shumë vende të treta kryejnë haptazi agresion apo marrin përgjegjësi për të.

Siguria e zonës para-kufitare të BE përfshin vendet e origjinës dhe transitit. Kjo është pjesë e modelit kufitar të BE për kontrollin kufitar. Ky model, i cili është pjesë e Katalogut Schengen të praktikave të mira për kontrollin kufitar, thotë se kontrollet efikase duhet të (KE, 2007. fq. 6):

1. Fillojnë që në zonat para-kufitare;
2. Pastaj të vazhdojnë nëpërmjet bashkëpunimit kufitar ndërkombëtar;
3. Pastaj të kryhet kontrolli kufitar në kufijtë fizikë;
4. Dhe në fund të kryhen edhe kontrolle në brendësi të territorit të Shteteve Schengen.

Siguria është problem edhe në zonat jo-doganore të veprimtarisë rregullatore në lidhje me tregtinë. Drejtoria e Përgjithshme e Komisionit Evropian për Lëvizshmëri dhe Transport punon për të përmirësuar mbrojtjen e transportit të mallrave evropian kundër sulmeve të mundshme terroriste. Legjislacion tjetër janë dispozitat e sigurisë të BE specifike për aviacionin (300/2008/EC), përfshirë konceptin “transportues i njohur” si dhe dispozitat për sektorin detar dhe portual (725/2004/EC) (Grainger, 2008, fq. 3).

### **Programi i Sigurisë për Doganat i BE**

Përveç Amendamentit të Sigurisë në Kodin Doganor të BE, Programi i Sigurisë së Doganave i BE përfshin informacionin para mbërritjes dhe para nisjes, si dhe lehtësimin e tregtisë dhe vlerësimin e rrezikut për kufijtë e jashtëm të Komunitetit. Këto masa kanë për qëllim rritjen e sigurisë duke përmirësuar kontrollet doganore dhe maksimizuar impaktin e përgjithshëm të kontrolleve të kryera nga autoritete të ndryshme. Këtu përfshihet:

- Lehtësimi i tregtisë: një sistem i përbashkët për njohjen e tregtarëve nëpërmjet numrave unikë identifikues;
- Përmirësimi i Sistemit të ri të Kompjuterizuar të Tranzitit (SITPRO 2008b, fq.17): një mjet me anë të të cilit Doganat marrin informacion për analizë rrisht të ngarkesave tranzit. Gjithashtu, një zhvillim në Sistemin e Informacionit Tranzit Anti-mashtim (ATIS) i lejon sistemit të përcjellë kopje të lëvizjeve tranzit, përfshirë ato të mallrave sensitive, tek OLAF (Zyra Evropiane Anti-Mashtim);
- Sistemi i Doganave të BE për Menaxhimin e Rrezikut (SDMR), i cili mundëson shkëmbimin e shpejtë,

të drejtpërdrejtë dhe të sigurtë të informacionit mbi rrezikun për të mbështetur dhe shënjestruar ngarkesa për kontrollet doganore. Duke përdorur SDMR, KE shpërndan informacionin në lidhje me kërcënimet në të gjithë BE. SDMR është një instrument i Doganës. Ai i ndihmon tregtarët duke u dhënë atyre avantazhin e kontrolleve më të shënjestruara.

### **Programi FAST: një nismë sigurie ndërkufitare**

Programi Tregti e Lirë dhe e Sigurtë (FAST) është një nismë vullnetare e krijuar për të garantuar siguri gjatë përshpejtimin të tregtisë së ligjshme në kufirin Kanada-SHBA. Ai ka për qëllim përmirësimin e sigurisë së kufirit dhe tregtisë paralel me thjeshtimin dhe përshpejtimin e ngarkesave tregtare. Të gjithë pjesëmarrësit në programin FAST (shoferë, transportues dhe importues) duhet t'i nënshtrohen një vlerësimi rreziku. Pjesëmarrësit e miratuar nga FAST identifikohen si me rrezikshmëri të ulët, gjë që u mundëson autoriteteve kufitare të përqendrojnë burimet e tyre dhe përpjekjet e sigurisë tek udhëtarët me rrezikshmëri të lartë apo të panjohur.

### **3.1.6 Nismat e sigurisë për mallra specifike: Kontrollet, ndalimet dhe kufizimet**

Vendosja e mallrave përpara kontrolleve shtesë, përfshirë këtu ndalimet dhe kufizimet, është një tjetër objektive sigurie. Secili kontroll për mallra specifike ka institucionin e tij rregullator. Autoritetet doganore, autoritetet vendore dhe ato të shëndetësisë në PKK zakonisht janë përgjegjëse për kontrollet doganore e të tjera (kryesisht veterinare, sanitare dhe fitosanitare), kurse një larmi e gjerë departamentesh shtetërore janë përgjegjëse për hartimin e politikave liçesuese dhe rregullatore. Disa prej këtyre masave mund të shihen si mekanizma të mbrojtjes së tregtisë, psh kuotat e importit dhe detyrat anti-dumping.

BE zbaton një gamë të gjerë ndalimesh dhe kufizimesh të lidhura me tregtinë, në çështje si: kontrolli i mallrave me përdorim ushtarak (1334/2000/EC); ndalimi i tregtisë së instrumenteve të torturës (1236/2005/EC); diamante nga zona konflikti (2368/2002/EC) dhe materiale të përdorura për prodhimin e drogave të paligjshme (273/2004/EC); krijimi i standardeve të marketingut, si psh etiketa “organike” (2092/91/EEC; 94/92/EEC; 1788/2001/EC); dhe kontrolli i mallrave false dhe të piratuara (1383/2003/EC). Të gjitha Shtetet Anëtare të BE dhe shumë vende të tjera të botës janë angazhuar për t'i vënë në zbatim këto kontrolle.

### **Ligji për Bioterrorizmin**

Në vitin 2002 Kongresi i SHBA miratoi Ligjin për Bioterrorizmin, qëllimi i të cilit është ulja e mundësisë që terroristët të kryejnë sulme terroriste në SHBA duke ndotur ushqimet e importuara. Ky ligj kërkon që Administrata e Ushqimit dhe Ilaçeve e SHBA (FDA) të marrë njoftim paraprak përpara se të importohen apo ofrohen për importim në SHBA ushqime të ndryshme. Ky

ligj detyron edhe eksportuesit jo-amerikanë të ushqimeve të regjistruhen në FDA. Ky detyrim mbulon edhe pronarët, operatorët si dhe agjentët në krye të bizneseve që prodhojnë, përpunojnë, paketojnë apo magazinjnë ushqime për njerëz apo kafshë.

### 3.1.7 Nismat e sigurisë për transport specifik

#### *Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK)*

Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK) përdor kriteret vlerësimi të rrezikut për të përzgjedhur kontenjerë me rrezikshmëri të lartë me destinacion SHBA përpara se të ngarkohen në anije në porte ndërkombëtare. E krijuar pas sulmeve terroriste të 11 shtatorit 2001 për të parandaluar përdorimin e tregtisë me kontenjerë të ligjshëm për akte terrorizmi, NSK në fillim u përqendrua në 20 portet detare më të mëdha ndërkombëtare që kanë nivel të lartë tregtie me SHBA. Tani NSK përfshin mbi 50 porte. Karakteristika kryesore e NSK është “rregulli 24 orësh”, sipas të cilit transportuesit duhet t’i dorëzojnë Agjencisë së SHBA për Doganën dhe Mbrojtjen Kufitare (ADMK) informacion mbi dërgesën, duke përdorur një manifest elektronik të paktën 24 orë përpara se të ngarkohen kontenjerët. Dogana e SHBA ka caktuar skuadra me doganierë në një sërë portesh, të cilët kanë detyrë të mbështesin programin NSK. Ata përzgjedhin mallrat bazuar në informacion dhe, aty ku rreziku vlerësohet i lartë, punojnë me doganierët vendas për hetime më të hollësishme, duke përdorur skanerë me rreze X dhe mjete të tjera. Në MB, punonjësit e ADMK të SHBA e kalojnë shumicën e kohës në portet e MB duke punuar përkrah kolegëve të Agjencisë për të Ardhurat dhe Doganën, por zyrtarisht janë punonjës të atashuar pranë Ambasadës së SHBA dhe nuk kanë kompetenca ekzekutive (SITPRO 2008a, fq. 17).

#### *Nisma për Transportin e Sigurtë (NTS)*

Nisma për Transportin e Sigurtë (NTS) e Departamentit të Sigurisë së Brendshme dhe Departamentit të Energjisë të SHBA ka për qëllim përmirësimin e masave ekzistuese të sigurisë në porte, si psh NSK, për të parandaluar përdorimin e materialeve bërthamore apo radiologjike nga terroristët për të sulmuar zinxhirin furnizues detar global dhe për të parandaluar përdorimin e kontenjerëve për të eksportuar mjete për sulme të tilla në SHBA. NTS përmirëson aftësitë e qeverisë së SHBA për të skanuar kontenjerët për të identifikuar materiale bërthamore dhe radiologjike në vende të tjera, dhe për të vlerësuar më mirë rrezikun e kontenjerëve me destinacion SHBA, nëpërmjet përdorimit të mjeteve të gjeneratës së fundit, sistemeve të integruara dhe teknologjive të tjera efikase për skanimin e mallrave në kontenjerë detarë (Departamenti i Sigurisë së Brendshme i SHBA, 2011: Nisma për Transportin e Sigurtë, 2011)

#### *Raportimi i importuesit për sigurinë (RIS)*

Rregulli RIS ka për qëllim të ndihmojë punonjësit e kontrollit kufitar të SHBA të përzgjedhin për kontroll

kontenjerët oqeanikë për rreziqe sigurie në hyrje. Titulli “10+2” vjen nga numri i elementeve të të dhënave që importuesit (10) dhe transportuesit oqeanikë (2) duhet t’i japin ADMK përpara se një kontenjer me destinacion SHBA të ngarkohet në një anije. Detyrimet për raportim i nënshtrohen edhe kontenjerët që nuk ishin planifikuar për import në SHBA por ndryshojnë linjë dhe vijën në një port të SHBA nga linjat e transportit. Gjithashtu duhet të regjistruhen edhe kontenjerët tranzit.

Siç shpjegohet në *Shpejtësia DC* (Gooley, 2010) përdorimi i RIS paraqet disa vështirësi për importuesit dhe agjentët e tyre. Njëra prej më kryesoreve është marrja e informacionit të nevojshëm në lidhje me burimet dhe përpunimin e menjëhershëm të produkteve të tyre. Transaksionet e importit shpesh përfshijnë një zinxhir të ndërlikuar biznesesh që nuk kanë lidhje, dhe ndonjëherë ngarkesat shiten përsëri gjatë rrugës. Edhe nëse ekziston informacion i saktë, ai nuk është gjithmonë në dispozicion aq shpejt sa e kërkon ADMK e SHBA. Një vështirësi tjetër për mekanizmin 10+2 të RIS është se shumë importe amerikane vijnë nga rajone me teknologji të kufizuar, ku proceset e eksport-importit janë shumë informale dhe ku blerësit varen nga ndërmjetësit për të kapërcyer pengesat e gjuhës dhe ndryshimeve në kulturë.

### 3.1.8 Skemat e sigurisë të prezantuara nga industri specifike

#### *Shoqata për Mbrojtjen e Aseteve të Transportuara (SMAT)*

SMAT (TAPA) është një shoqatë aktorësh të përfshirë në industri të teknologjisë së lartë, përfshirë prodhues dhe transportues mallrash shumëkombësh. Objektivi i shoqatës është ulja e humbjeve dhe vjedhjeve në zinxhirin furnizues duke rritur standardet dhe praktikat më të mira të sigurisë.

SMAT vepron në Evropë, Lindjen e Mesme, Afrikë, Amerikën Veriore dhe Jugore, dhe Azi. Ajo ka hartuar



Punonjës magazine duke bërë inventarin.

iStockphoto

detyrime ligjore që njihen botërisht si standard të industrisë për sigurinë e transportit. Dy nisma të saj janë DSM dhe DSTK.

### ***Detyrimet për Sigurinë e Mallrave (DSM)***

Këto detyrime janë procese dhe specifikime që duhen zbatuar nga furnizuesit gjatë implementimit të standardeve të sigurisë për mallra që transportohen nëpërmjet zinxhirit furnizues. Ato sigurojnë dhe një metodë për ruajtjen e këtyre standardeve. Anëtarët e SMAT pritet të kërkojnë furnizuesve të tyre të certifikohen nga SMAT.

### ***Detyrimet për Sigurinë e Transportit me Kamion (DSTK)***

DSTK është një program përputhshmërie dhe kryhet me anë të një programi vetë-vlerësues. Ai ka të bëjë me proceset dhe specifikimet për sigurimin e përputhshmërisë me rregullat e SMAT.

SMAT u siguron anëtarëve të saj edhe një “Shërbim për informacion mbi incidentin” i cili kap dhe shpërndan të dhëna mbi krimet në lidhje me mallrat, për tu mundësuar tregtarëve t’i mbrojnë mallrat e tyre në tranzit, duke shmangur itineraret e rrezikshme. Ky instrument ndihmon edhe në shkëmbimin e informacionit me policinë dhe agjenci të tjera ligjzbatuese.

### ***Organizata Ndërkombëtare për Standardizim (ISO)***

ISO 28000 është një standard sigurie ndërkombëtar për zinxhirët furnizues, një skemë vullnetare që është e pranishme në të gjitha bizneset përgjatë zinxhirit të furnizimit. Ajo jep në hollësi detyrimet për një sistem menaxhimi sigurie. Ajo mbulon të gjitha veprimtaritë që ndikojnë në sigurinë e zinxhirit furnizues, duke ndjekur parimin se menaxhimi i sigurisë është i lidhur me menaxhimin e biznesit. Ky parim gjen zbatim në organizata

**Tabela 3.4 Praktika operacionale për përmirësimin e sigurisë së ngarkesave**

<b>Praktika</b>	<b>Komente dhe rekomandime</b>
Krijoni një sistem profilizimi të ngarkesave, të kompjuterizuar, për të gjithë industrinë, i cili mund të integrohet me metodat e rezervimit dhe operimit të transportuesve ajrorë dhe detarë.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krijoni një bazë të dhënash me transportuesit e njohur;</li> <li>• Vëre bazën e të dhënave në dispozicion të transportuesve ajrorë dhe të transportuesve tranzitë të mallrave;</li> <li>• Përcakto nëse pjesëmarrja është vullnetare.</li> </ul>
Përmirëso mbikëqyrjen dhe detyrimin e ligjit për transportuesit ajrorë dhe detarë dhe transportuesit tranzitë të mallrave.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cakto personel për inspektim të ngarkesave.</li> </ul>
Përdor një sistem identifikimi me karta për të verifikuar personat e autorizuar të hyjnë në ambiente ku përpunohen ngarkesat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kërkoni që të kontrollohen personat që hyjnë në zona të caktuara të porteve dhe aeroporteve;</li> <li>• Vendosni detyrime për kontrollin e identitetit në ambiente mallrash që janë jashtë portit apo aeroportit, në përputhje me planet e sigurisë të ambienteve specifike;</li> <li>• Përdorimi i teknologjisë si psh smart kartave mund ta bëjë këtë proces më efikas dhe të besueshëm.</li> </ul>
Kryeni kontrolle të së kaluarës për të gjitha personat që merren me mallrat detare dhe ajrore dhe që kanë akses në zona dhe dokumentacion ngarkesash	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kërkoni të kryhen kontrolle të kaluarë për disa punonjës aeroporti;</li> <li>• Punëdhënësit individualë, në përputhje me planet e tyre të sigurisë, të përcaktojnë detyrimet për kontrolle të kaluarë të personave të tjerë të cilët merren me mallrat ajrore.</li> </ul>
Mblidhni dhe shpërndani informacion në lidhje me sigurinë e ngarkesës, përfshirë informacion në lidhje me kërcënimin, duke ua dhënë transportuesve detarë dhe ajrorë, transportuesve tranzitë dhe agjencive shtetërore.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Shpërndani informacion mbi kërcënimet tek industria, nëpërmjet direktivave të sigurisë dhe qarkoreve informative.</li> </ul>
Hartoni politika dhe procedura të shkruara si dhe programe trainimi për punonjës të kompanive që merren me ngarkesa mallrash.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detyroni transportuesit detarë dhe ajrorë të pasagjerëve që të kenë programe sigurie.</li> </ul>
Punësoni një numër të mjaftueshëm punonjësish sigurie të kualifikuar në ambiente ku ruhen mallrat, për të ofruar siguri fizike.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përdorimi i punonjësve të sigurisë në magazina përcaktohet nga vetë ato ambiente individuale, në përputhje me planet e tyre të sigurisë.</li> </ul>
Përdorni pengesa fizike si mure dhe gardhe për të ndaluar hyrjen e paautorizuar në zona ku ruhen mallra.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Përdorimi i pengesave fizike në magazina përcaktohet nga vetë ato ambiente individuale, në përputhje me planet e tyre të sigurisë.</li> </ul>

*Burimi:* Zyra e Përgjithshme e Përgjegjshmërisë e SHBA /GAO, 2002.



Tabela 3.5 Metoda teknike për përmirësimin e sigurisë së mallrave

Llojet e teknologjisë	Përshkrimi	Përfitimet dhe disavantazhet
Teknologji që kontrollojnë objektet për kërcënime të ndryshme	Teknologji e aftë të zbulojë eksplozivë dhe ASHM, përfshirë agentë radioaktivë, kimikë dhe biologjikë. Këtu përfshihen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rreze gamma</li> <li>• Analizë neutronesh të shpejtë</li> <li>• Aktivizim termal neutronesh</li> <li>• Rreze X, përfshirë sistemet e detektimit të eksplozivëve (SDE) në tërësi</li> <li>• zbulim rrezatimi</li> <li>• detektim i mallrave</li> <li>• zbulim i avujve</li> <li>• përdorim i qenve</li> </ul>	Përfitimi: Aftësia për të zbuluar praninë potenciale të objekteve kërcënuese pa hapur paketimet dhe kontejnerët; qentë konsiderohen mjeti më i mirë për të kontrolluar ngarkesat ajrore pasi kanë më pak disavantazhe. Disavantazhet: Disa teknologji (analiza e neutroneve të shpejta, aktivizimi termal i neutroneve) mund të duan një orë apo më shumë për të kontrolluar një objekt; disa teknologji (analiza e neutroneve të shpejta, sistemet e detektimit të eksplozivëve në tërësi) janë shumë të kushtueshme; disa teknologji (rreze X, rreze gama) nuk identifikojnë disa kërcënime specifike; disa teknologji (rreze X, rreze gama) nuk bëjnë dot dallimin mes materialeve të ndryshme në ngarkesat me dendësi të madhe; disa teknologji (SDE, analizë neutronesh të shpejta) kërkojnë modifikime në ndërtesa, për instalimin e pajisjeve; të gjitha teknologjitë kanë vështirësi në identifikimin e kërcënimeve biologjike.
Vulat dhe teknologji të tjera për zbulimin e ndërhyrjeve	Teknologji që mund të përdoret për të përcaktuar nëse është bërë ndërhyrje në një kontejner apo mjet transporti, nëpërmjet inspektimit pamor apo lëshimit të një sinjali, apo njoftimit të një stacioni qendror kontrolli. Këtu përfshihen shiritat që tregojnë ndërhyrjen, vulat (plumbçet) dhe mjetet e tjera kyçëse, si dhe vulat elektronike që lëshojnë sinjale radio kur në to bëhen ndërhyrje.	Përfitimi: mënyrë e lehtë dhe jo e shtrenjtë e verifikimit nëse është bërë ndërhyrje në një kontejner apo mjet transporti Disavantazh: të gjitha llojet e vulave dihet që janë vulnerabël ndaj ndërhyrjeve, nëse përdoren veglat, koha dhe mundësitë e duhura. Nuk ka një standard botëror për identifikimin me frekuencë radio (RFID).
Kontejnerë të blinduar ndaj shpërthimeve (vetëm për ngarkesa ajrore).	Teknologji për të forcuar kontejnerët ajrorë, për të mbajtur nën kontroll dëmin e shkaktuar nga një shpërthim, duke e kufizuar atë tek kontejneri.	Përfitimi: Është krijuar për të mbrojtur mjetin ajror nga dëme katastrofike strukturore, apo defekt kritik në sistem, të shkaktuar nga ndonjë shpërthim gjatë fluturimit. Disavantazh: Kontejnerët janë të shtrenjtë dhe të rëndë, gjë që rrit kostot për karburant.
Kontroll hyrjeje dhe vërtetim identiteti	Teknologji për të identifikuar dhe vërtetuar identitetin e personave apo mjeteve të lejuara për të hyrë në një zonë të kufizuar, apo për të vërtetuar identitetin e një shoferi apo mallrave të veçanta. Kjo teknologji përfshin lejehyrjet me fotografi, dokumentet biometrike dhe “smart cards”.	Përfitimi: Garanton që me mallrat merren vetëm persona të autorizuar; krijon një regjistër të personave që hyjnë në zonat e kontrolluara. Disavantazh: Nuk i mbron ngarkesat nga kontakti i personave që nuk janë të autorizuar të kenë akses tek ngarkesa apo zonat e përpunimit të ngarkesave.
Sistemet e gjurmimit	Teknologji si psh sistemet e pozicionimit global dhe bar kodet që mund të vendosen tek mallrat dhe të përdoren për të identifikuar mallin që po transportohet, apo për ta gjurmuar atë. Psh identifikimi me frekuencë radio (RFID).	Përfitimi: gjurmon mallin gjatë të gjithë kohës së transportit. Disavantazh: Nuk i mbron mallrat nga ndërhyrjet; gjurmon vetëm vendndodhjen e mallit.
Televizion me qark të mbyllur (CCTV)	Monitorim dhe ruajtje imazhesh me kamera. CCTV mund të përdoret për të regjistruar ngarkimin e kontejnerëve në anije apo avionë, dhe kontejneri mund të inspektohet duke parë videon e arkivuar.	Përfitimi: Përmirëson ruajtjen e mallit, duke ulur kohën dhe kostot. Disavantazh: Ekranet e videos duhen monitoruar papushim; CCTV nuk e mbron mallin nga ndërhyrjet.

Burimi: Zyra e Përgjegjshmërisë së Përgjithshme, SHBA/GAO, 2002.

të të gjitha përmasave, pavarësisht nëse veprojnë në fushën e ndërtimit, të shërbimeve, magazinimit apo transportimit, si dhe në çdo fazë të prodhimit apo zinxhirit furnizues. Ajo i ndihmon organizatat:

- Të krijojnë, zbatojnë, mirëmbajnë dhe përmirësojnë një sistem menaxhimi sigurie;
- Të sigurojnë përputhjen me politikën e deklaruar të menaxhimit të sigurisë;
- T’ua demonstrojnë këtë përputhje të tjerëve.

### 3.1.9 Standardet dhe metodat e mbivendosura

Një studim i SITPRO mbi masat e sigurisë për tregtinë ndërkombëtare në MB ka dalë në përfundimin se autorizimet e biznesit dhe standardet si Operator Ekonomik i Autorizuar (OEA), ISO 2800, TAPA, “transportuesi i njohur” dhe “operatori i sigurtë” kanë mbivendosje në kërkesat e tyre për të dhëna, si psh ato në lidhje me deklaratat doganore, mallrat subjekt të

liçensave shtesë dhe njoftimet paraprake. Mbivendosje ka edhe në kontrollet dhe inspektimet fiziket të Doganës, rojes/policiisë kufitare, institucioneve të shëndetësisë, të migracionit, etj në PKK, si dhe kontrolleve të eksportit nga SHBA e MB. Pra, SITPRO ka arritur në përfundimin se siguria dhe tregtia ndërkombëtare në MB ka disa nivele mbivendosjesh jo produktive dhe të panevojshme (SITPRO 2008a, fq. 21), gjë që krijon një situatë që i ngjason asaj të “tasit të spagetit” (Grainger 2007, fq. 11).

Në shumë vende të tjera, përdoruesit nga industria private janë ankuar për mbivendosje dhe mospërputhje në rregullore. Ata kanë cituar këto pjesë brenda juridiksionit dhe niveleve të ndryshme të qeverisë. Gjithashtu janë ankuar se në kompanitë e mëdha, çështjet e përputhshmërisë harxhojnë një të katërtën e kohës të menaxherëve të lartë dhe bordeve të drejtorëve. Edhe më i madh është ndikimi tek ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (Taskforca për Rregulloret e Qeverisë Australiane, 2006). Kështu, paralel me kontrollet efikase të kufirit, duhet të kryhet një kontroll i barrës normuese të ligjeve dhe akteve nënligjore ekzistuese, si dhe duhen thjeshtuar ligjet e reja dhe të monitorohen me kujdes nga qeveria, në mënyrë që përdoruesit nga industria private të mos kenë disavantazhe të panevojshme. Kjo çështje do të trajtohet më në hollësi gjatë këtij Manuali tek Kapitulli 9, “Matja e performancës së agjencive që veprojnë në kufi: Mundësi për Standardizim të Vlerësimit”.

## 3.2 Partneritete me industrinë private

Për shkak të vëllimit të lartë e në rritje të tregtisë që kalon kufijtë dhe të numrit në rritje të masave të sigurisë apo kërkesave që janë vendosur (siç përshkruhen më lart) është e vështirë që tregtarët dhe agjencitë kufitare të bashkëpunojnë mirë nëse proceset e kalimit të kufirit mbështeten në shumë dokumente të printuara, miratime të vulosura dhe firma. Në një mjedis ekonomik të globalizuar dhe të ndërlidhur, tregtarët dhe agjencitë e kufirit duhet të bashkëpunojnë për të rritur efikasitetin e tyre. Siguria dhe lehtësimi i tregtisë janë dy anët e së njëjtës medalje, megjithatë qëndron shqetësimi se kjo nuk vlerësohet shumë nga organet shtetërore me detyra për sigurimin dhe menaxhimin e kufirit. Kontributi që mund të japë Dogana në rrjedhën e tregtisë së ligjshme nuk duhet nënvlerësuar. Në fund të fundit, një rol ekonomik vital luhet vetëm nga shpejtimi dhe thjeshtimi i procedurave doganore dhe kontrolleve të ushtruara nga Dogana dhe agjencitë e tjera që veprojnë në kufi, mbi tregtinë e ligjshme.

Seksioni i mëposhtëm do të paraqesë konceptimin e një zinxhiri furnizues global dhe të ndërlidhur, dhe do të përshkruajë më me hollësi lehtësimin e tregtisë. Do të shqyrtohen format e ndryshme të partneriteteve mes tregtisë dhe Doganës dhe agjencive të tjera të sigurisë

dhe menaxhimit të kufirit, së pari nga këndvështrimi i tregtarëve dhe më poshtë nga ai i agjencive kufitare. Në fund të seksionit do të paraqiten në hollësi disa shembuj partneritetesh.

### 3.2.1 Pjesëmarrja në një zinxhir furnizues global dhe të ndërlidhur

Menaxhimi i zinxhirit furnizues përfshin mbikëqyrjen e rrjeteve bashkëpunuese përgjatë atij zinxhiri.

Ky menaxhim është përkufizuar si integrimi i proceseve kyçe të biznesit. Këto procese fillojnë me furnizuesit fillestarë, të cilët sigurojnë produkte, shërbime dhe informacion, dhe pastaj vazhdojnë me përdoruesin përfundimtar, duke i shtuar vlerë klientëve dhe aktorëve të tjerë gjatë rrugës.

Një rol i rëndësishëm në menaxhimin e zinxhirit furnizues luhet nga logjistika, e cila është ajo pjesë e procesit që planifikon, zbaton dhe kontrollon rrjedhën dhe ruajtjen eficientë dhe efikase të mallrave, shërbimeve e informacionit përkatës. Kjo bëhet që nga pika e origjinës deri në pikën e konsumimit.

Pjesë e logjistikës është integrimi i shërbimeve të transportit me shërbime të tjera, ku përfshihen menaxhimi i inventarit, magazinimi, paketimi, etiketimi i produkteve, siguracioni, shërbimet bankare, transporti ndërkombëtar dhe shërbimet kufitare. Nëse integrohen mirë, këto sjellin shërbime më të mira për klientët. Metodatat e praktikës së mirë në menaxhimin e transportit përfshijnë fleksibilitet, shpejtësi dhe besueshmëri. Nuk mjafton që të çosh produktin e duhur në vendin e duhur: duhet ta çosh në kohën e duhur, me mjetin e duhur, me çmimin e duhur për klientin dhe në nivelin e duhur të përfitimit për prodhuesin dhe transportuesin apo ofruesin e shërbimit të logjistikës.



Një tregtar verifikon mallin e mbërritur në magazinë.

Ofruesit e shërbimeve të logjistikës punojnë në emër të prodhuesve, shpërndarësve dhe transportuesve. Ata ofrojnë alternativat më të mira të mundshme të logjistikës apo zinxhirit furnizues, dhe mbështeten në zgjidhje ekzistuese të menaxhimit të praktikave të mira. Këto përfshijnë ekonomitë e shkallës (operimi me mallra/shërbime në shumicë), integrimi, thjeshtimi i procedurave, matja e kostove dhe përfitimeve bazuar tek nevojat e klientit, ulja e pasigurive, si dhe mjete të tjera për uljen e kohës dhe kostove.

Në praktikë, përdoruesit përfundimtarë lidhen nëpërmjet zinxhirëve furnizues global me prodhuesit e lëndëve të para, produktet ndërmjetëse, mallrat e përfunduara, pjesët e këmbimit dhe aksesorët. Këta zinxhirë kalojnë në ekonomitë e shumë vendeve; lëndët e para nxirren në një vend dhe transportohen në një tjetër për tu përpunuar, gjë që sjell produktet ndërmjetëse. Falë menaxhimit të zinxhirit furnizues, këto produkte transportohen në vende të treta për tu montuar, përpara se të dërgohen në tregjet e klientëve. Kjo “fabrikë globale” drejton, ndër të tjera, Investimet e Drejtpërdrejta të Huaja. Megjithatë, për të shijuar përfitimet e kësaj, vendet duhet të jenë pjesëmarrëse në zinxhirin furnizues global.

Për tu bërë pjesë e këtij zinxhiri, bizneset duhet të punojnë për të arritur standardet e vendosura nga furnizuesit dhe klientët. Vendet duhet të sigurohen që të mos jenë të izoluar nga standardet globale të tregtisë. Ato qeveri që duan të ndihmojnë kompanitë e vendit të tyre të përfitojnë nga tregtia ndërkombëtare dhe inter-operabiliteti ndërkombëtar duhet t'i harmonizojnë standardet e tyre të tregtisë me ato të vendeve të tjera. Qendra e Kombeve të Bashkuara për Lehtësimin e Tregtisë dhe Biznesin Elektronik (UN/CEFACT) është një burim ndihme në këtë drejtim.

UN/CEFACT është organizata e OKB e cila është përgjegjëse për mbështetjen e lehtësimit të tregtisë dhe standardeve, rekomandimeve dhe mjeteve të e-biznesit. UN/CEFACT ka 18 grupe teknike biznesi të përqendruara në çështje të ndryshme të tregtisë ndërkombëtare dhe zinxhirit furnizues. Ai është një forum për grupet qeveritare dhe ato të industrive kombëtare që përfaqësojnë operatorët bankarë, transportues, korrierë ekspres, zhvillues programesh kompjuterike dhe operatorë portualë. Raportimi i informacionit në lidhje me praktikën më të mira të tregtisë përfshin peshat dhe masat standarde të UN/CEFACT, kodet e vendndodhjes, kushtet e tregtisë, standardet e mesazheve, dokumentet standarde të tregtisë dhe klasifikimet e mallrave të rrezikshme.

Nga këndvështrimi i komunitetit doganor ndërkombëtar, siç ilustron Kuadri SAFE i OBD, “Administratat doganore e pranojnë se zinxhiri furnizues i tregtisë ndërkombëtare nuk është një ent i identifikueshëm diskret, por një seri masash ad hoc dhe lojtarësh që përfaqësojnë segmente të ndryshme të industrisë së tregtisë. Disa “zinxhirë furnizues” kanë një shkallë permanente që në

disa raste mund të luajë role të përsëritur në terma afatgjatë, në emër të një importuesi periodik mallrash në një vend të caktuar. Në disa “zinxhirë furnizues” të tjerë, pjesëmarrësit ose ndryshojnë shpesh ose janë të mbledhur, për të kryer një transaksion të vetëm importi. Pavarësisht karakterit periodik apo të përkohshëm të një zinxhiri furnizues, Doganës nuk i pëlqen fakti që nuk ka në pronësi të saj asnjë pjesë të zinxhirit furnizues të tregtisë. Zinxhiri global është “pronë” e bashkësisë së panumërt të aktorëve të sektorit privat, të cilët veprojnë si pjesë të këtij zinxhiri. Si rrjedhojë mbështetja dhe pjesëmarrja e interesave të biznesit në sektorin privat është me rëndësi thelbësore për suksesin e konceptit të Kuadrit SAFE (OBD, 2006, fq. 1).

### 3.2.2 Çfarë është lehtësimi i tregtisë dhe pse është i rëndësishëm?

Lehtësimi i tregtisë ka lidhje me një sërë fushash si psh procedurat doganore, ofruesit e shërbimeve logjistike të industrisë private, zinxhirët furnizues, përpunimi i të dhënave, transporti, dhe korridoret e tranzitit dhe transportit.

Organizata Botërore e Tregtisë (OBT) e ka përkufizuar lehtësimin e tregtisë si ato masa që ndërmerren thjesht për të harmonizuar, standardizuar dhe modernizuar procedurat e tregtisë. Procedura të tregtisë janë veprimtaritë, praktikat dhe formalitetet e mbledhjes, paraqitjes, komunikimit dhe përpunimit të të dhënave të nevojshme për lëvizjen e mallrave në tregtinë ndërkombëtare (BIS, Dee dhe Findlay, 2006; faqja e internetit e OBT, 2011; Banka Botërore, 2010).

Sipas një studimi të kryer nga Organizata për Bashkëpunimin dhe Zhvillimin Ekonomik (OECD, 2003), në këndvështrimin e tregtarit ka disa kosto të lidhura me transaksionet ndërkufitare. Këto kosto mund të jenë të drejtpërdrejta, si psh ato në lidhje me përgatitjen dhe dorëzimin e informacionit, blerjen e sistemeve të TI, apo përpjekjet në lidhje me paraqitjen fizike të mallrave tek agjencitë ekzekutive. Por këto kosto mund të jenë edhe të tërthorta, si psh ato në lidhje me vonesat në PKK, të cilat mund të jenë mundësi të humbura biznesi apo rritje e konkurrencës, nga biznese që veprojnë në mjedise normuese më pak të ndërlukuara. Kompanitë individuale në sektorin e veshmbathjes dhe këpucëve kanë raportuar shembuj të kostove rregullatore për kompani të ndryshme, si më poshtë (Agjencia për të Ardhurat dhe Doganat, Mbretëria e Bashkuar, 2009):

2 milionë dollarë amerikanë = kostoja vjetore e respektimit të rregulloreve të tregtisë, për një shitës të madh pakice;

960,000 dollarë = kostoja vjetore e deklaratave doganore për një kompani;

160,000 dollarë = shuma që një kompani ka kursyer çdo vit duke i bërë vetë deklaratimet doganore, pa paguar një kompani transporti tranzit (transportues tranzit);

160,000 dollarë = kostot vjetore të një kompanie shitjeje me pakicë, për korrierin që dërgon certifikatat e origjinës;

24,000–48,000 dollarë = kosto ekstra, çdo vit, për një kompani që mbush me hollësi certifikatat e origjinës tek rreshti i tarifës, jo tek niveli i kokës;

960,000 dollarë = kosto vjetore për kompani shitjeje pakice, në formë tarifash bankare për garancitë;

24,000 dollarë = kosto vjetore e Intrastat për një kompani shitjeje pakice të specializuar;

1.92 dollarë = kostoja për faturë të Intrastat për një kompani.

Megjithatë, edhe ana normuese e operacioneve tregtare është e ndërlikuar. Veprimtaria tregtare normohet nga një larmi regjimesh kontrolli dhe procedurash doganore. Masat e lehtësimit të tregtisë janë me rëndësi jetike për përshejtimin e kalimit të kufirit dhe uljen e kostove të transaksioneve.

Tabela e mëposhtme tregon shkallën në të cilën veprimet normuese për lehtësimin e tregtisë kanë qenë në gjendje të ulin kohën e zhdoganimit të importit. Këto ulje kanë qenë dramatike; në disa raste uljet kanë qenë nga disa ditë në më pak se një orë.

**Tabela 3.6 Kohët mesatare për zhdoganimin e importeve nëpërmjet lehtësimit të tregtisë (në orë)**

Ekonomia	Përpara lehtësimit të tregtisë	Pas lehtësimit të tregtisë
Zelandë e Re	240	0.2
Singapor	48-96	0.25
Greqi	5-6	0.5
Republika e Koresë	2.8	0.75
Kosta Rika	144	0.2-1.9
Peru	360-720	2-24

Burimi: KEKBE, 2003, fq 67.



**Një kamion në zonën e ngarkimit të një magazine.**

Ulja e kohëve të zhdoganimit sjell kursime të mëdha për kompanitë. FMN ka bërë këtë llogaritje: “Çdo ditë shtesë që vonohet një produkt përpara se të transportohet e ul tregtinë me më shumë se një përqind. E thënë ndryshe, çdo ditë shtesë është njësoj sikur ai vend ta largojë veten nga partnerët e tregtisë me një përqind, ose rreth 85 km” (Djankov, 2006).

Pra, operacionet doganore efikase ofrojnë avantazh konkurrues. Klasifikimet e Bankës Botërore “Bërja e Biznesit” dhe “Tregtia përtej kufijve” tregojnë se vendet me praktikën më të mira “kanë Dogana eficiente, rrjete të mira transporti dhe më pak kërkesa për dokumente.” Lehtësimi i tregtisë ka rëndësi kyçe për pozicionin e mirë të vendit në klasifikimet ndërkombëtare.

### 3.2.3 Aktorët e përfshirë në lehtësimin e tregtisë

Pjesëmarrja dhe bashkëpunimi i përdoruesve nga industria private është një shtytës për përmirësimin e lehtësimit dhe konkurrueshmërisë së tregtisë. Lehtësimi i tregtisë është një proces shumëanësh dhe i vazhdueshëm, i cili ka ndikim në një sërë kushtesh dhe faktorësh ekonomikë, përfshirë zhvillimin e burimeve njerëzore, konkurrueshmërinë e shërbimeve të transportit, tatimet, thjeshtimin e procedurave doganore, sigurinë, zhvillimin infrastrukturor, përdorimin e teknologjisë moderne dhe TI, si dhe bashkëpunimin ndër-qeveritar.

Për shkak të faktit se tregtia është e lidhur në mënyrë integrale me disponueshmërinë dhe efikasitetin e shërbimeve dhe infrastrukturës së transportit, lehtësimi i transportit është një përbërës kyç në procesin më të gjerë të lehtësimit të tregtisë: të dyja janë të ndërlidhura dhe ndërvarura nga njëra-tjetra.

Angazhimi dhe pjesëmarrja e sektorit publik në nismat për lehtësimin e tregtisë është një parakusht i nevojshëm për suksesin e tyre. Autoritetin për nisjen dhe zbatimin e reformave e ka gjithmonë Shteti. Megjithatë, gjatë procesit të implementimit të lehtësimit të tregtisë, edhe kontributi aktiv i industrisë private ka po të njëjtën rëndësi, për shkak të përvojës praktike të bashkësisë së biznesit me pengesat, për të mos përmendur faktin se biznesi gjithmonë sjell qasje inovative për zgjidhjen e problemeve.

**Tabela 3.7 Përdoruesit nga industria private**

Llojet e përdoruesve nga industria private	Përdoruesit nga industria private dhe rolet e tyre
Klientë	Blerës, pagesues, marrës, importues
Furnizues	Dorëzues, i paguar, shitës, prodhues, eksportues
Ndërmjetës	Bankë, agjent doganor, operator transporti, operator magazine, kompani kontrolluese krediti, siguroes krediti, agjent komisioni, agjent eksporti, transportues tranzit, agjent import, siguroes, kompani inspektimi, operatorë vagonësh hekurudhe, operatorë qendre logjistike

Burimi: Marrë nga Grainger, 2007, fq. 7

### 3.2.4 Si të kryejmë lehtësimin e tregtisë

Ekuilibrimi i sigurisë së kufirit dhe lehtësimit të tregtisë ka nevojë për një strategji dhe plane veprimi në zbatim të saj. Strategji të tilla duhet të përcaktojnë synimet, objektivat dhe treguesit. Projekti Doganor i Komisionit Evropian përfshin strategji për sigurinë e zinxhirit furnizues, të cilat mund të shërbejnë si një udhëzues me praktikata më të mira.

Hartimi i një strategjie me disa projekte mund të ketë nevojë për një reformë legislative brenda mjedisit të import-eksportit. Dogana dhe agjencitë e tjera të sigurisë dhe menaxhimit të kufirit mund të fillojnë me shqyrtimin e legjislacionit përkatës. Synim është modernizimi i shpejtë dhe thjeshtimi i procedurave, nëpërmjet zbatimit të dispozitave për një kuadër të rishikuar të menaxhimit të rrezikut.

Administratat doganore mund të marrin parasysh tregtinë pa letra, si dhe kontrole doganore me synim lehtësim më të mirë të tregtisë dhe ulje të numrit të rregulloreve për industrinë. Kjo mund të kërkojë përfshirjen e të gjithë qeverisë, megjithatë do të krijonte një kuadër tek i cili mund të mbështeteshin nisma të tjera.

Aftësia e përmirësuar e importuesve për të monitoruar ngarkesat gjatë të gjithë zinxhirit furnizues paraqet një sfidë për Doganën në ato raste kur kjo e fundit e ka të nevojshme të ndërhyjë në mënyrë të fshehtë, dmth pa i lënë të kuptojë një importuesi se po shënjestrohet nga Dogana apo agjenci të tjera ligjzbatuese.

Mundësia e ndërhyrjes së fshehtë duhet të përfshihet në çdo metodë të monitorimit të zinxhirit furnizues nga qeveria. Nëse një vend dëshiron të ecë përkrah partnerëve të tij të tregtisë, të forcojë konkurrueshmërinë në tregtinë ndërkombëtare dhe në të njëjtën kohë të ofrojë shërbime qeveritare efikase dhe eficiente, duhet të merren masat afatshkurtra dhe afatgjata. Veprimtaritë e vlerësimit të rrezikut mund të kryhen më herët gjatë procesit të zinxhirit furnizues ndërkombëtar nëse bashkëpunohet ngushtë me administratat e doganave homologe si dhe me qeveritë e huaja.

## 3.3 Arsyeja e ndryshimit të modelit të menaxhimit të kalimit kufitar

Pavarësisht mjeteve të shumta moderne të komunikimit dhe transportit, tregtia globale mbetet një veprimtari me rrezikshmëri të lartë. Kohët e gjata që kalojnë nga urdhërat e blerjes tek dorëzimet, transaksionet me vlera të larta, ndërmjetësit e shumtë, ndryshimet kulturore dhe në gjuhë janë inkubatorë të mëdhenj në të cilët mund të fshihen dhe rriten rreziqe. Nëse diçka shkon keq, kjo mund të ketë një ndikim shumë të keq tek biznesi. Një shembull mund të jenë problemet e shkaktuara nga vonesat. Vonësata mund të sjellin pasoja operacionale, si psh dëmtim të mallrave të konsumit, apo ndalim të linjës së prodhimit që pret për

një pjesë këmbimi. Ato mund të kenë edhe pasoja ligjore, psh dikush mund t'i hedhë në gjyq për mosrespektim të kontratës. Vonësata mund të kenë edhe pasoja strategjike, psh humbja e aksesit tek një treg. Mbi të gjitha, në çdo rast, vonesat kanë pasoja financiare, psh dëmtim të rrjedhës së parasë së thatë, apo edhe penalitete.

Kështu që, për tu përgatitur për rreziqet e këtij lloji në transaksione të caktuara, për të buxhetuar për to dhe për t'i ulur rreziqet, është shumë e rëndësishme që tregtarët të jenë në gjendje t'i identifikojnë ato sa më herët të jetë e mundur. Për ta bërë këtë, tregtia ka nevojë për parashikueshmëri. Për këtë arsye menaxhimi i zinxhirit furnizues dhe praktikata e mira logjistike janë thelbësore për investitorët ndërkombëtarë dhe ofruesit e tyre të shërbimeve logjistike. Një vend ku një zinxhir furnizues që zakonisht është i shpejtë dhe i parashikueshëm fillon të vonohet dhe të bëhet i paparashikueshëm është pika e kalimit kufitar. Si rrjedhojë, një menaxhim më i mirë në PKK dhe përmirësimi i shërbimeve doganore ndihmojnë veprimtaritë eksportuese dhe importuese si të kompanive vendase ashtu dhe të atyre të huaja. Lejimi i kësaj kërkon një ndryshim qasjesh, që ndikon në shumë aspekte të menaxhimit të PKK-ve.

Administratat doganore përdorin një larmi metodash menaxhimi. Nga njëra anë, përdoruesit e rregullt nga industria private lejohen të importojnë e eksportojnë mallra me minimumin e ndërhyrjes dhe mbikëqyrjes së Doganës. Nga ana tjetër, administratat përdorin kontroll, dyshim, nivele më të larta inspektimi, kërkesa për qera dhe dokumentacion, si dhe vula dhe firma të shumëfishta. Ka një sërë modelesh të ndryshme inter-aktive të pjesëmarrjes dhe bashkëpunimit që mund të përdoren nga Doganat dhe agjencitë e tjera kufitare. Secili model ka karakteristikat e tij të ndryshme. Faktorët në të cilët varen këto janë të shumtë dhe të ndryshëm: dallime kombëtare dhe rajonale, trashëgimi historike dhe kulturore, niveli i tranzicioni ekonomik, zhvillimet historike dhe tradicionale, niveli i pjekurisë të përdoruesve nga radhët e administratës publike dhe të industrisë private, niveli i trajnimit të administratës publike dhe të industrisë private, niveli i ekspozimit të stafit drejtues ndaj praktikave të mira ndërkombëtare, apo niveli i përfshirjes së stafit drejtues të Doganës dhe agjencive të tjera në PKK me organet, këshillat, grupet e punës dhe forumet ndërkombëtare. Politikata dhe procedurat e listuara në Tabelën 3.8 bëjnë një krahasim mes këtyre modeleve të ndryshme të menaxhimit.

Një element tjetër në ndryshimin e qasjes, të përshkruar më lart, është kur Dogana dhe agjencitë e tjera kufitare reshtin së patur një marrëdhënie kundërshtarë me përdoruesit nga industria private, si psh tregtarët eksportues/importues dhe ndërmjetësit si psh transportuesit tranzitë, kamionistët, agjentët doganorë apo të siguracionit, drejtuesit dhe punonjësit e bankave, hekurudhave dhe porteve. Për të arritur bashkëpunimin e përdoruesve të pjekur nga industria private, duhet të përdoren metoda me pjesëmarrje dhe bashkëpunim zyrtar. Politikata dhe

procedurat e menaxhimit të renditura më lart janë në kontrast me praktikat jo të reformuara dhe tradicionale të administratave doganore me metoda transparente dhe moderne. Këto metoda moderne, ndërkombëtare të menaxhimit të PKK-ve si praktika të mira u mundësojnë administratave doganore të jenë përparimtare dhe t'i drejtojnë pjesëmarrësit në lehtësimin e konkurrueshmërisë dhe tregtisë kombëtare dhe rajonale.

Komisioni Evropian ka përgatitur një Projekt Doganor për 27 SHA të tij, ku përfshihen udhëzime mbi mënyrat se si administratat doganore mund të arrijnë lehtësimin e tregtisë, të përmirësojnë marrëdhëniet me biznesin dhe

të rrisin pjesëmarrjen dhe bashkëpunimin e përdoruesve nga industria private (KE, 2007, fq. 31-33).

Synimet e lehtësimit të tregtisë dhe marrëdhënive me biznesin përfshijnë krijimin dhe vënien në zbatim të mekanizmave të lehtësimit të tregtisë të cilat minimizojnë kostot, nevojat për të dhëna dhe dokumentacion, si dhe kohën e nevojshme për të plotësuar formalitetet doganore dhe ato të agjencive të tjera në kufi. Kjo rrit sigurinë e zinxhirit furnizues. Synimet parashikojnë krijimin e marrëdhënive të ngushta të Doganës me bashkësinë tregtare, sipas nevojës, nëpërmjet procedurave transparente dhe efikase.

**Tabela 3.8 Ndryshime në qasje të menaxhimit të kalimit kufitar**

Menaxhim tradicional i kalimit të kufirit	Praktikat e mira ndërkombëtare të menaxhimit të kalimit kufitar
Përqendrohen në kontroll, duke përdorur procedura tradicionale të trashëguara	Ekulibër dhe optimizim mes lehtësimit dhe kontrollit të tregtisë
Procedura të bazuara në transaksion, të përqendruara tek mallrat dhe me nivele të larta të inspektimit fizik	Ndërhyrje në raste përjashtuese, me procedura të thjeshtuara dhe me kalim tek kontrolli bazuar në audit
Model funksional i bazuar në rezultat	Model përpunimi bazuar në përfundim
Përqendrohet në identifikimin e rasteve të mospërputhjeve	Përqendrohet në shkëmbimin dhe përdorimin e informacionit, dhe ekuilibrimin mes përputhjes dhe mos-përputhjes
Trajtim i vetëm, “njësoj për të gjithë”, për të gjithë klientët; segmentizim i kufizuar i klientëve	Zgjidhje fleksibile për klientë të ndryshëm, me një kulturë shërbimi
Mosbesim ndaj partnerëve brenda zinxhirit furnizues	Partneritet konstruktiv me tregtuesit dhe ndërmjetësuesit
Përdorim i kufizuar i teknologjisë së komunikimit të informacionit (TKI) dhe mungesë e metodave dhe pajisjeve profesionale të inspektimit të mallrave dhe kamionëve.	Përdorim i gjerë i TKI
Stimuj të kufizuar për përputhje	Stimuj të fortë për përputhje
Bashkëpunim dhe komunikim i kufizuar me agjencitë kufitare të vendeve fqinje	Bashkëpunim dhe shkëmbim informacioni i gjerë me agjencitë kufitare të vendeve fqinje
Përdorim i dokumentacionit letër, shumë vulave dhe firmave	Përqendrohet në kontrollet virtuale në PKK
Statistika operacionale, tregues performancë apo standarde të audituara të PKK-ve të kufizuara	Tregues të qartë të performancës së PKK
Strategji dhe plane veprimi të kufizuara të PKK-ve	Vizion, politika, strategji dhe plane veprimi të qarta të PKK dhe Doganës
Konkurrencë mes agjencive që veprojnë në kufi	Bashkëpunim i besuar mes agjencive partnere në PKK, me dokumenta që dorëzohen një herë të vetme
Ndërveprim individual i tregtarit me disa agjenci	Dokumentet e dorëzuara një herë nga tregtari u shpërndahen disa agjencive
Angazhim i kufizuar, mungesë vullneti për të ndryshuar metodat, strukturat apo politikat aktuale të menaxhimit të kalimit kufitar	Angazhim i bazuar në provë, dhe vullnet për të bërë ndryshime në procedura të menaxhimit të kalimit kufitar
Njohuri të kufizuara rreth metodave ndërkombëtare, praktika të mira të menaxhimit doganor	Sisteme me një sportel, training profesional i stafit, departamente të marrëdhënive me publikun, implementim i menaxhimit të rrezikut, ekipe të lëvizshme të doganës, përdorim i metodave paralajmëruese të eksport/importit, dhe metoda informative detyruese të tarifave
Marrëdhënie kundërshtuese me tregtarët dhe ndërmjetësit	Bashkëpunim dhe shkëmbim i gjerë
Trajnim standard, kryesisht administrativ	Modelim kapacitësh, si komercial ashtu edhe administrativ, që i kthen kapacitetet mbikëqyrëse në sisteme të përgjithshme
Organizata kombëtare në formë kulle (me shkallë të lartë fragmentizimi të departamenteve)	Zgjidhje të integruara në rajon

Burimi: përshtatur pjesërisht nga Doyle 2009.

Tabela 3.9 është marrë nga Projektet Doganore të Komisionit Evropian (KE, 2007, fq. 31-33).

Tabela 3.9 Lehtësimi i tregtisë dhe partneriteti i biznesit: treguesit kryesorë dhe praktikatat më të mira

Treguesit kryesorë	Çështjet e partneritetit për lehtësimin e tregtisë dhe biznesin, praktikatat më të mira, detyrat dhe veprimtaritë
Baza ligjore	<p>Pikëpamjet e bashkësisë së tregtisë merren parasysh gjatë procesit të hartimit të legjislacionit dhe rregulloreve administrative të reja të Doganës;</p> <p>Detyrimet e tregtarëve janë shprehur qartë në procedurat legjislative dhe rregulloret administrative e marrëveshjet ndërkombëtare;</p> <p>Legjislacioni dhe procedurat janë në përputhje me instrumentet ligjore ndërkombëtare, standardet dhe angazhimet ndërkombëtare, përfshirë rregullat e OBT për lehtësimin e tregtisë, dhe janë bazuar në standardet përkatëse ndërkombëtare, sidomos ato të OBD (tarifa doganore, psh, duhet të bazohet në Sistemin HS të OBD/Nomenklaturën e Përzier);</p> <p>Legjislacioni kombëtar parashikon të drejtën e apelit ndaj vendimeve të Doganës;</p> <p>Rregullat dhe rregulloret ekzistojnë dhe i komunikohen bashkësisë së tregtisë; përshtatshmëria e tyre kontrollohet periodikisht;</p> <p>Sipas mundësive dhe nevojës, dokumentet dhe informacioni që kërkohet dorëzohet nga tregtarët tek Dogana në mënyrë elektronike.</p>
Proceset dhe procedurat	<p>Ekziston një procedurë ligjore për vendime paraprake mbi klasifikimin e tarifave.</p> <p>Zbatohen procedura të thjeshtuara për tregtarë me përvojë të mirë përputhshmërie;</p> <p>Ekzistojnë procedura për përpunim informacioni përpara mbërritjes dhe përpara nisjes, për të përshpejtuar zhdoganimin e mallrave;</p> <p>Kur kryhet kontrolli doganor, përfshirë kontrollin pas zhdoganimit, përdoren në maksimumin e mundshëm dokumentacioni dhe evidencat (përfshirë ato kompjuterike) që Dogana i disponon nga rastet në të kaluarën;</p> <p>Eliminohen kërkesat e detyrueshme për inspektime përpara dërgesës, tarifatat konsullore dhe agjentët doganorë.</p>
Organizata dhe metodat e punës	<p>Rëndësia e lehtësimit të tregtisë dhe partneritetit me biznesin është bërë e qartë në të gjitha nivelet e organizatës dhe është pjesë integrale e planit të përgjithshëm të biznesit, si pjesë e planit strategjik të menaxhimit të administratës së Doganës, dhe është përfshirë në mandatet e departamentit të strukturës organizative;</p> <p>Ekzistojnë procedura që garantojnë përditësimin e plotë të personelit përkatës doganor në lidhje me zhvillimet e rëndësishme në tregtinë kombëtare dhe ndërkombëtare;</p> <p>Procedurat doganore zbatohen në mënyrë uniforme;</p> <p>Për personelin doganor janë përcaktuar role, përgjegjësi dhe nivele kompetencash të qarta, si dhe u janë publikuar tregtarëve;</p> <p>Tregtarët u nënshtrohen kontrolleve proporcionale që nuk përbëjnë barra të panevojshme. Çdo zgjidhje për të normuar zhdoganimin dhe bashkëpunimin krijon dhe ruan një ekuilibër të përshtatshëm mes Doganës/sigurisë dhe lehtësimit të tregtisë;</p> <p>Kontrollet doganore bazohen në analizën e rrezikut;</p> <p>Ekzistojnë mekanizma që publiku t'i japë informacion Doganës mbi parregullsitë në lidhje me çështjet doganore;</p> <p>Misioni dhe roli i Doganës i bëhet i qartë rregullisht publikut dhe tregtarëve nëpërmjet broshurave, filmave, seminarëve dhe medias.</p>
Bashkëpunimi	<p>Firmosja e memorandumeve të bashkëpunimit apo instrumenteve të barazvlefshme mes Doganës dhe bashkësisë së tregtarëve ka përparësi të lartë;</p> <p>Nxitet bashkëpunimi mes Doganës dhe autoriteteve të tjera shtetërore, psh nëpërmjet mundësisë që i jepet tregtarëve t'i dorëzojnë informacion dhe të dhëna autoriteteve të ndryshme nëpërmjet një pike të vetme aksesit, dhe duke nxjerrë në pah modele praktike bashkëpunimi;</p> <p>Ekzistojnë forume bashkëpunimi si psh Komitetet Konsultative të Doganave, me përfaqësues nga Doganat, organizatat e tregtisë apo grupe përfaqësuesish nga industria private dhe entet shtetërore, të cilët takohen rregullisht;</p> <p>Ekzistojnë mekanizma që garantojnë përshtatshmërinë e metodave të punës dhe sistemeve TI të Doganës, të krijuara në bashkëpunim mes Doganës dhe tregtarëve.</p>
Shërbimi	<p>Orët e punës të Doganës janë fleksibile dhe u përshtaten nevojave të arsyeshme të bashkësisë së tregtarëve. Orët e punës bashkërendohen me agjencitë e tjera menaxhuese të PKK, sa është e mundur, për të siguruar një rrjedhë të pandërprerë të qarkullimit;</p> <p>Zhdoganimi kryhet me vonesa minimale dhe ekziston një sistem për të monitoruar dhe shkurtuar kohën e pritjes;</p> <p>Tarifatat dhe pagesat për shërbimet doganore janë në përputhje me standardet ndërkombëtare (psh OBT, OBD), publikohen, nuk kalojnë kostot e shërbimeve të ofruara dhe nuk llogariten në bazë ad valorem (në proporcion të drejtë me vlerën e mallrave);</p> <p>Zhvillimi i sistemeve të përpunimit të deklaratës doganore u mundëson tregtarëve të dorëzojnë deklaratimet dhe dokumentet e tjera në mënyrë elektronike;</p> <p>Sistemet e të dhënave elektronike garantojnë dorëzimin vetëm një herë të informacionit, i cili ruhet dhe përdoret për qëllimet e Doganës në përputhje me standardet dhe rregulloret përkatëse për mbrojtjen e të dhënave;</p> <p>Tregtarëve u jepet informacion i përditësuar dhe i qartë në lidhje me tarifatat, procedurat dhe përgjegjësitë e Doganës, nëpërmjet mjeteve të përshtatshme të komunikimit, si psh Internetit, broshurave, fletpalosjeve etj;</p> <p>Tregtarëve u mundësohet konsultim në lidhje me procedurat doganore dhe mbështetje teknike nga sistemet TI të Doganës, nëpërmjet postës elektronike, telefonit apo kontaktit personal, si psh në qendra kontakti.</p>

Objektivat strategjike të lehtësimit të tregtisë dhe udhëzimet e marrëdhënieve me biznesin përfshijnë (KE, 2007, fq. 31):

- Krijimi i kushteve ligjore që marrin në konsideratë nevojat legjitime të bashkësisë tregtare gjatë hartimit dhe zbatimit të marrëveshjeve të reja, legjislacionit doganor, politikave dhe procedurave të reja;
- Krijimi i marrëdhënieve të tregtisë, duke u siguruar që organizata dhe metodat e punës të Doganës marrin parasysh nevojat e tregtisë legjitime;
- Hartimi i strategjive, procedurave dhe metodave për bashkëpunim mes Doganës, autoriteteve të tjera shtetërore si dhe tregtisë, për të lehtësuar rrjedhën e tregtisë dhe shmangur dyzimin e punës;
- Krijimi i një qasjeje të tregtisë të orientuar drejt shërbimit, nëpërmjet procedurave, rregulloreve dhe metodave të kontrollit transparente dhe të parashikueshme, që i mundësojnë bashkësisë së tregtisë të jetë tërësisht e ndërgjegjshme për të drejtat dhe detyrimet e saj, si dhe tu dalë përpara kërkesave që mund të paraqiten gjatë operacioneve të tregtisë ndërkombëtare, paralelisht me garantimin e transparencës, besimit dhe respektit reciprok mes Doganës dhe tregtisë.

### 3.4 Shembuj dhe arsye të partneriteteve mes Doganës dhe tregtarëve

Ka shumë faktorë që flasin për dobinë e partneriteteve Doganë-tregti. Në disa raste, këto partneritete janë rezultat i zhvillimeve të politikës së sigurisë, si psh një administratë doganore që angazhohet të zbatojë një instrument ndërkombëtar si Kuadri SAFE i OBD, apo të punojë për një program të një Operatori Ekonomik të Autorizuar. Objektiva e Kuadrit SAFE të OBD është sigurimi i zinxhirit furnizues paralel me lehtësimin e tregtisë së ligjshme.

#### *Pjesë të shkëputura nga Kuadri SAFE i OBD*

##### **Standardi 1 – Menaxhimi i integruar i zinxhirit furnizues**

“Administratat doganore duhet të ndjekin procedura të integruara të kontrollit doganor siç parashikohet në Udhëzimet Doganore të OBD për Menaxhimin e Integruar të Zinxhirit Furnizues (Udhëzimet MIZF).”

Për shkak të sofistikimit në rritje të krimit, nëse nuk ka ndërveprim mes Doganës dhe industrisë private, ose ky është i ulët, kjo mund të sjellë pasoja shumë negative. Për ta shmangur këtë po krijohen metoda menaxhimi nga një numër në rritje i programeve ndërkombëtare të sigurisë, si psh OEA, NSK (Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve) apo C-TPAT (Partneriteti Doganë-Tregti kundër Terrorizmit). Në partneritetet e detyrueshme me tregtinë, Doganat dhe agjencitë e tjera kufitare mund të përfitojnë shumë nga këto nisma sigurie.



**Ambiente magazinimi të sigurta.**

Megjithatë, siguria nuk është e vetmja arsye për të krijuar partneritete me tregtinë. Partneritetet mund tu sigurojnë autoriteteve doganore dhe atyre të agjencive kufitare një larmi përfitimesh të tjera, të cilat do të përmenden në seksionet e mëposhtme.

#### **Përmirësime të mjedisit të tregtisë të vendit**

Kompanitë ndërkombëtare të logjistikës u ofrojnë bizneseve shërbime derë më derë për mallrat. Ato përdorin metodat e praktikave më të mira për të ulur kostot dhe ofruar dorëzim më të parashikueshëm dhe të shpejtë. Në lidhje me procedurat si psh shkëmbimin ndërkombëtar të të dhënave, sigurinë e zinxhirit furnizues dhe lehtësimin e tregtisë, bashkëpunimi me agjencitë kufitare dhe politikë-bërësit e tregtisë mund tu ofrojë të dyja palëve metoda pune më transparente dhe një shpërndarje më të mirë të burimeve.

#### **Kutia 3.1 Mjedisi i tregtisë**

Arsye për një pjesë-marrje më të madhe dhe më të mirë	Impakt negativ nga një nivel i ulët pjesë-marrjeje mes agjencive të kufirit dhe industrisë private.
Tregtia e globalizuar, rritje ndërkombëtare e tregtisë dhe zona të tregtisë së lirë	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mos-realizim i zhdoganimit më të shpejtë në PKK</li> <li>• Mungesë e standardeve ndërkombëtare</li> </ul>

#### **Përmirësim i konkurrueshmërisë së vendit**

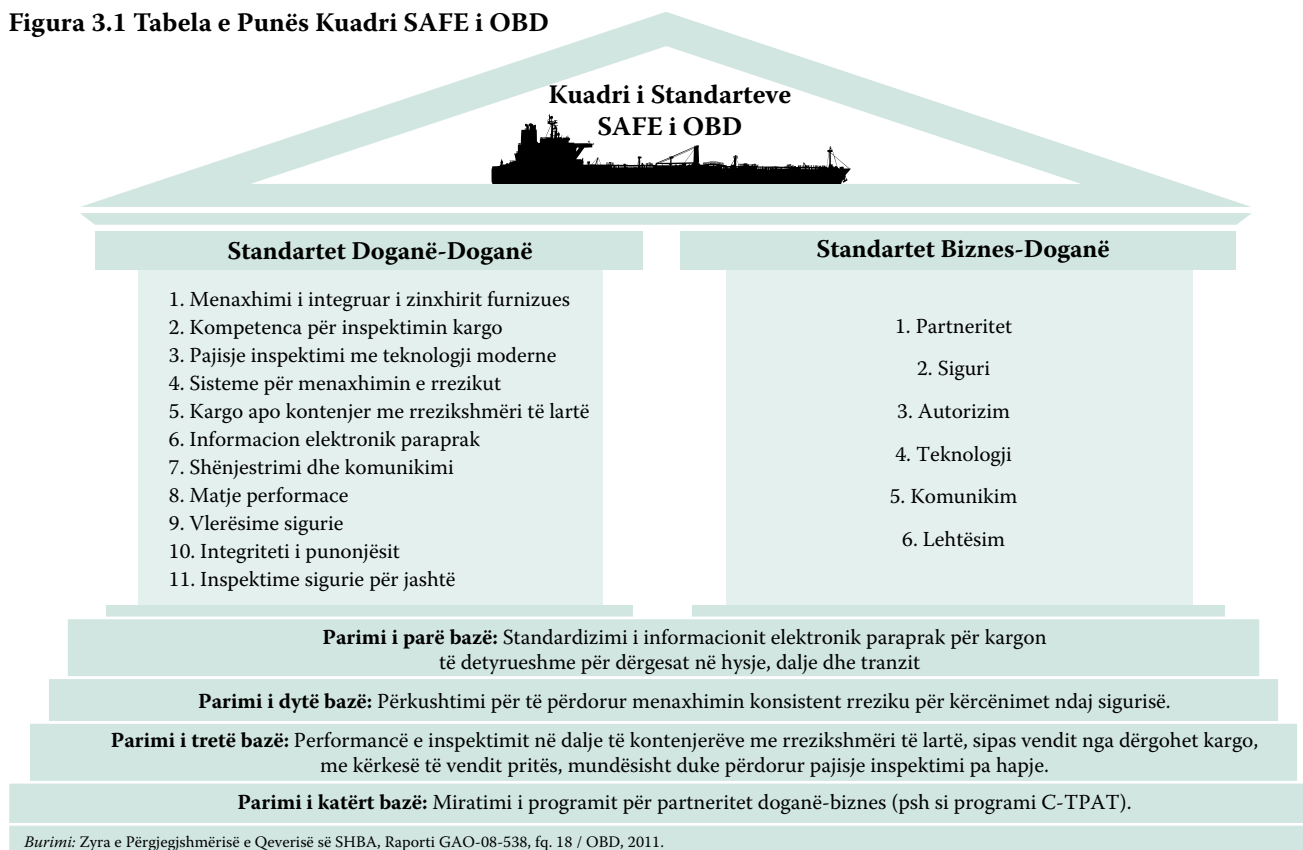
Shpesh thuhet se konkurrenca nuk ekziston më mes kompanive, por mes zinxhirëve furnizues. Nëse një prodhuesi kombëtar të caktuar i duhen disa ditë për të eksportuar një produkt, ai e ka të vështirë të konkurrojë me një prodhues në vendin fqinj i cili mund ta eksportojë të njëjtin produkt brenda ditës.

#### **Kutia 3.2 Konkurrueshmëria**

Arsye për një pjesë-marrje më të madhe dhe më të mirë	Impakt negativ nga një nivel i ulët pjesë-marrjeje mes agjencive të kufirit dhe industrisë private.
Menaxhim në kohë i zinxhirit furnizues, që garanton ruajtjen e konkurrueshmërisë me eksportuesit e huaj.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Humbja e porosive për kompanitë eksportuese të vendit</li> <li>• Papunësi në rritje</li> <li>• Emigracion i punonjësve të aftë – “rrjedhja e trurit”</li> <li>• Cikël në rënie i konkurrueshmërisë së industrive kombëtare</li> </ul>



Figura 3.1 Tabela e Punës Kuadri SAFE i OBD



**Lidhja e infrastrukturës logjistike të një vendi me zinxhirin global të furnizimit**

Nëse kompanitë e transportit dhe magazinimit të vendit janë po aq efektive sa konkurrentët e tyre të huaj, ato janë në një pozicion më të mirë për t'i ruajtur lidhjet e tyre me infrastrukturën globale të zinxhirit furnizues.

**Kuadri SAFE i OBD – Ekuilibrimi i sigurisë me lehtësimin e tregtisë**

Kuadri i Standardeve të OBD për Sigurinë dhe Lehtësimin e Tregtisë Globale (Kuadri SAFE) është një qasje gjithëpërfshirëse për ekuilibrimin e sigurisë së zinxhirit furnizues dhe lehtësimit të tregtisë. Ai vendos parime dhe standarde mbi informacionin paraparak për ngarkesën, menaxhimin e rrezikut, pajisjet për inspektimin pa hapje, konceptin e operatorëve ekonomikë të autorizuar, dhe për integrimin e menaxhimit të zinxhirit furnizues në një instrument të vetëm logjik.

Objektivat dhe parimet kryesore të Kuadrit SAFE janë:

- Vendosja e standardeve që sjellin siguri në zinxhirin furnizues dhe lehtësim në nivelin global, për të nxitur siguri dhe parashikueshmëri;
- Lehtësim të menaxhimit të integruar të zinxhirit furnizues për të gjitha mënyrat e transportit;
- Fuqizim të rolit dhe funksioneve të Doganës dhe përmirësim të aftësive të saj për të kaluar sfidat dhe përdorur në maksimum mundësitë e shekullit XXI;
- Forcim i bashkëpunimit mes administratave doganore për të përmirësuar aftësitë e tyre të zbulimit të ngarkesave me rrezikshmëri të lartë;
- Forcim i bashkëpunimit mes Doganës dhe biznesit;
- Nxitje e lëvizjes së pandërprerë të mallrave nëpërmjet zinxhirëve furnizues ndërkombëtarë të sigurtë.

**Kutia 3.3 Logjistika**

Arsye për një pjesëmarrje më të madhe dhe më të mirë	Impakt negativ nga një nivel i ulët pjesëmarrjeje mes agjencive të kufirit dhe industrisë private.
Ofruesit ndërkombëtarë të shërbimeve të logjistikës mund të përdorin metoda menaxhimi moderne të zinxhirit furnizues dhe shkëmbim informacioni për të përmbushur kërkesat e klientëve të tyre për kosto më të ulëta dhe dorëzim më të shpejtë.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izolim i kompanive kombëtare të transportit dhe magazinimit nga metodat moderne të praktikave të mira ndërkombëtare</li> <li>• Nivel zero apo i ulët i hyrjes në treg të kompanive ndërkombëtare të logjistikës – proteksionizmi i tregut</li> <li>• Pajisje të vjetëruara</li> <li>• Metoda menaxhimi të vjetëruara të Doganës dhe agjencive të tjera të kontrollit të kalimit të kufirit, organizatave shtetërore të transportit dhe përdoruesve nga industria private</li> <li>• Mungesë e zgjidhjeve dhe shërbimeve të drejtuara nga tregu</li> <li>• Monopole tregu shtetërore dhe private</li> <li>• Kartele transporti</li> <li>• Formalitete(dokumenta në letër, vula, firma) që sjellin probleme me qeratë dhe integritetin</li> </ul>

## **Programe akreditimi të Doganës**

Këto programe zakonisht janë vullnetare. Më poshtë jepen disa prej tyre.

### **Operator Ekonomik i Autorizuar (OEA)**

Statusi i Operatorit Ekonomik të Autorizuar (OEA) u prezantua nga BE pas një nisme të OBD që nxiste autoritetet doganore në të gjitha shtetet anëtare të miratonin masa sigurie për zinxhirin furnizues. Programet OEA kanë për qëllim rritjen e sigurisë së zinxhirit furnizues paralel me ofrimin e avantazheve përsa i përket përmirësimit të efikasitetit, gjë që sjell uljen e kostove. Programi i akreditimit i BE hyri në fuqi më 1 janar 2008 dhe është i vlefshëm në të gjithë territorin e të 27 shteteve anëtare të BE.

Në Kuadrin SAFE të OBD, një OEA përkufizohet si “një palë e përfshirë në lëvizjen ndërkombëtare të mallrave, në çfarëdo funksioni që është miratuar nga apo në emër të një administrate doganore kombëtare si në përputhje me standardet e OBD apo standarde ekuivalente të sigurisë për zinxhirin furnizues. OEA përfshijnë prodhues, importues, eksportues, agjentë, transportues, konsolidues, ndërmjetës, porte, aeroporte, operatorë terminalesh, operatorë të integruar, magazina dhe shpërndarës.” Duke qenë një pjesë qendrore e Kuadrit SAFE, koncepti OEA u fut në “Shtyllën Doganë-Biznes”.

Një tregtar bëhet OEA pasi ka dorëzuar një aplikim të suksesshëm tek administrata e tij doganore, në të cilën duhet të ketë demonstruar:

- Përputhjen me kërkesat doganore;
- Një sistem të kënaqshëm për menaxhimin e evidencave të tregtisë;
- zbatueshmëri financiare;
- aftësi për konsultim, bashkëpunim dhe komunikim;
- një nivel të mjaftueshëm ndërgjegjësimi bazuar në trainim dhe arsim;
- Kapacitet për të garantuar shkëmbim informacioni, akses dhe konfidencialitet.

Çdo kërkesë shpjegohet në hollësi në Kuadrin SAFE, pasi tregtarët duhet t'i fusin këto standarde në rutinën dhe procedurat e biznesit të tyre. Administrata doganore e vendit jep autorizim pas konfirmimit të përmbushjes së kushteve dhe kërkesave të OEA. Pasi të jenë kryer këto, biznesi duhet të krijojë një proces vetë-vlerësimi për të menaxhuar dhe monitoruar performancën e tij. Këtu përfshihet emërimi i një personi nga ekipi menaxhues si përgjegjës për komunikimin me administratat doganore dhe për mirëmbajtjen e standardeve të biznesit. Më vonë autorizimi i OEA mbetet i vlefshëm me përjashtim të rasteve kur pezullohet, anulohet apo tërhiqet.



**Një kontejner i zbrazur nga dogana për inspektim.**

### **Përfitimet e OEA**

Grupi Konsultativ i Sektorit Privat (GKSP) u krijua në vitin 2006 për të këshilluar OBD mbi përparimin dhe problemet në lidhje me zbatimin e Kuadrit SAFE. Anëtarësia e tij përbëhet nga 30 kompani dhe shoqata nga anë të ndryshme të botës që përfaqësojnë një larmi interesash tregtie ndërkombëtare. Anëtarësimi i lejonet vetëm shoqatave dhe kompanive të sektorit privat me interes financiar apo pronësie në prodhimin apo transportin e mallrave.

Megjithëse GKSP e pranon plotësisht se, për një sërë arsyesh, jo të gjithë administratat doganore e kanë të mundur të ofrojnë ekzaktesisht të njëjtat përfitime, ai mendon se është e domosdoshme të krijohet një bërthamë përfitimesh në lehtësimin e tregtisë, të pranuar ndërkombëtarisht, të cilat mund tu ofrohen OEA-ve në kuadër të të gjitha programeve përkatëse kombëtare.

Këto përfitime duhet të jenë transparente dhe kuptimplote sa jo vetëm të justifikojnë kostot shtesë të përballuara nga operatorët ekonomikë që përmbushin kërkesat për OEA, por edhe tu sjellin këtyre operatorëve përmirësime të vërteta dhe lehtësim shumë më tepër sesa ato që gëzojnë palët që nuk janë OEA.

GKSP beson se përfitimet për OEA-të duhet të jenë “domethënëse, të matshme dhe të raportueshme”, siç parashikohet në Kapitullin 5.3 të Kuadrit SAFE. E me të vërtetë, përfitimet e matshme duhet të jenë të raportueshme, por edhe tu raportohen OEA-ve në mënyrë periodike.

Gjithashtu, OEA të akredituara mund të kenë përfitime të lehtësimit të tregtisë si më poshtë. Megjithëse kjo listë nuk është një grup i detyrueshëm përfitimesh që duhet të ofrojë çdo administratë, ajo është një listë treguese e përfitimeve. Ato janë subjekt i shqyrtimit dhe miratimit të autoriteteve specifike të Doganës. GKSP shpreson se lista e mëposhtme e përfitimeve të OEA do të jetë një udhëzues i dobishëm për administratat doganore gjatë zbatimit të programeve OEA.

Kutia 3.4 është marrë nga Udhëzimet për Operatorët e Autorizuar Ekonomikë të Komisionit Evropian (KE, 2007).

#### KUTIA 3.4

### Operatorët e Autorizuar Ekonomikë

Në BE ka tre lloje certifikatash të OEA:

OEA C – Thjeshtime të procedurave doganore

OEA S – Siguria në punë dhe siguria

OEA F – E plotë (thjeshtime të procedurave dhe siguri)

#### 1. Përgatitja për auditin:

Dogana i hedh të dhënat në bazën e të dhënave të Komunitetit Evropian, që të mund të konsultohen shtetet e tjera anëtare. Kjo duhet të bëhet brenda 5 ditëve të punës nga data e marrjes së aplikimit. Psh Franca është e ndarë në 40 rajone doganore, secila me një zyrë të quajtur Qendra e Veprimit Ekonomik (QVE). Pasi është pranuar paraprakisht aplikimi, Dogana cakton QVE-në përkatëse për të kryer auditin.

#### 2. Auditimi:

Audituesi nuk ka nevojë të vizitojë të gjitha vendet e operatorëve, sidomos nëse ka procedura të ngjashme të brendshme në secilin vend. Ai merr në konsideratë çdo certifikatë apo autorizim përkatës (si psh ato të lëshuara nga ISO, TAPA, etj), po ashtu edhe rezultatet e ndonjë auditimi që është kryer më parë për të marrë këto certifikata.

Audituesit e doganës përdorin një "tabelë auditimi". Ajo tregon:

- Pyetje në pyetësorin e vetë-vlerësimit;
- Objektivat e auditit;
- Sugjerime për më shumë informacion të nevojshëm, apo çështje që duhen kontrolluar gjatë auditit;
- Seksionet përkatëse të Udhëzimeve të OEA.

#### 3. Kriteret:

- Një sistem kontabiliteti i kënaqshëm dhe i aksesueshëm;
- Një sistem logjik që bën dallimin mes mallrave të BE dhe atyre jo të BE;
- Nëse aplikohet, një menaxhim të kënaqshëm të licencave/autorizimeve;
- Sisteme të kënaqshme për arkivimin dhe mbrojtjen e të dhënave;
- Masa sigurie të përshtatshme për TI;
- Aftësinë e përgjithshme për të ndjekur të gjithë procesin e një transaksioni nëpërmjet evidencave që kanë lidhje me veprimtarinë e doganës;
- Një sistem kontrolli të brendshëm për të identifikuar parregullsi apo mashtrim;
- Një sistem për t'i ndërgjegjësuar punonjësit mbi rreziqet e parregullsive apo mashtrimit, dhe ekzistencën e një procedure për të informuar Doganën kur dalin vështirësi për të respektuar detyrimet e doganës;
- Aftësinë e përgjithshme për të identifikuar kontrolle të brendshme të kënaqshme dhe masa korrigjuese përkatëse;
- Provë të qëndrueshmërisë financiare gjatë tre viteve të mëparshme.

#### 4. Kriteria shtesë për Çertifikata S OEA dhe Çertifikata F OEA:

- Ndërtesa të ndërtuara me materiale kundër hyrjes, si dhe me akses të sigurtë dhe të mbikqyrrur;
- Siguri të mallrave dhe njësive të transportit gjatë dorëzimit, në magazinim dhe shpërndarje;
- Kontrolle sigurie mbi partnerët e tregtisë (deklaratë sigurie);
- Kontrolle sigurie mbi punonjësit e rinj në poste sensitive për sigurinë;
- Pjesëmarrje e stafit në programe të ndërgjegjësimit për sigurinë.

#### 5. Kontrollat përfundimtare:

Audituesi dërgon një raport paraprak të auditit tek administrata doganore si dhe një raport përmbledhës të auditit tek operatori, duke nxjerrë në pah çdo çështje që kërkon vëmendje. Dogana mund të:

- t'i kërkojë operatorit një deklaratë me shkrim që ai, psh, do të marrë masat e duhura për të korrigjuar apo përmirësuar disa procedura;
- Refuzojë çertifikimin.

Periodha e përgjithshme nga marrja e aplikimit tek certifikimi apo refuzimi duhet të jetë jo më e gjatë se 90 ditë.

#### 6. Lëshimi i certifikatës:

Kur Dogana është e kënaqur me rezultatet, lëshon një certifikatë OEA dhe e vendos në bazën e të dhënave të BE. Certifikata hyn në fuqi 10 ditë pune pasi është lëshuar.

Operatorët e certifikuar lejohen të përdorin procedura të thjeshtuara në çdo shtet anëtar mbi bazën e një certifikate të lëshuar në një shtet anëtar tjetër.

Çertifikata është e vlefshme gjithmonë me përjashtim të rasteve kur ka një ndryshim të rëndësishëm në legjislaclacionin e BE, ose kur operatori kryen një shkelje të rëndë apo nuk i përmbush më kriteret për OEA.

Për këtë arsye Dogana duhet të monitorojë respektimin nga OEA të kushteve dhe kriterëve. Një OEA i ri duhet të monitorohet gjatë të gjithë vitit të parë pas lëshimit të certifikatës.

#### 7. Pezullimi:

Një certifikatë OEA mund të pezullohet nëse:

- Nuk plotësohen më kushtet dhe kriteret për OEA;
- OEA kryen një shkelje të rëndë të rregullave doganore, që çon në procedim penal;
- OEA kërkon pezullimin.

Një OEA mund ta apelojë vendimin e pezullimit.

#### 8. Revokimi:

Një certifikatë OEA mund të revokohet nëse OEA nuk i merr masat që i caktohen pas pezullimit të certifikatës.

Megjithëse OEA mund ta apelojë revokimin, nëse apeli nuk fitohet ai operator nuk mund të dorëzojë një aplikim tjetër për OEA tre vitet e ardhshme.

Ndër përfitimet mund të përmenden:

- Njohje e dyanshme e statusit të OEA nga administratat doganore;
- Përpunim dhe lëshim i dërgesave i shpejtuar, i mbështetur nga studime periodike mbi “kohën që duhet për lëshim”;
- Autorizime për heqjen e detyrimit për garanci financiare, si dhe ulje apo kthim të shumave të pjesshme;
- Njoftim për mendimin për t’i lëshuar përpara mbërritjes së mallrave, dmth para-zhdoganim;
- Para-kualifikim për procedura të thjeshtuara, përfshirë këtu mundësitë për një proces me një hap, apo proces me dy hapa për lëshim/zhdoganim, në përputhje me preferencat e importuesit;
- Krijim të profileve bazuar në operatorë ekonomikë, si dhe kontrolleve bazuar në audite, përkundrejt atyre të bazuara në transaksione;
- Përparësi e inspektimit dhe përdorimit të pajisjeve për inspektim pa hapje, sa herë kërkohet kontroll fizik;
- Përparësi përpunimi nga Dogana gjatë një periudhe nën kushtet e kërcënimit të lartë;
- Trajtim me përparësi pas incidenteve dhe gjatë programeve të rikuperimit të tregtisë;
- Statusi OEA duhet të jetë faktor domethënës në arritjen e një marrëveshjeje administrative për një shkelje doganore (në përputhje me Shtojcën H, Kapitulli 1, Standardi 23 dhe Standardi 3.39 i Konventës së rishikuar të Kiotos);
- Vetë-vlerësim kur sistemet e automatizuara të doganës nuk funksionojnë.

### **Partneriteti Dogana-Tregti kundër Terrorizmit në SHBA (C-TPAT)**

Një prej reagimeve të para të qeverisë së SHBA pas sulmeve të 11 shtatorit 2001 ishte një mjedis i ri sigurie nëpërmjet përshtatjes të Programeve ekzistuese të Partneritetit Privat që deri atëherë ishin përqendruar mbi trafikimin e drogave. Këto përpjekje sollën krijimin e Partneritetit Dogana-Tregti kundër Terrorizmit (C-TPAT). Sipas



**Mallra që shkarkohen për inspektim të mëtejshëm.**

këtij partneriteti, në mënyrë të ngjashme me konceptin OEA, operatorët e sektorit privat kanë shumë përfitime. Studimet kanë treguar se importuesit e C-TPAT kanë 4-6 herë më pak mundësi për të shkaktuar një kontroll sigurie apo përputhjeje. Meqë shifrat e kontrolleve janë rritur me 68% që nga viti 2002, përjashtimi nga këto kontrolle ka vlerë të madhe për sektorin privat. Në të njëjtën kohë, C-TPAT garanton përfitime të dukshme për agjencitë publike që operojnë në kufi, të cilat si rezultat përqendrojnë burimet e tyre në mënyrë më efektive dhe përmirësojnë aftësitë zbuluese. (C-TPAT, 2007)

### **Njohje e Ndërsjelltë**

Njohja e Ndërsjelltë është një koncept qendror brenda Kuadrit SAFE të OBD. Marrëveshjet për njohje të ndërsjelltë i bëjnë programet e akreditimit të dy vendeve të ndryshme të përputhshme. Me këto marrëveshje, secili vend pranon statusin e sigurisë të anëtarëve të akredituar të vendit tjetër. Objektivi është të shmanget fragmentizimi i zinxhirit furnizues nga një sërë programesh të ndryshme sigurie. Kjo nxit sigurinë totale të zinxhirit furnizues si dhe lehtësimin e tij në nivel global. BE ka rënë dakord për njohje të ndërsjelltë të OEA me Japoninë dhe SHBA, si dhe (pjesërisht) me Zvicrën e Norvegjinë.

Një shembull tjetër i partneritetit dhe bashkëpunimit kombëtar dhe ndërkombëtar është programi “Lista e Artë”, i iniciuar nga Departamenti i Doganave i Jordanisë.

#### **KUTIA 3.5**

### **Programi “Lista e Artë” i Jordanisë**

Programi “Lista e Artë” i Departamentit të Doganave të Jordanisë filloi si projekt pilot. Në 2010 kishte 32 kompani jordaneze të cilat ishin pjesë e këtij programi, të cilat ishin audituar dhe miratuar. Kompanitë jordaneze kryejnë vetë-vlerësim duke përdorur një listë-kontrolli të marrë nga Departamenti i Doganave i Jordanisë. Kjo listë i ndihmon të identifikojnë nivelin e respektimit të Ligjit për Doganat dhe të Rregullave të Doganës jordaneze, si dhe të faktorëve që kanë lidhje me sigurinë e zinxhirit furnizues. Kompanitë jordaneze plotësojnë një Manual Përputhjeje (respektimi) me shkrim, i cili auditohet nga Departamenti i Doganave për të përcaktuar nivelin e respektimit. Kompanitë që kalojnë auditin e Departamentit të Doganave pranohen si anëtarë të Planit të Artë dhe gëzojnë një sërë privilegjesh. Në vitin 2008 Jordania firmosi një Marrëveshje për Njohje të Ndërsjelltë me Departamentin e Doganave të SHBA.

Burimi: Tomczyk, 2011.

Një vështirësi me njohjen e ndërsjelltë janë dallimet e mëdha që hasen shpesh mes programeve të akreditimit. Për shembull, OEA e BE mbulon si importet dhe eksportet, kurse C-TPAT e SHBA mbulon vetëm importet. Gjithashtu, OEA i BE mbulon të gjitha mjetet e transportit, kurse C-TPAT vetëm transportin detar.

### 3.5 Futja e mekanizmave të konsultimit mes Doganës dhe tregtisë

Arrija e pjesëmarrjes dhe bashkëpunimit mes Doganës dhe industrisë private është sfidë për një sërë arsyes. Në disa zona, administratat doganore kanë trashëguar të drejtën e

të qenit në një pozicion ku bëjnë ndryshime dhe marrin vendime, dhe pastaj janë të lirë tu thonë përdoruesve nga industria private se çfarë të bëjnë. Në këto rrethana, përputhshmëria e klientëve nga industria private bëhet jo konsistente. Në disa zona, punonjësit e shërbimit civil nuk komunikojnë apo konsultojnë industrinë private për shkak të mungesës së një qeverisjeje pjesëmarrëse. Në disa raste, Dogana dhe klientët nga industria private e kanë të

**Tabela 3.10 Dogana dhe përdoruesit nga industria private: Arsye për pjesëmarrje dhe bashkëpunim më të madh**

Arsye për pjesëmarrje më të madhe dhe më të mirë	Impakt negativ nga një nivel i ulët pjesëmarrjeje mes Doganës dhe industrisë private.
Ofruesit ndërkombëtarë të shërbimeve të logjistikës mund të përdorin metoda menaxhimi moderne të zinxhirit furnizues dhe shkëmbim informacioni për të përmbushur kërkesat e klientëve të tyre për kosto më të ulëta dhe dorëzim më të shpejtë.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Izolimi i kompanive kombëtare të transportit dhe magazinimit nga metodat moderne të praktikave të mira ndërkombëtare</li> <li>Nivel zero apo i ulët i hyrjes në treg të kompanive ndërkombëtare të logjistikës – proteksionizmi i tregut</li> <li>Pajisje dhe kamionë të vjetëruar</li> <li>Metoda menaxhimi të vjetëruara të Doganës dhe agjencive të tjera të kontrollit të kalimit të kufirit, organizatave shtetërore të transportit dhe përdoruesve nga industria private</li> <li>Mungesë e zgjidhjeve dhe shërbimeve të drejtuara nga tregu</li> <li>Monopole tregu shtetërore dhe private</li> <li>Kartele transporti</li> <li>dokumenta në letër, vula dhe firma të shumëfishta që sjellin probleme me qeratë dhe integritetin</li> </ul>
Menaxhimin tërësisht në kohë të zinxhirit furnizues, i përdorur nga ekonomitë konkurruese, që u jep konkurruesve të huaj në eksport avantazhe ndaj eksportuesve vendas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Humbja e porosive për kompanitë eksportuese të vendit</li> <li>Papunësi në rritje</li> <li>Emigracioni i punonjësve të aftë – “rrjedhja e trurit”</li> <li>Kompanitë vendase bëhen më pak konkurruese - Cikël vicioz, në rënie</li> <li>Eksportet vendase u duhen më shumë ditë të arrijnë në treg, krahasuar me eksportet e vendeve konkurruese.</li> </ul>
Ekonomi tregtare të globalizuara, tregti ndërkombëtar në rritje dhe rritje e zonave të tregtisë së lirë	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presion për zhdoganim më të shpejtë në PKK dhe mos-realizim të procedurave të tjera të kontrollit;</li> <li>Mungesë e standardeve ndërkombëtare.</li> </ul>
Nevojë për infrastrukturë moderne të zinxhirit furnizues ndërkombëtar, si psh kalata, terminale mallrash në aeroporte, qendra logjistike, fshatra mallrash dhe rrjete hekurudhore me shpejtësi të lartë	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rrugë të vjetra dhe jo të mirëmbajtura;</li> <li>Shpejtësi e ulët e trenit të mallrave;</li> <li>Vonesa në kohën e transportit;</li> <li>Mungesë e metodave të menaxhimit me praktika të mira dhe procedurave të hekurudhave ndërkombëtare dhe porteve detare;</li> <li>Konkurrenca përdor mjete më të mëdha e moderne të kontejnerëve, ajrore dhe detare;</li> <li>Konkurrenca përdor hekurudha me shpejtësi të lartë, natën dhe ditën;</li> <li>Inventar shumë i ngadaltë i produkteve, për shkak të transportit të paparashikueshëm dhe procedurave të Doganës.</li> </ul>
Transporti i kontejnerëve parashikohet të rritet me 5-6% çdo vit, duke u rritur në 70% deri në vitin 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mos përdorimi i kontejnerëve sjell mbetjen prapa të ekonomive kombëtare;</li> <li>Mos përdorimi i kontejnerëve shton barrë tjetër të pajustificuar mbi Doganën dhe agjencitë e tjera të kufirit për shkak të mungesës së sigurisë, mungesës së monitorimit dhe ndjekjes, si dhe humbje në të ardhura.</li> </ul>
Kuadri i Standardeve të OBD për Sigurimin dhe Lehtësimin e Tregtisë Globale (Kuadri SAFE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sofistikim në rritje i krimin;</li> <li>Metoda menaxhimi në lidhje me numrin në rritje të programeve ndërkombëtare të sigurisë, si OEA, NSK dhe C-TPAT, si dhe të tjera që nuk përmbushen nga kompanitë vendase të eksportit.</li> </ul>

Burimi: Mbledhur nga Tomczyk 2011.

vështirë krijimin dhe përdorimin e kanaleve formale të komunikimit. Përdoruesit e industrisë private ngurrojnë të lejojnë që të tjerët t'i shohin apo dëgjojnë teksta ankohen për politika, procedura, vonesa apo burokraci. Për disa agjenci doganore dhe të tjera të sigurisë kufitare, ideja e klientëve të industrisë private që kontribuojnë në veprimtarinë e PKK-ve është koncept i papranueshëm. Por megjithëse është e vështirë, prapëseprapë nuk është e pamundur për Doganën dhe agjencitë e tjera të sigurisë dhe menaxhimit kufitar të merren me industrinë private duke përdorur metoda menaxhimi të diferencuara, si psh përzgjedhje të menaxhimit të rrezikut dhe profile të rrezikut të përdoruesit, në vend të metodave “njësoj për të gjithë”.

Pse duhet të përqipen administratat doganore dhe agjencitë e tjera kufitare të arrijnë pjesëmarrjen dhe bashkëpunimin e klientëve nga industria private? Në tabelën e mësipërme renditen disa prej arsyeve.

### 3.5.1 Sfidat për tu kapërcyer

Sfida e parë për tu kapërcyer përpara përfitimit nga partneriteti me tregtinë është kulturore. Arritja e pjesëmarrjes dhe bashkëpunimit mes Doganës apo agjencive të tjera të kufirit me klientët nga industria private mund të jetë e vështirë për disa arsye, siç u tha dhe më lart.

Si pjesë e menaxhimit efikas të kufirit, qeveritë duhet të prezantojnë bashkëpunimin, lehtësimin, pjesëmarrjen dhe bashkëpunimin nëse duan të ulin kontrollin dhe dyshimet. Disa prej fushave me përparësi në këtë proces janë:

- Përqëndrimin në shkëmbimin dhe përdorimin e informacionit;
- Përdorim i gjerë i TIK;
- Krijimi i partneriteteve konstruktive me tregtinë, duke përdorur metoda aktive konsultimi;
- Përfshirja e doganave dhe agjencive të tjera të kufirit në zgjidhjen për konkurrenshmerinë e tregtisë, jo si pjesë e problemit;
- Trajnim profesional i stafit dhe drejtuesve në qendra moderne trainimi të Doganës, - kolegje apo akademi;
- Mbajtja e departamenteve të marrëdhënieve me publikun, të përbërë nga personel dhe drejtues të trainuar, linja telefonike publike, faqe interneti, njoftime për shtyp të rregullta, si dhe takime me median dhe industrinë private;
- Task forca në PKK, me anëtarë nga të gjitha agjencitë përkatëse dhe industria private, përfshirë shoqatat e transportuesve tranzitë, shoqatat e TIR-eve, shoqatat e agjentëve doganorë, shoqatat e kamionëve, Dhomat e Tregtisë, si dhe shoqatat e industrisë dhe eksportit;
- Krijimi i metodave detyruese për informim mbi tarifatat;

- Angazhim dhe vullnet i provuar për të bërë ndryshime në procedurat e menaxhimit, organizimin, trainimin dhe politikat e PKK-ve, si dhe për të siguruar performancë, të ardhura, siguri dhe kënaqësi për klientin.

Këto lloj ndryshimesh në konceptet e menaxhimit mund të duan vite. Nevojitet udhëzim nga lart për të përgatitur dhe hartuar këto politika, të cilat mund të mos sjellin përfitime të dukshme në periudha afatshkurtra. Kjo kërkon ndryshim të thellë kulturor apo ndryshim mentaliteti. Paradigma duhet të ndryshojë, nga një marrëdhënie kundërshtare mes Doganës dhe agjencive të kufirit dhe bashkësisë së tregtisë, në një shpirt bashkëpunimi, të arritur nëpërmjet metodave të bazuara në pjesëmarrje dhe bashkëpunim të ndërsjellë.

### 3.5.2 Përfitimet që sjellin mekanizmat e konsultimit

#### *Marrja e feedback-ut nga ekspertët dhe praktikuesit*

Një forum ku përfaqësuesit e tregtisë mund të shprehin lirisht shqetësimet dhe mendimet e tyre në lidhje me proceset e menaxhimit të kufirit mund tu japë agjencive kufitare feedback të vlefshëm mbi performancën e tyre, qoftë kjo në lidhje me procedurat e kontrollit kufitar apo menaxhimin doganor. Edhe partneritetet me tregtinë u sigurojnë agjencive kufitare një grup ekspertësh me të cilët mund të konsultohen gjatë përgatitjeve për negociata tregtie apo në lidhje me çështje politikash, si psh pasojat e mundshme të akteve nënligjore të reja.

Nëpërmjet partneriteteve me tregtinë mund të identifikohen tregues të hershëm vështirësish për eksportuesit, si psh pengesa jo-tarifore. Për më tepër, këto partneritete shpesh krijojnë kontakte mes punonjësve të agjencive kufitare dhe korporatave të mëdha shumëkombëshe, qofshin vendase apo të huaja, duke u dhënë këtyre punonjësve njohuri të thelluara mbi modelet e punës të zinxhirëve globalë të furnizimit.

Në një rast ideal, në të cilin ekziston përfaqësim i përshtatshëm dhe i qartë për të gjitha bashkësitë e sektorit privat, sektori privat dhe agjencitë e sektorit publik përfshihen në një dialog konstruktiv. Aty jepen rekomandime konkrete dhe pranohet nevoja për përmirësim. Megjithatë, siç pritët, në shumë raste kjo nuk ndodh menjëherë. Fillimi i përpjekjeve të tilla duhet të konsiderohet një proces mësimi për të gjitha palët e përfshira.

#### *Delegim i mundshëm i disa funksioneve në duart e tregtisë*

Disa administrata doganore përdorin praktika të mira në menaxhimin doganor për të rritur nivelin e pjesëmarrjes së klientëve nga industria private, duke u mundësuar kështu tregtarëve të ligjshëm të importojnë e eksportojnë mallra me minimumin e ndërhyrjes dhe mbikëqyrjes doganore.

Psh, futja e procedurave të thjeshtuara mund të bëjë që tregtarët të llogarisin vetë tarifatat që duhet të paguajnë, apo të vetë-vlerësojnë respektimin e ligjit nga ana e tyre. Për Doganën, kjo mundëson transferimin e burimeve të tyre diku tjetër.

### **Promovimi në përgjithësi i mjedisit tregtar të një vendi**

Një arsye tjetër për pjesëmarrjen dhe bashkëpunimin është krijimi i një imazhi pozitiv të mjedisit tregtar të vendit. Menaxhimi i zinxhirit global furnizues varet nga të gjitha hallkat dhe përdorimi prej tyre i praktikave të mira, moderne, ndërkombëtare. Rradhët e gjata të kamionëve në një PKK tregojnë dobësi të zinxhirit furnizues dhe një mangësi të praktikave të mira ndërkombëtare në

menaxhimin e zinxhirit furnizues. Për investitorët e mundshëm të huaj të drejtpërdrejtë, këto skenare tregojnë se ai vend nuk është ende gati për të konkurruar në mjedisin global të tregtisë. Këto krijojnë shqetësimin tek tregtarët se eksportet dhe importet e tyre mund të vonohen në kufi.

Qasja “e gjithë qeveria” është një instrument praktike të mirë: agjencitë e kontrollit kufitar mund të punojnë së bashku dhe të komunikojnë. Në ekonomitë në zhvillim, shpesh duket se ka një “luftë për territor” mes agjencive të kontrollit kufitar. Kjo është përshkruar nga ekspertët dhe zyrtarët si e vështirë apo e pamundur për tu ndryshuar, për shkak të interesave të përfshira dhe burokracive konservative.

#### **KUTIA 3.6**

### **Mendimi i industrisë private për bashkëpunimin**

Ka dy rezultate të shpeshta kur përfaqësuesit e sektorit privat takohen fillimisht me agjencitë e sektorit publik. I pari është: asnjë ndërveprim i vërtetë. Lexohen deklaratat me shkrim të cilat në më të shumtën e rasteve nuk përmbajnë asnjë rekomandim konkret, por thjesht flasin për vlera dhe nevoja për ndryshim. Kjo ndodh shpesh në shtete ku ideja e përfaqësimit të sektorit privat është relativisht e re. Çështjet që e përforcojnë këtë sjellje janë:

- Asnjë përvojë e mëparshme me këto procese;
- Frikë nga hakmarrja e disa agjencive të caktuara;
- Mungesa e një sistemi përfaqësimi në të cilin personat emërohet nga entet shtetërore.

Rezultati i dytë është keqpërdorimi i forumit. Sektori privat e përdor për të shprehur pakënaqësitë ndaj Shtetit, por nuk merret me mangësitë e veta. Takimet shpesh kthehen në arena sulmi kundër punonjësve shtetërorë, duke thënë që gjithçka shkon keq dhe duhet ndryshuar me themel, por nuk ofrohen rekomandime konkrete.

Është e qartë që asnjë nga këto skenare nuk sjell ndonjë përmirësim të vërtetë. Megjithatë, në disa ambiente, këto përpjekje fillestare tregojnë se nëse sistemi drejtohet si duhet, me kalimin e kohës mund të arrihet në ndërveprim të shëndoshë dhe produktiv, me rezultate të dukshme dhe të matshme.

#### **KUTIA 3.7**

### **Mendimi i sektorit publik për bashkëpunimin**

Kuptohet që asnjë punonjësi publik nuk i pëlqen të informohet mbi dështimet dhe mangësitë e organizatës së tij, apo më keq akoma, për sjellje korruptive apo jo-profesionale, sidomos kur këto informata vijnë nga persona, kompani apo shoqata të cilat kontrollohen dhe shihen si “kriminele” nga një agjenci pulike. Reagimet më të hasura të sektorit publik ndaj nismave për bashkëpunim janë:

- Pjesëmarrje për një periudhë të shkurtër, dhe pastaj largim gradual: nëse nuk ka detyrim për pjesëmarrje, punonjësit civilë shpesh e ulin vlerën e një strukture derisa shpërbëhet apo bëhet aq e pakonsiderueshme sa reshtin fare së takuari;

- Nëse ka një kuadër ligjor dhe pjesëmarrja është e detyrueshme, një “teknikë” e shpeshtë për shkatërrimin e procesit është rrotacioni. Nëse nuk ka vazhdimësi nuk ka dialog të vërtetë. Si rrjedhojë, disa agjenci publike i ndërrojnë shpesh përfaqësuesit e tyre, duke dërguar një person tjetër çdo takim.

Nuk është e lehtë të krijohet një mjedis ku përfaqësuesit e sektorit publik të ndihen mirë me procesin e dialogut. Në një situatë ideale, sektori publik duhet të ndihet se përfiton nga ndërveprimi dhe se ndërveprimi i ndihmon t'i kryejnë më mirë detyrat. Lidershipi brenda agjencive të sektorit publik luan rol kyç në suksesin e procesit. Nëse nuk ka angazhim real në krye, “pjesëmarrja” është e sigurt që do të dështojë.

### KUTIA 3.8

#### Australia: Një shembull i zhvillimit të vazhdueshëm të lehtësimit të tregtisë

Qeveria e Australisë përdor një qasje “e gjithë qeveria”, praktikë të mirë, për të ekuilibruar sigurinë e kufijve me lehtësimin e tregtisë dhe me kultivimin e lidhjeve me bashkësinë e tregtisë globale. Qasja “e gjithë qeveria” është thelbësore në trajtimin me efikasitet të çështjeve që lindin dhe në negociimin e marrëveshjeve ndërkombëtare, sidomos në mjedisin aktual të sigurisë ndërkombëtare. Qeveritë përdorin një qasje “e gjithë qeveria” për raportim, për tua bërë më të lehtë klientëve të industrisë private të dorëzojnë informacionin në disa agjenci shtetërore. Nëse nuk do të bëhej kjo, do të shtohesh barra dhe pengesat ndaj industrisë private.

Shtytësit e jashtëm të “qeverisë së lidhur” përfshijnë njohjen e kompleksitetit të mjedisit aktual të tregtisë globale dhe të sfidave si siguria dhe anti-terrorizmi. Kjo është arsyeja pse qeveritë dhe industria private përdorin teknologji të praktikave më të mira ndërkombëtare si dhe metoda si psh “koha për të mbërritur në treg”, për sigurimin e shërbimeve që rrisin efikasitetin.

Australia filloi ta përdorte këtë qasje në vitin 2005, kur Shërbimi Doganor prezantoi një Grup të Dhënash të Standardizuara (GDS) që bashkoi 41 agjenci në dy shtresa qeverie. Në vitin 2007, Dogana e Australisë prezantoi Grupin e Tregtisë Ndërkombëtare, si pjesë e Programit të Raportimit Standard të Biznesit, të Departamentit të Thesarit. Shërbimi i Doganës Australiane e pranon se duhet bërë shumë më tepër për të thjeshtuar raportimin dhe për të rritur interoperabilitetin dhe ri-përdorimin e informacionit. Kjo detyrë nuk përfshin vetëm Doganën, por edhe të gjitha agjencitë kufitare dhe shoqatat e tregtisë.

Shërbimi Doganor Australian (005) ka hartuar strategji për tu dalë përpara vështirësive, si dhe ka krijuar një vizion se si dëshiron të funksionojë në vitin 2015. Kjo strategji përfshin një sërë projektesh për të garantuar që Australia të drejtojë botën përse i përket sigurisë dhe lehtësimit të tregtisë. Projektet e përshkruara më poshtë përbëjnë Zgjidhjen e Përmirësuar të Tregtisë. Ato janë shembuj të praktikave më të mira ndërkombëtare që do të sigurojnë zhdoganime më të mira e më të shpejta.

**Tabela e mëposhtme paraqet vizionin e Australisë për elementet kyçe dhe përfitimet që do të jenë marrë deri në vitin 2015 falë qasjes së saj “e gjithë qeveria”.**

Përfitimi	Përshkrimi
1	Identifiko mundësitë për bashkërendim dhe “qeveri me lidhje”, që i mundësojnë qeverisë të ndjekë një qasje të unifikuar ndaj industrisë dhe të ulë kostot, duke shmangur ineficencat.
2	Identifiko drejtimin e qeverisë për mjedisin e tregtisë në vitin 2015, përfshirë vizionin dhe planin për të arritur aty. Kjo do t'i japë biznesit siguri në lidhje me industrinë dhe shtetin.
3	Siguro vizionin për të ardhmen për pjesëtarët e industrisë, partnerët e tregtisë ndërkombëtare dhe entet përfaqësuese, që të përfshihet në një strategji “e gjithë qeveria”.
4	Identifiko strategji për të përmirësuar cilësinë e informacionit që përdor qeveria për një gamë politikash makro dhe mikro-ekonomike dhe për të mbrojtur kufijtë, si dhe në mbështetje të tregtisë së ligjshme, teksa ul barrën ndaj industrisë.
5	Siguro strategji për përmirësimin e sigurisë së zinxhirit furnizues dhe strategji për menaxhimin kolektiv të kufijve ndërkombëtarë.
6	Demonstro potencialin për të përmirësuar përvojën e klientit në bashkëpunimin me shtetin në kuadër të një mjedisi tregtie.
7	Identifiko teknika dhe politika menaxhimi të kufirit si praktika më të mira dhe trego se si shteti mund t'i përfshijë ato në planet për të ardhmen, për të përfutuar nga puna e qeverive të tjera dhe ulur rreziqet nga zhvillimi kombëtar.
8	Nxirr në pah performancën e qeverisë në menaxhimin e normimit kufitar, në krahasim me partnerët nga tregtia.

*Burimi:* përshtatur nga një raport i përgatitur nga Komisioni i Shërbimit Publik Australian (2004).



### 3.6 Doganat dhe tregtia: Modelet për pjesëmarrje dhe bashkëpunim

Ka një sërë modelesh pjesëmarrjeje dhe bashkëpunimi ndëraktiv që mund të përdoren nga Dogana dhe agjenci të tjera kufitare progresive. Secili model ka karakteristikat e veta që varen nga faktorë të ndryshëm. Këtu përfshihen:

- Dallimet kombëtare dhe rajonale;
- Trashëgimitë historike dhe kulturore;
- niveli i tranzicionit ekonomik;
- zhvillimi historik dhe tradicional;
- Niveli i pjekurisë së administratës publike dhe industrisë private;
- Niveli i trajnimit të administratës publike dhe industrisë private;
- Niveli i ekspozimit të stafëve menaxhues ndaj praktikave të mira ndërkombëtare;
- Niveli i përfshirjes me organet ndërkombëtare, këshillat, grupet e punës dhe forumet.

#### *Lobimi*

Industritë dhe sektorët e tregtisë kanë prirje të formojnë grupe dhe organizata për të përkrahur interesat e tyre. Në emër të anëtarëve të tyre, këto organizata, ndër të tjera, mund të organizojnë kërkime, trainime apo edhe të bëjnë publikime. Ato shpesh punojnë me departamente dhe agjenci shtetërore, duke sjellë në vëmendje të ligjvënësve problemet e lindura, për t'i bindur ata.

#### *Komitetet konsultative të doganave*

Këto janë grupe të përbëra nga punonjës doganorë, industria, ofrues shërbimesh logjistike, specialistë transporti, këshilltarë dhe çdo aktor tjetër brenda zinxhirit furnizues. Mund të kenë anëtarë edhe nga departamente shtetërore të interesuara për çështjet doganore. Këto komitete shpesh drejtohen nga Dogana, dhe janë një forum ku tregtarët mund të diskutojnë hapur çdo problem që kanë gjatë veprimeve të tyre në Dogana. Këtu krijohet mundësia që Dogana të marrë feedback për veprimtaritë e saj. Në këto takime mund të informohet edhe bashkësia e tregtarëve mbi futjen e kërkesave apo rregulloreve të reja, si dhe mund të diskutohet mbi vështirësitë apo përfitimet që mund të sjellin këto ndryshime.

#### *Grupet e Punës*

Grupet e punës krijohen me një objektiv shumë specifike. Anëtarët vijnë nga organizata publike e private dhe zakonisht përzgjidhen sipas objektivit që duhet arritur.

#### *Komitetet Kombëtare të Lehtësimit të Tregtisë dhe Transportit të UNCTAD (KKLTT)*

Megjithëse zakonisht janë një instrument për lehtësimin e tregtisë, KKLTT-të janë të dobishme edhe për

partneritetet mes agjencive kufitare dhe përfaqësuesve të tregtisë. Modeli i UNCTAD e sheh partneritetin mes aktorëve publikë e privatë si thelbësor për lehtësimin e tregtisë ndërkombëtare dhe transportit. KKLTT janë mekanizma konsultimi që shërbejnë si forume kombëtare për propozimin, diskutimin, konsultimin dhe kërkimin e konsensusit mes palëve kryesore mbi masat lehtësuese në favor të tregtisë ndërkombëtare dhe transportit.

Modeli i UNCTAD pranon se partneriteti mes tre aktorëve kyç është thelbësor për lehtësimin e tregtisë ndërkombëtare dhe transportit. Këta tre aktorë janë:

- Agjencitë shtetërore: Ato janë përgjegjëse për normimin e tregtisë dhe transportit ndërkombëtar, si psh Ministrinë e Tregtisë, transportit apo financave, përfshirë Doganat;
- Ofruesit e shërbimeve të tregtisë dhe transportit: Ato që i ofrojnë shërbime mbështetëse bashkësisë së tregtarëve, përfshirë transportuesve tranzitë, operatorëve multi-modalë të transportit, agjentëve doganorë, bankave tregtare dhe kompanive të sigurimeve;
- Tregtarët: Eksportuesit dhe importuesit të cilët përfitojnë nga një mjedis i përmirësuar tregtie, i krijuar nga reformat institucionale dhe rritja e efikasitetit në shërbime, si dhe ata vëllimet e tregtisë së të cilëve do të rriteshin nëse përfitohet nga kushtet e përmirësuara dhe kostot e ulura të transaksionit.

Është e rëndësishme të vihet re se grupi i dytë dhe i tretë përbëhen kryesisht nga organizata nga industria private. Megjithatë, shpesh ka edhe organe shtetërore mes operatorëve të transportit dhe ofruesve të tjerë të shërbimeve të tregtisë, kryesisht hekurudha dhe banka tregtare, kompani sigurimesh dhe kompani transporti mallrash. Si rrjedhojë, partneriteti bazë mes këtyre tre aktorëve kryesorë zakonisht shtrihet edhe mbi ndarjen mes sektorit publik/përdoruesit të industrisë private.

Ajo që e dallon modelin e UNCTAD nga propozimet e tjera për mekanizma lehtësimi të tregtisë kombëtare dhe transportit është vëmendja e veçantë që UNCTAD i kushton klientëve nga industria private, të cilët shihen si aktorë me rol kryesor në nisimat e ndërmarra nga të treja palët në procesin konsultues. UNCTAD i sheh KKLTT si mekanizma konsultimi që shërbejnë si forume kombëtare në të cilat propozohen dhe diskutohen masa lehtësuese për përmirësimin e tregtisë dhe transportit ndërkombëtar, me konsultim dhe përpjekje të gjera për konsensus. Siç ndodh me shumicën e komiteteve, KKLTT-të e propozuara nga UNCTAD nuk kanë autoritet ekzekutiv, por shihen si organe këshillimore. Këto ente mund dhe duhet të arrijnë konsensus mbi masat lehtësuese, të cilat më pas mund të ndërmerren në mënyrë vullnetare nga organet anëtare që kanë kompetenca ekzekutive për t'i vënë në zbatim.

## Komitetet PRO

Komitetet PRO (procedurë) janë komitete për lehtësimin e tregtisë, forume për doganat dhe tregtinë. Në fillimvitet 70, duke pranuar rëndësinë e lehtësimit të tregtisë dhe perspektivën e krijimit të një tregu të vetëm brenda Komunitetit Ekonomik Evropian me lëvizje të lirë të njerëzve dhe mallrave, shumica e vendeve të Evropës Perëndimore krijuan komitete kombëtare për lehtësimin e tregtisë, si psh *Office de développement par l'automatisation et la simplification du commerce extérieur* (ODASCE) në Francë, Këshilli Danez për Shkëmbimin e të Dhënave Elektronike, AUSTRIAPRO (pjesë e Dhomës Federale Ekonomike të Austrisë), dhe SWEPRO (Këshilli i Procedurave të Tregtisë i Suedisë).

Disa vende nuk kanë komitete konsultimi apo PRO, por mbështeten tek lobimi i shoqatave të përdoruesve nga industria private dhe kompanitë e mëdha të eksport/importit. Psh, Turqia ka një rrjet të gjerë të dhomave të tregtisë dhe shoqatave të industrisë. Dhoma e Tregtisë e Stambollit është e përfshirë në nisma eksporti, dhe komunikon me qeverinë në Ankara. Shoqatat e industrisë që përfaqësojnë sektorë si materialet e ndërtimit, fruta-perimet, makineritë, arrotet dhe tekstilet janë të përfshira në lobim me qeverinë në lidhje me çështje eksporti. Shoqatat e tregtisë si UTIKAD (Shoqata e Transportuesve Transzitivë dhe Ofruesve të Shërbimeve Logjistike në Turqi) si dhe TOBB (Bashkimi i Dhomave dhe Shkëmbimeve të

Mallrave të Turqisë) llojnë me qeverinë në lidhje me çështjet e transportit tranzit dhe TIR. TOBB financon ndërtimin e PKK-ve të reja të Turqisë.

Për të rritur pjesëmarrjen e industrisë private, administratat doganore dhe agjencitë tregtare mund të marrin në konsideratë përdorimin e Rekomandimit 4 të UN/CEFACT për krijimin e organeve të lehtësimit të tregtisë. Synimi i rekomandimit fillestar ishte inkurajimi i qeverive për të "krijuar dhe mbështetur ente kombëtare për lehtësimin e tregtisë, me pjesëmarrje të ekuilibruar nga sektori privat dhe publik".

Synimet e përgjithshme ishin:

- Rritja e dialogut mes enteve të ndryshme të përfshira në tregti dhe transportin ndërkombëtar;
- Gjetja e zgjidhjeve për të hequr pengesat ndaj tregtisë dhe transportit në nivel operacional;
- identifikimi i çështjeve që ndikojnë në koston dhe efikasitetin e tregtisë ndërkombëtare të vendit;
- Marrja e masave për uljen e koston dhe rritjen e efikasitetit të tregtisë ndërkombëtare;
- Ndihma në zbatimin e këtyre masave;
- Sigurimi i një pike kontakti kombëtare për mbledhjen dhe shpërndarjen e informacionit mbi praktikën më të mirë në lehtësimin e tregtisë ndërkombëtare;
- Pjesëmarrje në përpjekjet ndërkombëtare për përmirësimin e lehtësimit dhe efikasitetit të tregtisë.

### Kutia 3.9 Komitetet Kombëtare të Lehtësimit të Tregtisë dhe Transportit (KKLTT)

Disa shembuj	Karakteristika
BE, MB, APEC	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zyrtare si në nivel kombëtar ashtu edhe rajonal</li><li>• Shembull: Komiteti i Lehtësimit të Tregtisë Ndërkombëtare të MB</li><li>• Anëtarësim nëpërmjet ftesës</li><li>• Lidhshmëri jo i zgjedhur</li><li>• Sekretariate të emëruara, me stafe administrativ dhe logjistik</li><li>• Zyra, pajisje dhe buxhete</li><li>• Terma referencash me shkrim</li><li>• Mundësi për disa nën-komitete apo grupe pune</li><li>• Takime forumi me seanca të mbyllura</li><li>• Takime nën-komitetesh shpesh të hapura ndaj kontributit të ekspertëve të jashtëm</li><li>• Nën-komitetet të afta të ftojnë dhe organizojnë studime ekspertësh të jashtëm</li><li>• Anëtarët e nën-komiteteve dorëzojnë prova dhe studime verbale dhe me shkrim</li><li>• Administrata publike përdor Komitetin për Lehtësimin e Tregtisë si një organ konsultues aktiv, duke dorëzuar projekt-legjislacion, projekt-rregullore, udhëzime dhe programe tek KLT përpara dorëzimit tek departamentet shtetërore apo komisionet parlamentare.</li><li>• Axhenda të ndërlikuara, gjë që demonstron nga lista e takimeve në faqen e internetit të APEC</li><li>• i nënshtrohet auditeve dhe mbikëqyrjes shtetërore</li><li>• Raportim vjetor, ku raportet u bëhen të disponueshme publikut të gjerë në internet</li><li>• Nxjerrin njoftime për shtyp dhe mbajnë konferenca për shtyp</li><li>• Organizojnë konferenca dhe forume</li></ul>

Ky rekomandim thekson rëndësinë e enteve kombëtare të lehtësimit të tregtisë si forume që mundësojnë bashkëpunimin e menaxherëve të industrisë private, administratorëve të sektorit publik dhe politikë-bërës për implementimin efikas të masave lehtësuese të miratuara bashkarisht. Rekomandohet që këto komitete të përfshijnë përfaqësues të të gjitha kompanive dhe institucioneve që marrin pjesë në transaksione tregtare ndërkombëtare, si psh prodhues, importues, eksportues, transportues tranziti, banka, kompani sigurimi dhe administrata publike.

Rekomandimi e vë theksin tek lehtësimi i tregtisë dhe më specifiku tek nevoja për të zbatuar masa që ulin kostot dhe rrisin efikasitetin e tregtisë ndërkombëtare. Ai u propozua si bazë për krijimin e KKLTT-ve apo komiteteve PRO.

UNCTAD, si pjesë e programeve të saj të asistencës teknike në fushën e lehtësimit të tregtisë dhe transportit ndërkombëtar, ka qenë e përfshirë në mënyrë aktive në krijimin e KKLTT-ve në një sërë vendesh. Modeli i UNCTAD e shtrin rrezet tradicionale të këtyre komiteteve më tej, duke vënë theksin më shumë tek lehtësimi i transportit dhe dhënia e një roli sa vjen e më të madh anëtarëve nga industria private.

Më poshtë jepen shembuj të llojeve të ndryshme të këtyre komiteteve. I pari, për shkak se financohet nga industria private, nuk përmbush rekomandimet e UNCTAD, të cilat bazohen në partneritetin publik-privat.

Është e rëndësishme të kuptohen kufizimet e këtyre komiteteve dhe vështirësitë të cilat hasen kur vendet në zhvillim përpiqen të përshtatin këto modele. Shembulli francez kërkon anëtarësim aktiv nga ana e industrisë private. Ata duhet të japin kontribute të qëndrueshme financiare në mënyrë që shoqata të vazhdojë të jetë operacionale. Në të njëjtën kohë, nuk ka garanci që entet e sektorit publik do të jenë të gatshme të marrin pjesë në këto veprimtari. Këto komitete, që të jenë të suksesshme duhet të mbështeten në mënyrë të njëjtë nga sektori publik dhe industria private. Gjithashtu, ato duhet të veprojnë në aspektin dypalësh, shumëpalësh, rajonal dhe ndërkombëtar. Paralel me bashkëpunimin e ngushtë me entet e industrisë private, ato duhet të jenë të lidhura në mënyrë të integruar me autoritete doganore dhe organizatat përkatëse shtetërore.

**Kutia 3.10 Komitetet PRO**

Disa shembuj	Karakteristikat
AFPRO / Afganistan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Të organizuara zyrtarisht në nivel kombëtar dhe rajonal</li> </ul>
ARMPRO / Armeni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Njihen edhe si Komitetet Kombëtare për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit (Kamboxhia, Laos, Tailandë, Vietnam, etj)</li> </ul>
AUSTRIAPRO / Austri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Njihen edhe si Komitetet Kombëtare për Lehtësimin e Tranzitit (Kina, Mongolia etj)</li> </ul>
AZERPRO / Azerbajxhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Shoqatat e industrisë private janë të ftuara të marrin pjesë</li> </ul>
BiHPRO / Bosnje Hercegovinë	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punonjës të zgjedhur vullnetarisht, të drejtuar nga përfaqësues nga industria private</li> </ul>
BULPRO / Bullgari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Drejtohen nga bordet e zgjedhura</li> </ul>
CROATIAPRO / Kroaci	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marrin pjesë në lehtësimin e tregtisë së bashku me qeveritë, si dhe në çështje të lidhura me doganat dhe menaxhimin e PKK-ve</li> </ul>
GEOPRO / Gjeorgji	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bashkëpunojnë me qeveritë dhe anëtarët e industrisë private duke shqyrtuar dhe raportuar mbi projekt-ligje, hartojnë rregulla dhe udhëzime e programe; psh SITPRO u përfshi për 4 vite në ndryshimin e Agjencisë së MB për Të Ardhurat dhe Doganat në versionin me Dokumente të Vetme Administrative.</li> </ul>
HELLASPRO / Greqi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mund të kenë disa nën-komitete.</li> </ul>
MAKPRO / ish-RFJ e Maqedonisë	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strukturat përfshijnë disa nën-komitete politikash, secili prej të cilëve bën rekomandime dhe mban takime me përfaqësues të industrisë private dhe zyrtarë shtetërore gjatë seancave të komitetit.</li> </ul>
MOLDPRO / Moldavi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sekretariate, pajisje zyresh dhe buxhete të paguara</li> </ul>
MONPRO / Mali i Zi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mund të financojë studime</li> </ul>
ODASCE / Francë	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zyrtarët marrin pjesë në konferenca dhe forume ndërkombëtare.</li> </ul>
ROMPRO / Rumani	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mandate me shkrim</li> </ul>
SWEPRO / Suedi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zyrtarët shtetërorë nga ministrinë e linjës, të tregtisë dhe financës, mund të atashohen tek Komitetet PRO.</li> </ul>
SITPRO / Mbretëria e Bashkuar*	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veprojnë si "kontrollorë" të parë të ideve të reja në lidhje me lehtësimin e tregtisë, si dhe çështje të lidhura me doganën dhe menaxhimin e PKK-ve</li> <li>Ato kontribuojnë për rritjen e nivelit të ndërgjegjësimit të përfaqësuesve të industrisë private si dhe respektimin nga ana e tyre të akteve ligjore e nënligjore të ndryshuara.</li> </ul>

\* Në shtator 2010 SITPRO i mbylli veprimet, dhe përgjegjësitë i kaluan Departamentit për Biznes, Inovacion dhe Aftësi, të Mbretërisë së Bashkuar.

### KUTIA 3.11

#### Komiteti i Mbretërisë së Bashkuar për Lehtësimin e Tregtisë Ndërkombëtare

Komiteti i Lehtësimit të Tregtisë Ndërkombëtare të Agjencisë për të Ardhurat dhe Doganat në MB është i përbërë edhe nga zyrtarë të nivelit të lartë nga departamente shtetërore të interesuara për procedurat kufitare, si psh vetë agjencia, Departamenti për Biznesin, Inovacionin dhe Aftësitë (BIS), Departamenti për Mjedisin, Ushqimin dhe Çështjet Rurale (Defra), Departamenti për Transportin, si dhe Agjencia e MB për Kufirin, sëbashku me Agjencinë për Tregtinë dhe Investimet si dhe (ish-) SITPRO. Ky komitet përqipet për lehtësimin e tregtisë duke bashkërenduar politikat dhe përshtatur nisma të reja për të thjeshtuar procedurat kufitare të MB paralel me minimizimin e rregulloreve të panevojshme.

Plani i veprimit i Komitetit është të:

- Ulë barrën normuese të kufirit mbi biznesin, si dhe ta bëjë më të lehtë tregtinë;
- Të arrijë pjesëmarrje afatgjatë, aktive të bashkësisë së biznesit në vlerësimin e praktikave normuese në kufijtë e MB dhe në krijimin e një procesi të vazhdueshëm të përmirësimit dhe reformave;

- sigurojë kuptimin nga qeveria e MB dhe e agjencive të saj të rëndësisë që ka lehtësimi i tregtisë dhe promovimin i rolit të saj kyç në përmbushjen e objektivave normuese;
- sigurojë përmirësim të vazhdueshëm të statusit të procedurave kufitare të MB përkundrejt treguesve kryesorë ndërkombëtarë, si psh "Raporti i biznesit" i Bankës Botërore (Banka Botërore, 2009) .

Në të kaluarën SITPRO ka ndihmuar dialogun e lehtësimit të tregtisë duke publikuar raportin e vitit 2009 "Mbajtja e mallrave në lëvizje" (Banka Botërore, 2009) dhe ka krijuar një faqe interneti ku mund të merret feedback mbi rregulloret dhe praktikatat e lidhura me kufirin.

*Burimi:* përshtatur nga studimi i Agjencisë për të Ardhurat dhe Doganat/BIS Thjeshtimi i tregtisë në kufijtë e MB: Plan Veprimi (Dhjetor 2009), fq. 4.

### KUTIA 3.12

#### Zyra për Zhvillim nëpërmjet Automatizimit dhe Thjeshtimit të Tregtisë së Jashtme (ODASCE), Francë

ODASCE u krijua në korrik 1972 si një shoqatë jo-fitimprurëse. Bordi (Conseil d'Administration) i ODASCE përbëhet nga 16 anëtarë, të cilët zgjidhen në asamblenë e përgjithshme vjetore të organizatës. Anëtarët nuk shpërblehen, dhe ndërrohen çdo katër vite. Vendimarrja e përditshme dhe drejtimi i personelit të përhershëm kryhet nga "Byroja" e oficerëve (Presidenti, zv. Presidenti, Oficeri i Thesarit, etj) të cilët zgjidhen nga bordi. Kjo organizatë ka tre anëtarë personeli të përhershëm, me qendër në Paris.

##### **Anëtarësia:**

- Mbi 100 kompani, nga shumë të mëdha (psh Renault) deri tek ato me një person;
- Mbi 1,500 anëtarë të asociuar, të cilët abonohen për të patur akses tek kurset e trajnimit.

##### **Veprimtaritë kryesore:**

- Kurse trainimi;
- Hartim i studimeve mbi çështjet e lehtësimit në Francë, nëpërmjet Komitetit të Lehtësimit të ODASCE;
- Seminare ("Club-Clé Douanes") mbi lëndë me interes për anëtarët, të mbajtura 4-5 herë në vit;

- Konferenca ("Colloques"), të mbajtura çdo 2-3 vjet, me të ftuar të huaj dhe përfaqësues, ku trajtohen çështje të doganës, tregtisë si dhe të tjera të lidhura me tatimet;
- Këshillim ad hoc i anëtarëve për çështje të doganës dhe tregtisë, ku ndonjëherë përfshihet edhe ndërmjetësimi me qeverinë franceze në emër të tyre.

##### **Aspektet pozitive:**

- Pavarësia, nuk varen nga grante të qeverisë;
- Afër me biznesin, dhe e drejtuar nga anëtarët;
- E vogël dhe efciente, e përqendruar tek mjetet e saj.

*Burimi:* Partially adapted from the ODASCE website (2011).

## KUTIA 3.13

## Partneritetet e vërteta publik-privat (PPP) në Evropën Juglindore

Në përputhje me Nismën e Bashkëpunimit në Evropën Juglindore (SECI) dhe në bashkëpunim me KEKBE dhe Komisionin Evropian, një sërë shtetesh në Evropën Juglindore kanë krijuar Komitetet Kombëtare për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit (KKLTT) për të trajtuar shumë çështje të lidhura me lehtësimin e tregtisë dhe transportit që shfaqen në nivele kombëtare dhe rajonale. Këto komitete përfshijnë përbërësin karakteristik "PRO" në emrat e tyre, duke vënë theksin tek procedurat, të cilat i konsiderojnë barriera jo-tarifore ndaj tregtisë. Ato mbështeten në mënyrë të barabartë (institucionalisht, politikisht dhe financiarisht) nga sektorët publikë dhe privatë, si dhe veprojnë në nivelin dypalësh, shumëpalësh, rajonal dhe ndërkombëtar. Ato janë të lidhura në mënyrë integrale me autoritetet doganore dhe organizata qeveritare përkatëse, por gjithashtu punojnë shumë ngushtë edhe me ente të sektorit privat. Sot ka 10 komitete kombëtare PRO në rajonin e SECI-t.

Në shumicën e rasteve, Dhomat e Tregtisë shërbejnë si bazë për veprimtaritë e këtyre komiteteve, dhe pjesëmarrje e agjencive shtetërore është e garantuar nëpërmjet akteve ligjore përkatëse. Secili komitet ka dy bashkëkryetarë, njëri që përfaqëson agjencitë e sektorit publik (zakonisht në nivel zëvendës ministri) dhe tjetri që përfaqëson sektorin privat. Pjesa më e madhe e punës kryhet nga një grup bërthamë i përbërë nga jo më shumë se 10 persona, të cilët takohen rregullisht dhe trajtojnë çështje tërësisht teknike. Kostoja mesatare vjetore e veprimtarisë së secilit komitet nuk i kalon

25 mijë dollarët amerikanë dhe këtu përfshihen edhe fondet për komunikimin/bashkëpunimin me publikun si dhe për fushatat informative.

**Aspektet pozitive:**

- Partneritete të vërteta publik-privat, me role të njëjta për të gjithë aktorët e përfshirë;
- Të vogla dhe eficiente, dhe nuk kanë nevojë për krijimin e një mekanizmi tjetër shtetëror;
- Axhenda shpesh hartohet në bazë të shqetësimeve të përditshme të komunitetit të biznesit;
- Pjesëmarrje e garantuar nga të gjitha agjencitë shtetërore, për shkak të legjisllacionit përkatës;
- Përdorim i kanaleve ekzistuese të komunikimit, të krijuara nga dhomat kombëtare.

**Aspektet negative:**

Që të jetë efikas, procesi duhet të ketë një strukturë të gjallë dhe vërtetë përfaqësuese.

*Burimi:* përshtatur nga një sërë burimesh të ndryshme, duke përfshirë informacion të dhënë nga konsulentë të jashtëm si dhe nga dokumenti i UNESCAP i quajtur „Studim mbi Mekanizmat Kombëtare të Bashkërendimit për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit në Rajonin e UNESCAP“ (UNESCAP, 2007, fq. 31–32) dhe një raport i SECI i quajtur „Arritjet e Projekteve të SECI në fushën e Zhvillimit Ekonomik dhe Sigurisë“ (2001).

## KUTIA 3.14

## SWEPRO: Këshilli i Procedurave të Tregtisë në Suedi

SWEPRO u krijua nga qeveria suedeze në vitin 1975 për të nxitur thjeshtimin dhe efikasitetin e procedurave të tregtisë ndërkombëtare nëpërmjet pjesëmarrjes aktive në forume qendrore ndërkombëtare.

Ai u krijua në përputhje me Rekomandimin 4 për Organet Kombëtare të Lehtësimin të Tregtisë të vitit 1974, i cili u zëvendësua nga Rekomandimi për Organet Kombëtare të Lehtësimin të Tregtisë të vitit 1999.

**Anëtarësia:**

SWEPRO përbëhet nga një organ konsultativ me menaxherë të sektorit privat dhe administratorë e politikëbërës të sektorit publik. Anëtarët e tij përfaqësojnë biznesin dhe autoritetet publike, nga të cilët përmenden Shoqata e Bankierëve Suedeze, Këshilli i Tregtisë, Aleanca për Tregtinë Elektronike, Bordi Kombëtar i Tregtisë, Federata e Tregtisë, Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë, Konfederata e Ndërmarrjeve, Shoqata e Transportit Ndërkombëtar, Dogana dhe Ministria e Punëve të Jashtme.

**Administrimi:**

SWEPRO mbikëqyret nga Bordi Kombëtar i Tregtisë, i cili është një organ administrativ shtetëror që merret me tregtinë e jashtme dhe politikat e tregtisë.

**Detyrat dhe veprimtaritë:**

Roli kryesor i SWEPRO është të sigurojë një forum për diskutim dhe informim në lidhje me çështjet e lehtësimin të tregtisë. Ky forum garanton trajtimin e veprimtarive të lehtësimin në një mënyrë të bashkërenduar, për të siguruar zgjidhjen e problemeve në mënyrë eficiente. Ai monitoron zbatimin e masave lehtësuese të rena dakord bashkarisht. SWEPRO ka kryer disa kërkime dhe studime të rëndësishme mbi çështje të lehtësimin të tregtisë, si psh shkëmbimin e të dhënave mbi tregtinë ndërkombëtare dhe impaktin e përfitimit e lehtësimin të tregtisë. SWEPRO diskuton gjithashtu edhe punën ndërkombëtare në fushën e lehtësimin të tregtisë. Ai bashkërendon dhe merr pjesë në projekte të kryera në kuadrin e OKB, OBT, OBD, Organizatës për Bashkëpunimin Ekonomik dhe Zhvillimin, dhe BE. SWEPRO ka bashkëpunuar edhe me disa vende në zhvillim për të nxitur lehtësimin e tregtisë. Në Suedi, SWEPRO është forum diskutimi edhe për punën ndërkombëtare në lidhje me procedurat për thjeshtimin e tregtisë. SWEPRO merr pjesë në punën ndër-qeveritare në OKB dhe BE për të thjeshtuar dhe harmonizuar procedurat dhe rrjedhën e informacionit, përfshirë mjetet elektronike për tregtinë ndërkombëtare.

## 3.7 Trainimi dhe komunikimi me publikun për partneritetet Doganë-tregti

Pasi përfundon procesi zyrtar i krijimit të një partneriteti mes agjencive kufitare dhe tregtisë, ka dy “instrumente” jashtëzakonisht të rëndësishme që shërbejnë si forcë unifikuese për komunitetet publike dhe private të përfshira në proces. Këto janë trainimi dhe komunikimi me publikun.

### 3.7.1 Trainimi

Trainimi është një instrument thelbësor për implementimin e ndryshimeve apo rritjen e efikasitetit të praktikave ekzistuese. Vëzhgimet e ekspertëve në disa PKK kanë nxjerrë përfundimin që disa prej vonesave të automjeteve tregtare vijnë si shkak i faktit që shoferët dhe personeli i kompanive të transportit nuk i kanë përgatitur të gjitha dokumentet dhe certifikatat. Ndonjëherë mungojnë dokumentet e nevojshme për përmbushjen e procedurave të importit (Tomczyk, 2011). Për këtë arsye, është e rëndësishme që KKLTT të ofrojë informacion transparent dhe të arritshëm në lidhje me këtë. Nga ana tjetër, meqenëse punonjësit e sektorit publik përballen me ndryshime të herëpashershme të procedurave dhe rregulloreve, është gjithashtu e rëndësishme që ata të përgatiten për të ofruar shërbime dhe të dinë se çfarë kërkohet nga “homologët” e tyre në sektorin privat.

Në kuadër të Lehtësimit të Tregtisë dhe Transportit në Evropën Juglindore, programi i trajnimit është kthyer në një instrument thelbësor, jo vetëm për dhënien e informacionit por edhe për të ndryshuar gradualisht perceptimin dominues në agjencitë shtetërore për llojin e shërbimeve që ofrojnë. Nga viti 2001 deri në vitin 2006 Komponenti i Lehtësimit të Tregtisë TTFSE i Bankës Botërore ka trainuar dhe certifikuar një numër të madh profesionistësh, duke u përqendruar si tek audienca publike ashtu dhe ajo private dhe duke përdorur të njëjtin program për të dyja.



Pjesëmarrës nga sektori publik e privat gjatë një seminari të OSBE-OBDD për menaxhimin e rrezikut në dogana, i mbajtur në tetor 2011 në Astana.

### 3.7.2 Komunikimi me publikun

PPlanifikimi dhe zbatimi i një fushate për komunikim/bashkëpunim me publikun është shumë i rëndësishëm pasi ndihmon procesin e transformimit të partneritetit në disa mënyra. Përdoruesit nga sektori privat shpesh janë skeptikë për ndryshimet e propozuara, pasi kanë frikë nga kosto më të larta të lidhura me procedurat e reja, si dhe nga pengesa që mund tu krijohen praktikave të biznesit. Ka raste kur punonjësit e sektorit publik e mirëpresin mundësinë e ndryshimeve radikale në mjedisin e tyre të punës. Është shumë e rëndësishme që të sigurohet një rrjedhë konstante e informacionit mbi ndryshimet e propozuara dhe një pamje e qartë e asaj që pritet në të ardhmen.

Megjithatë, këto përpjekje nuk duhet të kufizohen vetëm tek dy grupet në fjalë, por duhet të përfshijnë edhe publikun në përgjithësi. Duhet të nxirret në pah nevoja për kushte të përmirësuara dhe kostot që sjell mosveprimi. Kjo nuk është një detyrë e lehtë, pasi lehtësimi i transportit dhe tregtisë zakonisht nuk janë tema që tërheqin shumë vëmendjen e medias. Shumë prej çështjeve që duhen trajtuar janë shumë teknike, dhe rrallëherë ekziston një ide e qartë e kushteve të punës të personelit në kufi. Kjo mund të trajtohet në disa mënyra. Psh, në Evropën Juglindore, dhomat e tregtisë botojnë artikuj jo-teknikë mbi këtë temë, duke përdorur si botime të brendshme ashtu edhe lidhjet e tyre me median.

Dërgimi i gazetarëve në PKK të caktuara nën drejtimin e strukturave PRO ka rezultuar i suksesshëm. Komitetet PRO të Bullgarisë dhe Rumanisë kanë patur sukses në ruajtjen e interesit në këtë temë duke organizuar shpesh udhëtime me autobus në kufi për gazetarët. Ka patur raste kur këto udhëtime janë kombinuar me takime ndër-kufitare me gazetarë nga ana tjetër e kufirit. Këto veprimtari i kanë ndihmuar gazetarët dhe ekspertët e tjerë jo-teknikë që të kuptojnë shkallën e problemeve të hasura si dhe nevojën për bashkëpunim ndërkufitar dhe zgjidhje të praktikave të mira.

Megjithatë, impakti i komunikimit brenda komunitetit “global” të tregtisë kufizohet nga gjuha. Tregtarët, investitorët dhe gazetarët ndërkombëtarë shpesh nuk i flasin gjuhët vendase. Edhe studimet e rasteve më të mira të publikuara në një faqe interneti të dizenuar mirë nuk do të viheshin re nëse prezantohen vetëm në gjuhën vendase. Disa administrata doganore lehtësojnë aksesin në informacion për klientët dhe furnizuesit ndërkombëtarë të vendit të tyre duke krijuar versione në anglisht të faqeve të internetit të tyre. Kjo ilustron shkëlqyeshëm nga faqet e internetit të doganave të Republikës Popullore të Kinës dhe të Federatës Ruse, të cilat janë edhe në anglisht.

### 3.7.3 Zgjidhja e problemeve të lidhura me korrupsionin

Një prej çështjeve më të vështira të dialogut mes sektorit publik e atij privat është zgjidhja e problemeve që sjellin praktikën korruptive. Megjithatë kjo shpesh shihet si një

çështje që duhet trajtuar vetëm nga agjencitë shtetërore, vetë karakteri i këtyre transaksioneve e vërteton që ky është problem edhe i sektorit privat: korrupsioni ka nevojë për dy palë. Ai duhet të diskutohet hapur. Interesat e sektorit privat dhe individët kanë rolin e tyre në një mjedis korruptiv, dhe në shumë raste janë ato që fillojnë transaksione të dyshimta si psh ryshfet.

Pa pjesëmarrjen e qytetarëve, çdo përpjekje për ta zgjidhur këtë çështje do të dështonte. Proceset e reformave duhet të shoqërohen me programe ndërgjegjësimi të publikut, përndryshe ekspozimi i praktikave korruptive apo arrestet mund të jepnin përshtypjen se situata po përkeqësohet, në vend që të përmirësohet. Kjo do ta bënte riskun politik të papërmbajtur.

Shumë çështje të trajtuara në këtë seksion kanë lidhje të drejtpërdrejtë me shkallën e besimit që ekziston mes palëve të përfshira. Disa prej pyetjeve që mund të bëjnë tregtarët janë: A ekziston një proces transparent për raportimin e incidenteve? A do të vihesh në shënjestër nëse flas? Nëse nuk ka masa mbrojtëse, nuk ka shumë gjasa që operatorët nga sektori privat të japin informacion në lidhje me korrupsionin.

**KUTIA 3.15**

**Linjat telefonike (hotline)për denoncim apo informim**

Numrat telefonikë që publikohen si mjet për raportimin e korrupsionit apo praktikave të dyshimta duket se kanë patur ndikim pozitiv në ofrimin e sigurisë për palët raportuese. Këto linja telefonike zakonisht janë të lidhura me një sallë operative në kryeqytetin e një vendi, duke e larguar kështu procesin e raportimit nga PKK-të.

**KUTIA 3.16**

**Studimet për kohën e lëshimit (të mallrave)**

Studimet për Kohën e Lëshimit të mallrave (SKL) janë një instrument teknik që përdoret për të mbledhur të dhëna në lidhje me lehtësimin e tregtisë. Mbledhja dhe analizimi i të dhënave është shumë e rëndësishme për shmangien e deklaratave të pasakta nga administratat doganore. Zgjidhja e OBD për këtë janë SKL-të. SKL përshkruhen si më poshtë në Udhëzimin e OBD për të Matur Kohën e Nevojshme për Lëshimin e Mallrave:

“Një prej metodave të përdorura për shqyrtimin e procedurave të zhdoganimit është matja e kohës mesatare nga mbërritja e mallrave deri në lëshimin e tyre. Kjo i mundëson Doganës të identifikojë si zonat problematike ashtu dhe veprimet korrigjuese të mundshme për të rritur efikasitetin e tyre. Përdorimi i automatizimit dhe metodave të tjera përzgjedhëse të sofistikuar mund të bëjë të mundur që Dogana të përmirësojë nivelin e respektimit të rregullave dhe në të njëjtën kohë të përmirësojë lehtësimin për pjesën më të madhe të mallrave me rrezikshmëri të ulët.

Matja e kohës që nevojitet për lëshimin e mallrave shërben edhe për zgjidhjen e shqetësimit të qarqeve të tregtisë në lidhje me vonesat e gjata të zhdoganimit. Ajo e ndihmon



Fotolia

**Korrupsioni është një prej çështjeve më shqetësuese në dialogun mes sektorit publik e atij privat.**

**3.7.4 Vlerësimi i lehtësimit të tregtisë**

Secili vend përdor mjetet e veta të matjes për të vlerësuar përparimin e tij përsa i përket lehtësimit të tregtisë. Për krahasimet ndërkombëtare, Studimet e Kohës së Lëshimit të OBD mund të japin një feedback të mirë në lidhje me mënyrën se si kryhet menaxhimi i kufirit të një vendi në krahasim me konkurrentët e tij rajonalë apo ndërkombëtarë. Më shumë hollësi për këtë temë flitet në Kapitullin 9, “Matja e performancës së agjencive në kufi: Mundësitë për Vlerësim”.

Doganën tu përgjigjet kërkesave të tregtarëve në ato raste kur operatorët duhet të planifikojnë më parë për kalimin e mallrave në kufi në mënyrë që të respektojnë kalendarin e prodhimit dhe sistemet e inventarit që kërkojnë planifikim paraprak.

Koha e lëshimit të mallrave sa vjen e përdoret më shumë nga komuniteti ndërkombëtar i tregtisë për vlerësimin e efikasitetit të një administrate doganore. Për këtë arsye është shumë e rëndësishme që administratat doganore të udhëzohen mbi mënyrat më të mira për ta vënë në zbatim këtë metodë shqyrtimi të brendshëm.”

Megjithëse SKL-të janë shumë teknike, ato kanë avantazhin që nuk është e detyrueshme të kryhen nga zyrtarët e OBD: ato mund të ndërmerren nga vetë administratat doganore. OBD vazhdon të mbështesë idenë se matja e kohës së zhdoganimit është mënyra më e mirë për të përmirësuar lehtësimin e tregtisë, për shkak se ofron një tablo të saktë të gjendjes ekzistuese si dhe identifikon “hinkat”.

Burimi: OBD, 2002.

## Përfundimi

Vitet e fundit, si agjencitë e kufirit ashtu edhe bashkësia e tregtisë janë përballur me kërkesa në rritje për siguri dhe sigurisë. Teksa agjencitë kufitare janë të interesuara të sigurojnë kufirin, përfaqësuesit e tregtisë duan të sigurojnë zinxhirin furnizues. Të dyja këto bashkësi janë detyruar të përshtaten gjatë viteve me një rreze të gjerë masash sigurie të reja, disa prej të cilave të krijuara me legjislacion, disa të futura nga vetë tregtarët. Praktikata e vjetëruara të sigurisë krijojnë hinka në kufi dhe sjellin vonesa. Masat moderne të sigurisë si psh Kuadri SAFE i OBD janë krijuar me disa elemente që synojnë lehtësimin e tregtisë, si psh programet e akreditimit. Këto masa, duke krijuar partneritete mes tregtarëve dhe autoriteteve doganore, sjellin siguri dhe lehtësim të tregtisë përgjatë zinxhirit furnizues.

Agjencitë kufitare dhe tregtarët përfitojnë shumë nga marrëdhënie më të ngushta mes tyre dhe nga krijimi i partneriteteve. Tregtarët mund të hartojnë procese në përputhje me kërkesat e shtetit dhe të përfitojnë zhdoganim më të shpejtë, me më pak burokraci. Agjencitë kufitare mund të maksimizojnë burimet e tyre duke ndjekur praktikata më të mira dhe duke përfituar nga zhvillimet e fundit në menaxhimin e zinxhirit furnizues. Këto partneritete mund të jenë në shumë forma dhe u përshtaten të gjitha agjencive kufitare, pavarësisht stadi të tyre në procesin e modernizimit. Për më tepër, ato mund të evoluojnë dhe të bashkë-ekzistojnë. Në përfundim, partneritetet e shëndosha mes menaxherëve dhe përdoruesve të kufirit sjellin përfitime për të dyja palët.

## Bibliografia

Task Force për rregulloren e qeverisë australiane (Janar 2006), *Rishikimi i rregullores: Raport i task forcës për uljen e barrave normuese mbi biznesin (Raporti i bankave)* [pdf]. Gjetet tek [www.regulationtaskforce.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0007/69721/regulationtaskforce.pdf](http://www.regulationtaskforce.gov.au/_data/assets/pdf_file/0007/69721/regulationtaskforce.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Shërbimi Doganor Australian (Mars 2008), *Një propozim për zgjidhje të përmirësuara të tregtisë 2015 Dokument konsultimi* [pdf]. Gjetet tek [www.daff.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/671318/99f-cbfa-at2.pdf](http://www.daff.gov.au/_data/assets/pdf_file/0008/671318/99f-cbfa-at2.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Maj 2011].

Komisioni i Shërbimit Publik Australian (2004), *Lidhja e qeverisë: Reagimet e gjithë qeverisë ndaj Sfidave Prioritare të Australisë* [htm]. Gjetet tek [www.apsc.gov.au/mac/connectinggovernment.htm](http://www.apsc.gov.au/mac/connectinggovernment.htm) [Për herë të fundit u lexua më 6 Maj 2011].

Komisioni i Komuniteteve Evropiane (COM[2006]79 final), *Komunikim nga Komisioni për Këshillin, Parlamentin Evropian, Komitetin Ekonomik dhe Social Evropian, dhe Komitetin e Rajoneve për përmirësimin e sigurisë së zinxhirit furnizues* [pdf]. Gjetet tek [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2006/com2006\\_0079en01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2006/com2006_0079en01.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

C-TPAT, Partneriteti Doganë-Tregti kundër Terrorizmit (Gusht 2007), *Sondazhi kosto/përfitim, Qendra Kërkimore e Universitetit të Virxhinias dhe Qendra Weldon Coopa për Shërbimin Publik, Universiteti i Virxhinias, Agjencia e SHBA për Doganat dhe Mbrojtjen e Kufirit*. Gjetet tek [http://cbp.gov/linkhanfler/cgov/trade/cargo\\_security/ctpat/what\\_ctpat/ctpat\\_cost\\_survey.pdf](http://cbp.gov/linkhanfler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpat_cost_survey.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 28 Gusht 2011].

Komisioni Evropian (KE) (2007), *Udhëzimet për Operatorët Ekonomikë të Autorizuar* [pdf]. Bashkimi i Drejtorive të Përgjithshme për Tatimet dhe Doganat. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security\\_aeo\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security_aeo_guidelines_en.pdf) [i parë për herë të fundit më 2 Maj 2011].

Komisioni Evropian (KE) (2007), *Udhëzime për Menaxhimin e Integruar të Kufirit në Ballkanin Perëndimor* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial\\_assistance/cards/publications/ibm\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial_assistance/cards/publications/ibm_guidelines_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 10 Nëntor 2010].

Komisioni Evropian (KE) (2007), *Skicat e Doganës, rrugë drejt Doganave Moderne* [pdf], Bashkimi i Drejtorive të Përgjithshme për Tatimet dhe Doganat. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/publications/info\\_docs/customs/customs\\_blueprint\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/publications/info_docs/customs/customs_blueprint_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 2 Maj 2011].

Komisioni Evropian (KE) (Prill 2006), *Siguria e zinxhirit furnizues: Roli i Doganave të Be në luftën kundër terrorizmit*, Bashkimi i Drejtorive të Përgjithshme për Tatimet dhe Doganat [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/publications/info\\_docs/customs/customs\\_security\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/publications/info_docs/customs/customs_security_en.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Findlay, Christopher dhe Dee Philippa, Tetor 2006, *Lehtësimi i Tregtisë: Çfarë, Pse, Si, Kur dhe Ku?* [pdf]. Gjetet tek [www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/ponencias/i\\_Foro\\_LAEBIA\\_2006\\_11\\_1\\_FindlayDee1.pdf](http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/ponencias/i_Foro_LAEBIA_2006_11_1_FindlayDee1.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 28 Gusht 2011].

Djankov, S., Freund, C., dhe Pham, C.S. (2006), *Tregtia e kohës*, Fondi Monetar Ndërkombëtar. Gjetet tek [www.wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/05/03/000016406\\_20060503112822/Rendered/PDF/wps3909.pdf](http://www.wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/05/03/000016406_20060503112822/Rendered/PDF/wps3909.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 15 Prill 2011].

Doyle, T. (2009), *Perspektiva e Menaxhimit Kufitar* [pdf]. Gjetet tek [www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/09Doyle1.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/09Doyle1.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 15 Prill 2011].

Grainger, Andrew (2007), *Siguria e zinxhirit furnizues: mjedisi operacional dhe institucional i ndërlikuar* [pdf]. Gjetet tek [www.tradefacilitation.co.uk/papers/AGrainger\\_PICARD%282007%29.pdf](http://www.tradefacilitation.co.uk/papers/AGrainger_PICARD%282007%29.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Grainger, Andrew (2007), *Lehtësimi i tregtisë: Shqyrtim* [pdf]. Gjetet tek [www.global-event.mn/data/document\\_files/document\\_d5f4cdedd90ee8e2928023aa56d05fe.pdf](http://www.global-event.mn/data/document_files/document_d5f4cdedd90ee8e2928023aa56d05fe.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].



Grainger, Andrew (2008), *Lehtësimi i tregtisë dhe Procedurat e import-eksportit në BE: gjetja e ekuilibrit për tregtinë ndërkombëtare* [pdf]. Gjetendet tek [www.tradefacilitation.co.uk/papers/AGrainger\\_EP\\_Briefing%28Web%29.pdf](http://www.tradefacilitation.co.uk/papers/AGrainger_EP_Briefing%28Web%29.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Gooley, Toby (1 Korrik 2010), “Kërkesat e importuesve ndaj shitësve të softuerëve sjellin respektim të rregullave 10+2”, *DC Velocity Reprints*, Agile Business Media LLC. Gjetendet tek [www.dcvelocity.com/articles/20100701a\\_window\\_on\\_102\\_compliance/](http://www.dcvelocity.com/articles/20100701a_window_on_102_compliance/) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Marenin, Otwin (2010), *Sfidat për MIK në BE, Qendra e Gjenevës për Kontrollin Demokratik të Forcave të Armatosura (DCAF), Studim – Nr. 17* [pdf]. Gjetendet tek [www.dcaf.ch/Publications/Publication-Detail?lng=en&id=114407](http://www.dcaf.ch/Publications/Publication-Detail?lng=en&id=114407) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Organizata për Bashkëpunimin Ekonomik dhe Zhvillim (OECD) (2003), *Vlerësim sasior i përfitimeve të lehtësimit të tregtisë, Studim i Komitetit të Tregtisë*, TD/TC/WP(2003)31/Final [pdf]. Gjetendet tek [http://vi.unctad.org/files/studytour/strussia10/files/12%20April/Hoffmann%20UNCTAD/OECD\\_Quantitative%20Assesment%20TF%20benefits.pdf](http://vi.unctad.org/files/studytour/strussia10/files/12%20April/Hoffmann%20UNCTAD/OECD_Quantitative%20Assesment%20TF%20benefits.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 9 Prill 2011].

Office de Developpement par l'Automatisation et la Simplification du Commerce Exterieur (O.D.A.S.C.E.), [faqe interneti]. Gjetendet tek [www.odasce.asso.fr/Site\\_Odasce/accueil.htm](http://www.odasce.asso.fr/Site_Odasce/accueil.htm) [Për herë të fundit u lexua më 28 Shtator 2011].

SECI (2001), *Arritjet e Projekteve të SECI-t në Fushën e Zhvillimit Ekonomik dhe Sigurisë* [pdf]. Gjetendet tek [http://ec.europa.eu/enlargement/archives/seerecon/region/documents/seci\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/archives/seerecon/region/documents/seci_report.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 28 Shtator 2011].

SITPRO (2008a), *Një shqyrtim nga MB i Nismave të Sigurisë në Tregtinë Ndërkombëtare* [pdf]. Gjetendet tek <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100918113753/http://www.sitpro.org.uk/policy/security/initiatives0108.pdf>

[Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011]. I hapur për publikun në përputhje me *Licencën për qeveri të hapur për informim të sektorit publik* të MB, 2011 [faqe interneti], sipas [www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].

SITPRO (2008b), *Mjedisi doganor evropian dhe Tregtari i Mbretërisë së Bashkuar* [pdf]. Gjetendet tek <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100918113753/http://www.sitpro.org.uk/reports/eurcustenviro.pdf>

[Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011]. Ky informacion është publik në përputhje me *Licencën për qeveri të hapur për informim të sektorit publik* të MB 2011 [faqe interneti], sipas [www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].

SWEPRO (2011), [faqe interneti]. Gjetendet tek [www.kommers.se/SWEPRO/In-English/SWEPRO-in-brief/](http://www.kommers.se/SWEPRO/In-English/SWEPRO-in-brief/) [Për herë të fundit u lexua më 28 Shtator 2011].

Tomczyk, Jan, FCILT (2011), “Informacion gjatë punës me Doganat dhe projekte të lehtësimit të tregtisë në Lindjen e Mesme dhe rajonin e Komunuellthit të Shteteve të Pavarura”.

KEKBE (2003), *Shpërndarja e përfitimeve nga Globalizimi në Mjedisin e ri të Sigurisë: Sfidat e lehtësimit të tregtisë* [html]. Gjetendet tek [www1.KEKBE.org/KEKBE/cgi-bin/KEKBE.cgi/en/d/Js3675e/histp,packd.html](http://www1.KEKBE.org/KEKBE/cgi-bin/KEKBE.cgi/en/d/Js3675e/histp,packd.html) [Për herë të fundit u lexua më 9 Prill 2011].

UNESCAP (2007), *Studim mbi Mekanizmat Kombëtare të Bashkëndimit për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit në Rajonin e UNESCAP*, [pdf]. Gjetendet tek [www.unescap.org/tdtw/Publications/TFS\\_pubs/Mechanisms/Study\\_on\\_Coordination\\_Mechanisms\\_fulltext.pdf](http://www.unescap.org/tdtw/Publications/TFS_pubs/Mechanisms/Study_on_Coordination_Mechanisms_fulltext.pdf) [i lexuar për herë të fundit: 28 Shtator 2011].

Departamenti i MB për biznes, Inovacion dhe aftësi (BIS). [faqe interneti]. Gjetendet tek <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk>

[Për herë të fundit u lexua më 28 Gusht 2011]. Ky informacion është publik në përputhje me *Licencën për qeveri të hapur për informim të sektorit publik* të MB 2011 [faqe interneti], sipas [www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].

Agjencia e tatimeve dhe Doganës në MB, Departamenti për biznes, inovacion dhe aftësi (2009), *Thjeshtimi i tregtisë në kufijtë e MB: plan veprimi* [pdf]. Gjetendet tek [www.berr.gov.uk/files/file53811.pdf](http://www.berr.gov.uk/files/file53811.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 23. Nëntor 2011].

Zyra e Përgjithshme e Kontabilitetit, SHBA (GAO) (18 Nëntor 2002), *Siguria e kontejnerëve: përpjekjet aktuale për të zbuluar materialet bërthamore; Dokument për nismat dhe sfidat e reja, GAO-03-297T* [pdf]. Gjetendet tek [www.gao.gov/new.items/d03297t.pdf](http://www.gao.gov/new.items/d03297t.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Departamenti i Sigurisë së Brendshme i SHBA, Nisma për Transport të Sigurt, Gjetendet tek [http://dhs.gov/files/programs/gc\\_1166037389664.shtm](http://dhs.gov/files/programs/gc_1166037389664.shtm) dhe tek [www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/secure\\_freight\\_initiative/](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/secure_freight_initiative/) [Për herë të fundit u lexua më 28 Gusht 2011].

Agjencia e SHBA për Doganën dhe Mbrojtjen e Kufirit, Programi C-TPAT, Zyra e Operacioneve në Terren (2001), *Udhëzim për përfitimet e programit. Statistika të ekzaminimeve 2001* [pdf]. Gjetendet tek [www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo\\_security/ctpat/what\\_ctpat/ctpatbenefits.ctt/ctpat\\_benefits.pdf](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpatbenefits.ctt/ctpat_benefits.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 27 Shtator 2011].

Organizata Botërore e Doganave (OBD) (2006), *Kuadri SAFE i OBD për Standardet, Udhëzimet e Operatorëve Ekonomikë të Autorizuar* [pdf]. Gjetendet tek [www.etenclearview.eu/mma\\_bin.php?id=2007101215160877](http://www.etenclearview.eu/mma_bin.php?id=2007101215160877) [Për herë të fundit u lexua më 6 Prill 2011].

Banka Botërore (Prill 2010), *Studim mbi politikën 5261 – Ekipi i Bankës Botërore për Zhvillimin e Politikave të Tregtisë dhe Integritimit. Reforma për Performancën e Eksporteve dhe Lehtësimin e Tregtisë – Infrastruktura e fortë dhe e butë.*

Organizata Botërore e Doganave (OBD) (2002), *Udhëzues i OBD për Matjen e Kohës së Lëshimit të Mallrave* [pdf]. Gjetendet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/Time\\_Release%20\\_Study\\_ENG.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/Time_Release%20_Study_ENG.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 6 Maj 2011].

#### Burime të tjera

Partneriteti Global i Lehtësimit të Transportit dhe Tregtisë [faqe interneti]. Gjetendet tek [www.gfptt.org/](http://www.gfptt.org/) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Alarmet e tregtisë globale [faqe interneti]. Gjetendet tek [www.globaltradealert.org/measure](http://www.globaltradealert.org/measure) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Federata Ndërkombëtare e Shoqatave të Agjentëve Doganorë [faqe interneti]. Gjetet tek [www.ifcba.org](http://www.ifcba.org) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Grupi konsultues i sektorit privat [faqe interneti]. Gjetet tek [www.wcopscg.org](http://www.wcopscg.org) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Informacion i tregtisë së MB [faqe interneti]. Gjetet tek [www.uktradeinfo.com](http://www.uktradeinfo.com) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Banka Botërore, Të bërit biznes [faqe interneti], 2009. Gjetet tek [www.doingbusiness.org](http://www.doingbusiness.org) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Organizata Botërore e Tregtisë [faqe interneti]. Gjetet tek [www.wto.org/index.htm](http://www.wto.org/index.htm) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

### **Dokumente të dobishme për krijimin e Komiteteve Kombëtare për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit (KKLTT)**

Banka Botërore, GFP, *Partneritetet publik-privat në Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit* [pdf]. Gjetet tek [www.gfptt.org/uploadedFiles/4957ad2b-9a3a-42c7-82a2-c8d83c96b669.pdf](http://www.gfptt.org/uploadedFiles/4957ad2b-9a3a-42c7-82a2-c8d83c96b669.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Komisioni Ekonomik e Social i OKB për Azinë dhe Paqësorin (ESCAP), *Studim mbi Mekanizmat Kombëtare të Bashkëndimit për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit në Rajonin e UNESCO* [pdf]. Gjetet tek [www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=198](http://www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=198) [i lexuar për herë të fundit më 23 Nëntor 2011].

Banka Botërore (John Raven), *Lehtësimi i tregtisë dhe transportit: Një instrument për Auditim, analizë dhe veprim korrigjues* [pdf]. Gjetet tek [www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2002/01/18/000094946\\_0201040949053/Rendered/PDF/multi0page.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2002/01/18/000094946_0201040949053/Rendered/PDF/multi0page.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Forumi Ekonomik Botëror: Raporti i Tregtisë Globale 2008 [nuk gjendet në Internet]

### **Shihni edhe:**

Shërbimi Doganor Australian, *Vështrim strategjik mbi doganat 2015* (i përditësuar në 2008) [pdf]. Gjetet tek [www.customs.gov.au/webdata/resources/files/Strategic\\_Outlook\\_2015\\_-\\_Update\\_2008.pdf](http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/Strategic_Outlook_2015_-_Update_2008.pdf) [Për herë të fundit u lexua më Nëntor 23 2011].

Departamenti i MB për biznes, Inovacion dhe aftësi dhe Agjencia e tatimeve dhe Doganës në MB, Dhjetor 2009, *Thjeshtimi i tregtisë në kufijtë e MB: plan veprimi* [pdf]. Gjetet tek [www.bis.gov.uk/files/file53811.pdf](http://www.bis.gov.uk/files/file53811.pdf) [Për herë të fundit u lexua më 23 Nëntor 2011].

Sohn, Chan-Hyum, dhe Yang, Junsok, VIII: "Lehtësimi i tregtisë në OBT dhe Implikimet për Vendet në Zhvillim" [pdf]. Gjetet tek [www.unescap.org/tid/publication/chap8\\_2278.pdf](http://www.unescap.org/tid/publication/chap8_2278.pdf) [Për herë të fundit u lexua më Nëntor 23 2011].

# 4 Përpunimi i mallrave: Politikat për kontroll, zhdoganim dhe tranzitim

## PËRMBAJTJA

Hyrje	91
4.1 Kuadri ligjor	91
4.2 Politikat e kontrollit kufitar	91
4.2.1 Perceptime të gabuara të ndryshme mbi kontrollin kufitar	91
4.2.2 Kontrollat mjedisore në kufij	93
4.2.3 Agjencitë e shumta të kontrollit kufitar	94
4.2.4 Korrupsioni si një pengesë për operacione efikase në kufij	95
4.3 Procedurat e kontrollit	96
4.3.1 Respektimi dhe zbatimi i ligjit	96
4.3.2 Njohje e ndërsjellë e të dhënave dhe përfundimeve	97
4.3.3 Zbatimi i ligjit	97
4.3.4 Siguria	99
4.4 Politikat e zhdoganimit	100
4.4.1 Proceset e zhdoganimit	100
4.4.2 Zhdoganimi në kufi	100
4.4.3 Zhdoganimi në brendësi të territorit	102
4.4.4 Në kufi apo në brendësi të territorit?	104
4.4.5 Para-zhdoganimi dhe informimi paraprak	105
4.4.6 Formalitetet e zhdoganimit	105
4.5 Procedurat e zhdoganimit	106
4.5.1 Procedurat doganore që lehtësojnë tregtinë	107
4.5.2 Procedurat doganore që përdoren për të mbështetur ekonominë e një vendi dhe tërhequr investitorët	108
4.6 Tranziti në dogana	109
4.6.1 Regjimi i TIR	109
4.6.2 Projekti eTIR	111
4.6.3 Sistemi tranzit i Komunitetit të BE/i përbashkët	113
4.6.4 Regjime të tjera rajonale për garantimin e tranzitit	113
4.6.5 Një regjim tranziti hekurudhor	114
Përfundimi	116
Bibliografia	117
<b>Kutia 4.1</b> Vëzhgimet e kohëve të pritjes në kufi të Bashkimit Ndërkombëtar të Transportit Rrugor (VKPK)	92
<b>Kutia 4.2</b> Kontrolli i mbetjeve të rrezikshme: Konventa e Baselit	93
<b>Kutia 4.3</b> Bashkëpunimi mes shumë agjencish: Shembulli i Suedisë	94
<b>Kutia 4.4</b> Delegimi: Shembulli i SHBA	95
<b>Kutia 4.5</b> Korsia e Re Super e Gjellbër Plus	96

<b>Kutia 4.6</b>	Dogana e Mbretërisë së Bashkuar reagon shpejt ndaj incidentit të resë së hirit vullkanik	98
<b>Kutia 4.7</b>	Detektorët e rrezatimit	99
<b>Kutia 4.8</b>	Depot e zhdoganimit në brendësi të territorit: Shembulli i Suazilendit	102
<b>Kutia 4.9</b>	Zhdoganimi në brendësi të territorit në Afganistan	103
<b>Kutia 4.10</b>	Procedurat dhe politika doganore në BE	104
<b>Kutia 4.11</b>	Metoda e menaxhimit të kufirit në Finlandë	105
<b>Kutia 4.12</b>	Sistemi i integruar i tarifave dhe taksave në Doganën polake	106
<b>Kutia 4.13</b>	Dogana si organizatë shërbimi: Shembulli i Zvicrës	108
<b>Kutia 4.14</b>	Bjellorusia: Një format i vetëm për deklaratat e tranzitit	109
<b>Kutia 4.15</b>	Nevoja për tranzit: Shembulli i Afganistanit	110
<b>Kutia 4.16</b>	Rasti i kamionit të pavulosur	110
<b>Kutia 4.17</b>	Miratimi i një shënimi të përbashkët të dorëzimit CIM/SMGS në Bjellorusi	115
<b>Diagrama 4.1</b>	Rrjedha e informacionit mes aktorëve në sistemin eTIR	111
<b>Tabela 4.1</b>	Kufiri Hungari-Ukrainë	101

## 4. Përpunimi i mallrave: Politikat për kontroll, zhdoganim dhe tranzitim

### Hyrje

Veprimtaritë në kufi normohen me politika kontrolli, zhdoganimi dhe tranzitim. Në përputhje me politikat që zbatohen, mund të ketë radhë të gjata dhe vonesa në një kufi, gjë që “mban larg tregtinë ndërkombëtare”, ose transaksionet ndërkufitare mund të jenë të shpejta dhe të sigurta. Ineficenca dhe procedurat e vjetëruara jo vetëm që parandalojnë mbledhjen e efikasë të të ardhurave dhe shkaktojnë rrezik sigurie, por edhe dekurajojnë tregtinë e jashtme. Në një mjedis konkurrues të biznesit ndërkombëtar, sektori privat ndërkombëtar e sheh shumë të vështirë dhe të bezdisshme biznesin apo investimin në një vend ku mallrat nuk mund të lëvizin me siguri dhe shpejtësi nëpërmjet kufirit. Kontrolli, zhdoganimi dhe tranzitimi efikas mund t'i lidhë industrinë kombëtare me zinxhirin furnizues global dhe mund të jetë një tipar tërheqës për investimet e huaja të drejtpërdrejta.

Pas një prezantimi të shkurtër me kuadrin ligjor, ky kapitull do t'i hedhë një sy praktikave më të mira të kontrollit, zhdogimit dhe tranzitimit.

### 4.1 Kuadri ligjor

Vëllimi në rritje i transaksioneve ndërkufitare ka vendosur presion mbi administratat doganore në shumë vende për të modernizuar legjislacionin e tyre. Kërkesat e reja për siguri, mbledhjen e të ardhurave dhe këmbëngulja në rritje e tregtarëve për shërbime më të shpejta, më të sigurta dhe më të besueshme kanë sjellë nevojën e futjes së proceseve moderne, gjë që nga ana tjetër kërkon modernizimin e ligjeve doganore. Një kuadër ligjor efikas sjell procedura doganore transparente, të parashikueshme dhe të shpejta. I gjithë zinxhiri furnizues – nga tregtarët dhe transportuesit deri tek punonjësit doganorë të vijës së parë – jo vetëm që duhet t'i kuptojnë ligjet doganore, por edhe duhet të jenë të aftë t'i përdorin. Për këtë arsye, që të gjitha palët të punojnë me të njëjtin instrument, këto ligje duhet të jenë të qarta dhe të thjeshta.

Megjithatë, një mjedis efikas zhdoganimi dhe tranzitim nuk është vetëm një zgjidhje praktikë e mirë: për të gjithë anëtarët e OBT ai është një detyrim ligjor thelbësor. Praktikave të ngadalta dhe jo të shëndosha të zhdogimit janë identifikuar si pengesa të mundshme për tregtinë, po ashtu si procedurat e pavolitshme të tranzitit. Kjo çështje është zgjidhur nga Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifën dhe Tregtinë (MPTT 1994), e cila përmban një sërë dispozitash specifike në këtë fushë. Neni V mbi tranzitimin, Neni VIII mbi tarifën dhe formalitetet, dhe Neni X mbi botimet dhe apelimet trajtojnë çështjet e

tranzitimit dhe zhdogimit, po ashtu si dhe Marrëveshja për Zbatimin e Nenit VII të MPTT 1994 (Marrëveshje e OBT për Vlerësimin). Të gjitha këto janë detyrime për anëtarët e OBT.

Përmbushja e këtyre detyrimeve është thjeshtuar shumë nga Konventa e Rishikuar e Kiotos e OBD (KRK). Përveç rolit të saj si depozituese e praktikave më të mira nga administratat doganore nga e gjithë bota, KRK përmban detyrimet e OBT duke i shërbyer kështu zbatimit të parimeve në lidhje me doganën, të cilat janë hartuar nga OBT. KRK e OBT shpjegohet më në hollësi në Kapitullin 1 të këtij Manuali, “Kuadri ligjor ndërkombëtar i Tregtisë dhe Doganës”.

### 4.2 Politikat e kontrollit kufitar

#### 4.2.1 Perceptime të gabuara të ndryshme mbi kontrollin kufitar

Ekzistojnë shumë perceptime të gabuara në lidhje me kontrollet kufitare, nga të cilat po japin këto tre shembuj.

**Është logjike që të kryhen kontrolle kufitare vetëm në PKK.** Në praktikë, kjo rrallë ndodh: shpesh në vende të ndryshme përdoren forma të tjera kontrolli, si psh kontrolle policore në brendësi të territorit, stacione peshimi, si dhe mjedise ku përdoren pajisje për kontroll epidemiologji. Zhdoganimi përfundimtar shpesh kryhet në brendësi të territorit të një vendi (zhdoganim i brendshëm). Pika e Kalimit Kufitar (PKK) nuk është domosdoshmërisht fundi i historisë për përdoruesit tregtarë.

**Kontrulli në vijën kufitare është një veprimtari që nuk ka lidhje me Doganën.** Në disa ekonomi në tranzicioni, kontrollet doganore nuk janë të lidhura me patrullimin e kufirit. Kjo ndoshta ndodh pasi në të kaluarën, me përjashtim të PKK-ve të miratuara, kufijtë e këtyre vendeve kanë qenë të mbyllura. Patrullimi i kufirit ka qenë



Patrullë doganore franceze në një autostradë. Punonjësit përzgjedhin automjete për t'i kontrolluar, dhe i shoqërojnë në një ambient të sigurtë, ku është instaluar përkohësisht një skaner me reze X.

një veprimtari policore, e kryer nga trupa kufitare. Detyra e tyre ishte parandalimi i kalimit të kufirit. Megjithatë, kjo situatë ka ndryshuar me shpejtësi.

Prirja tashmë në shumë vende të zhvilluara është lejimi i njerëzve dhe trafikut jo-tregtar të kalojë kufijtë lirisht pa patur nevojë për një ndërtesë PKK, për aq kohë sa nuk kalojnë mallra të ndaluara apo ato që kanë tarifa (psh në BE/Schengen). Kjo është edhe praktikë historike, pasi në të kaluarën nuk ishte e mundur të ndërtohej një ndërtesë për Doganën në çdo rrugë që të çonte në kufi. E me të vërtetë, kalimi i lirë i kufirit ka qenë në praktikë brenda BE-së shumë kohë përpara se të hynte në fuqi Marrëveshja

e Schengen. Megjithatë, kontrollet kanë qenë dhe ende kryhen nga Dogana dhe Policia e Imigracionit, prania e të cilëve verifikonte dhe verifikon që udhëtarët nuk po abuzojnë me sistemin.

Kalimi më i lirë i kufirit u zhvillua natyrshëm për popullsi që jetonin në enklava dhe sa herë që një kufi ishte i lidhur me një bashkësi të vetme sociale apo ekonomike (si psh në rastin e tregjeve kufitare). Në raste të tilla, kjo është një praktikë e mirë.

Kalimi i papenguar i kufirit ul radhën në PKK. Ai është në fakt një zgjatim i konceptit të kanalit të gjelbër.

#### KUTIA 4.1

### Vëzhgimet e kohëve të pritjes në kufi të Bashkimit Ndërkombëtar të Transportit Rrugor (VKPK)

Për të ndihmuar qeveritë dhe autoritetet kompetente kombëtare të informojnë publikun e gjerë, përfshirë operatorët e transportit, mbi kohët e pritjes në kufijtë e tyre, Bashkimi Ndërkombëtar i Transportit Rrugor (IRU) ka krijuar Vëzhguesin e Kohëve të Pritjes në Kufi (VKPK), një program shumë modern në internet i cili u mundëson autoriteteve të regjistruara të raportojnë falas mbi kohët e pritjes në kufi, në të gjithë botën ([www.iru.org/index/bwt-app](http://www.iru.org/index/bwt-app)).

Përfitimet që sjell VKPK i IRU janë të trefishta (IRU, 2011).

*Për bashkësinë e tregtisë dhe transportit ato përfshijnë:*

1. Përmirësim të mbështetjes operacionale të përditshme:
  - Planifikim sistematik të itinerarit;
  - Përshtatje Ad hoc të itinerarit (nga shoferi apo menaxherët e kompanisë).
2. Shtytja e qeverive që të ndërmarrin masat e duhura në politika për të lehtësuar më shumë tregtinë dhe transportin rrugor:
  - Duke identifikuar PKK-të problematike;
  - Duke identifikuar burimet kryesore të problemeve, qofshin procedurale apo të tjera.

*Për ekonomitë kombëtare dhe shoqërinë ato përfshijnë:*

1. Uljen e kostos së transportit dhe mallrave, duke ndihmuar në uljen e humbjeve të biznesit;
2. Uljen e impaktit mjedisor të PKK-ve me radhë të gjata;
3. Uljen e kriminalitetit dhe problemeve të shëndetit publik.

*Për autoritetet e kontrollit kufitar ato përfshijnë:*

1. Asistencë në përbushjen e detyrimeve ligjore të Shtojcës 8 të Konventës Ndërkombëtare të OKB për Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare të Mallrave; Konventës së Rishikuar të Kiotos; MPTT dhe MPTSh (OBT), etj.
2. Përmirësim të mbështetjes operacionale të përditshme përsa i përket:
  - Përshtatja e numrave të personelit të kontrollit, edhe çdo ditë;
  - Hapja/mbyllja e korsive të trafikut, nëse është e mundur;

- Dhënia e informacionit të besueshëm dhe periodik mbi kohët e pritjes, drejtuesve të lartë për të ndryshuar drejtimin e lëvizjes drejt PKK-ve më të lira.

3. Demonstrimi për organet kompetente shtetërore i nevojës për të investuar në procedura apo infrastrukturë në PKK-të e tyre:

- Duke identifikuar PKK-të problematike;
- Duke identifikuar burimin kryesor të problemeve, qofshin procedurale apo të tjera;
- Duke identifikuar kërkesat afatgjata për personel.

*Si funksionon VKPK i IRU?*

VKPK i IRU është i thjeshtë për tu përdorur si nga ofruesit e të dhënave (autoritetet kompetente kombëtare) ashtu dhe nga përdoruesit (autoritetet dhe operatorët e mjeteve). Të dhënat në programin e VKPK japin informacion mbi kohët e pritjes në orë, nga mbërritja e një mjeti tek fundi i radhës në vendin A, tek lëshimi i automjetit nga kontrolli kufitar në vendin B.

1. Hedhja e të dhënave (nga organet kompetente kombëtare, si psh Doganat apo Ministria e Transportit):

- Hedhje nëpërmjet një e-interface të thjeshtë;
- Hedhje nga organe të caktuara kombëtare (psh autoritet shtetëror, personel kontrolli kufitar apo shoqatë transporti rrugor);
- Disa Hedhje të dhënash të mundshme në një ditë (duke iu afruar raportimit në kohë reale);
- Të dhënat kohore mund të shoqërohen me një shënim të shkurtër në tekst, ku të shpjegohen shkaqet e vonësës.

2. Përdorimi i të dhënave (nga autoritetet dhe operatorët e mjeteve):

- Kërkim të dhënash sipas mjetit të transportit (kamion apo autobus) dhe drejtimit (hyrje apo dalje);
- Pamje të dhënash në bazë ditore, javore, mujore, vjetore apo çdo periudhe tjetër të përzgjedhur; prezantim grafik i statistikave;
- Akses në informacion tekst mbi çështje specifike të kohëve të gjata të pritjes.

*Burimi:* adapted from the IRU website (2011).

Në vende që i përkasin hapësirës Schengen, gradualisht po futet sistemi i patrullimit të përbashkët. Punonjës të trainuar posaçërisht të doganës dhe policisë kufitare të vendeve fqinje kryejnë misione mbikëqyrjeje të përbashkëta brenda një zone kufitare të specifikuar, duke kombinuar pushtetet e tyre përkatëse dhe duke shkëmbyer informacionin operacional.

Kontrollet ligjzbatuese në brendësi të territorit janë të panevojshme. Përkundrazi, kontrollet e mëtejshme janë një "rrjetë sigurie" dhe i lehtësojnë më shumë kontrollet e thjeshtuar në PKK. Në disa raste, kontrollet në brendësi zbulojnë veprimtari të paligjshme që kanë kaluar pa u vënë re nga punonjësit verifikues të vijës së parë, ose edhe bashkëpunim mes punonjësve të korruptuar dhe importuesve. Nëse zbulohen parregullsi gjatë kontrolleve në brendësi të territorit, duhet të informohen autoritetet kufitare.



#### 4.2.2 Kontrollet mjedisore në kufij

Sa vjen e më tepër kontrolli kufitar nënkupton edhe ndalimin e krimit mjedisor. Sipas "Nismës së Doganave të Gjelbra", kjo formë krimi u sjell organizatave kriminale rreth 20-30 miliardë dollarë amerikanë çdo vit. Krimi ekonomik përfshin shfrytëzimin dhe trafikimin e burimeve natyrore të mbrojtura si dhe tregtinë e paligjshme të mallrave "të ndjeshme nga ana mjedisore", si psh substancat që dëmtojnë shtresën e ozonit, kimikatet toksike, mbetjet e rrezikshme, speciet në rrezik apo organizmat e modifikuar.

Nisma e Doganave të Gjelbra (shih UNEP, 2008) u krijua për të parandaluar tregtinë e paligjshme të mallrave të ndjeshme nga ana mjedisore, paralel me lejimin e tregtisë së ligjshme. Partnerët në NDGJ janë sekretariatet e disa marrëveshjeve ndërkombëtare për mjedisin (Bazel, Kartagjena, CITES, Montreal, Rotterdam, Stokholm), Interpoli, Organizata për Ndalimin e Armëve Kimike, Programin Mjedisor të OKB dhe Zyrën e OKB për Drogat dhe Krimin, si dhe OBD.

#### KUTIA 4.2

##### Kontrolli i mbetjeve të rrezikshme: Konventa e Bazelit

Mbetjet e rrezikshme vijnë jo vetëm nga mbetjet kimike toksike por edhe mbetjet elektronike si psh kompjuterët apo celularët. Këto produkte shpesh përmbajnë substanca të rrezikshme për njerëzit dhe mjedisin, si psh plumb, kadmium, berilium apo mërkur. Çdo vit zhvendosen 8.5 milionë tonë mbetje të rrezikshme nga një vend në tjetrin si rrjedhojë e rritjes së tregtisë globale të mbetjeve të rrezikshme.

Konventa e Bazelit për Kontrollin e Lëvizjes Ndërkufitare të Mbetjeve të Rrezikshme dhe të Hedhjes së tyre është marrëveshja ndërkombëtare më gjithëpërfshirëse në fushën e mbrojtjes mjedisore, e cila normon transportin ndërkufitar të mbetjeve të rrezikshme.

Konventa, me 172 palë kontraktore, hyri në fuqi në vitin 1992. Palët kanë synimin e përbashkët "për të mbrojtur, nëpërmjet kontrollit strikt, shëndetin dhe mjedisin kundër pasojave negative që mund të vijnë nga prodhimi dhe menaxhimi i mbetjeve të rrezikshme dhe mbetjeve të tjera".

Sekretariati i Konventës administrohet nga Programi Mjedisor i OKB (UNEP). Gjithashtu, edhe OSBE ka ndërmarrë disa nisma për të ndihmuar vendet ta zbatojnë këtë Konventë. Këto janë trainime, seminare, programe trainimi për trajnuesit për transferimin e njohurive, si dhe institucionalizimi i trainimit përkatës në kurrikulat e institucioneve të doganës për trainim profesional.

Në qershor 2010, në Kolegjin e Stafit Menaxhues të Kufirit të OSBE në Dushanbe, OSBE mbajti një Seminar të Përbashkët Trainimi për Parandalimin dhe Zbulimin e Transportit ilegal ndërkufitar të mbetjeve dhe hedhjen e tyre.

*Seminari kishte këto katër objektiva:*

- Rritjen e ndërgjegjësimit të autoriteteve të ndryshme mbi aspektet specifike të Konventës së Bazelit si psh Konventa e Stokholmit mbi Ndotësit Organikë dhe Protokollin e Montrealit mbi Substancat që dëmtojnë Shtresën e Ozonit. Këtu përfshihen mënyra ekzaminimi për të rritur sigurinë përsa i përket transportit të mbetjeve të rrezikshme, ndotësve organikë dhe substancave dëmtuese të ozonit;
- Përmirësimin e bashkëpunimit ndër-sektorial;
- rritjen e kapacitetit për parandalim dhe zbulim të transporteve të paligjshme brenda shteteve anëtare të OSBE, duke mbështetur kështu zbatimin e konventave dhe protokolleve përkatëse në zonën e OSBE;
- Hartimin e rekomandimeve për një kurrikulum me veprimtari të tjera trainimi në lidhje me kontrollin e transportit ndërkufitar të mbetjeve.

Një nismë tjetër e OSBE ishte publikimi i Kartave për Monitorimin e Mbetjeve (për Bjellorusinë, Moldavinë dhe Ukrainën) të cilat janë një referencë e shpejtë në duart e autoriteteve të menaxhimit kufitar që duhet të zbulojnë dhe parandalojnë trafikimin ndërkufitar të mbetjeve.

*Burimi:* Basel.int, 2011 / OSCE, 2011.

### 4.2.3 Agjencitë e shumta të kontrollit kufitar

Roli i agjencive të shumta të përfshira në kontrollet kufitare shpesh justifikohet me pretendimin se ato garantojnë një pjesë të veçantë të sigurisë ndërkuftare. Megjithatë kjo mund të jetë e vërtetë, një shqyrtim i kujdesshëm i këtyre agjencive të shumta zbulon se mund të bëhen përmirësime për t'i kthyer kontrollet në më ekonomike dhe të thjeshta.

Nuk mund të justifikohet prania e përhershme e të gjitha këtyre agjencive. Në disa raste, puna e tyre është shumë e specializuar dhe kërkon ekspertizë që rrallëherë nevojitet. Prania konstante e një agjencie të tillë sjell shpërdorim të burimeve. Në raste të tjera, kontrollet apo procedurat e një agjencie të specializuar janë shumë të thjeshta (psh peshimi i kamionëve), dhe mund të kryhen shumë mirë nga Dogana apo policia kufitare. Meqë pesha është një element i rëndësishëm në deklaratat doganore, Dogana në fakt mund të ishte zgjidhja më e mirë; megjithatë, shpesh rregullat e transportit i zbaton policia kufitare, kështu që

**Një doganier francez, i atashuar pranë Ministrisë së Transportit, lexon diskun takograf të një kamioni gjatë një kontrolli në rrugë. Ai po kontrollon kohët e ngarjes dhe të pushimit, por takografi jep informacion të vlefshëm edhe për itinerarin e shoferit. Mund të jetë një instrument i mirë shënjestrimi për inspektim të mëtejshëm të kamionit.**



#### KUTIA 4.3

### Bashkëpunimi mes shumë agjencish: Shembulli i Suedisë

Manuali online *Prezantimi i Doganave Suedeze* përmban këtë paragraf: “Në nivel kombëtar, Dogana suedeze bashkëpunon me Bordin e Bujqësisë, Agjencinë e Tatimeve, Administratën e Ushqimit, Bordin e Tregtisë, dhomat e tregtisë, etj. Si një autoritet kufitar, Dogana ka mandat të kontrollojë saktësinë e dokumentacionit të kërkuar nga autoritetet e tjera kur kalohet kufiri (...) Synimi ynë është që kompanitë dhe individët të jenë në gjendje të kryejnë të gjitha veprimtaritë e tyre që kanë lidhje me doganën në të njëjtën kohë, pa iu dashur të kontaktojnë disa autoritete. Dogana suedeze bashkëpunon edhe me kompanitë e tregtisë, transportuesit, e të tjerë të përfshirë në tregtinë me vendet jashtë BE. Ne përqijemi të thjeshtojmë proceset doganore dhe t'i bëjmë ato më eficiente. Psh, sistemi “shkallë” i doganës është krijuar nga Dogana suedeze në bashkëpunim me ndërmarjet private dhe organizatat e tregtisë.”

#### Zyra doganore virtuale

“Dogana suedeze, nëpërmjet zbatimit të strategjive të zhvillimit me fokus tek klienti, ka mbërritur në përfundimin se jo të gjithë klientët kanë të njëjtat nevoja, kompetenca apo kushte. Megjithatë objektiva e përgjithshme e Zyrës Doganore Virtuale ishte disponueshmëria për çdo përdorues dhe ofrimi i të njëjtit nivel shërbimi gjatë gjithë kohës. Zgjidhja ishte përqendrimi tek disponueshmëria non-stop gjatë të gjithë vitit, si dhe ofrimi i e-shërbimeve që do të shtonin vlera për klientët pavarësisht nivelit të tyre të aftësive si dhe kushteve. Sfidat dhe objektiva afatshkurtër ishin ofrimi i shërbimeve cilësore për të gjithë përdoruesit e ZDV. Qasja e përdorur ishte krijimi i segmenteve të ndryshme të klientëve dhe pastaj hartimi i zgjidhjeve “me porosi” për secilin prej këtyre segmenteve bazuar në feedback-un e klientit (...). Objektiva afatgjatë për ZDV ishte krijimi i proceseve elektronike të pashkëputura të cilat

të përfshijnë të gjithë procesin, nëpërmjet përdorimit të e-shërbimeve të sofistikuar që ofrojnë lëvizshmëri totale. Për t'ia arritur kësaj janë ofruar shërbime elektronik dhe në internet, në përputhje me nevojat e çdo segmenti klientësh, falas, në fushat e informacionit, komunikimit, instrumenteve dhe transaksionit.”

#### Nisma Shkallë

“Shkalla” është një partneritet biznes-qeveri i nisur nga Dogana suedeze në vitin 2000. Ai i ka sjellë shumë përfitime Doganës dhe tregtisë. Shkalla funksionon si një model i thjeshtë akreditimi. Përpara kalimit të kufirit, lloji i mallit që transportohet i deklarohet Doganës me SMS, verifikohen automjetet automatikisht, dhe verifikohen mallrat dhe kalimi i tyre. Rreziqet e larta dhe të ulta të këtyre mallrave mund të identifikohen lehtësisht, gjë e cila ndihmon në parandalimin e krimin dhe kontrabandimit.

Shkalla është një përzjerje e menaxhimit të riskut dhe menaxhimit të cilësisë për të kursyer kohë dhe fonde, si dhe përmirëson sigurinë e tranzitimit ndërkuftar. Shkalla sjell përfitime: për tre kompani të mesme ajo i ka ulur kostot administrative vjetore me rreth 150 mijë dollarë amerikanë. Vetëm IKEA ka kursyer 50 përqind të kostove të saj vjetore duke zbatuar nismën Shkallë (Dogana e Suedisë, fq. 10). Për shkak se automjeteve nuk iu duhet të ndalojnë në kufi, koha e kalimit të kufirit është ulur me 20 minuta për transport, e cila ka sjellë kursim prej 2 mijë orësh logjistike në vit për prodhuesit, transportuesit dhe transportuesit tranzitë. Kjo ka efekt pozitiv edhe për mjedisin, kështu që Shkalla mund të konsiderohet një skemë “e doganës së gjelbër”. Ky sistem i thjeshtë me SMS sjell parashikueshmëri, e cila ka rritur besimin dhe njohjen e ndërsjellë të proceseve.

*Burimi:* quoted from Swedish Customs, 2011, p. 10.



edhe ata mund ta bëjnë kontrollin e peshës.

Një dobësi tjetër është fakti se këto agjenci të shumta shpesh punojnë të izoluar, pa shkëmbyer informacionin e tyre, gjë që sjell kryerjen e kontrolleve të publikuara. Kjo rrit radhat dhe vonesat. Ky problem mund të ndreqet nëse të gjitha agjencitë kufitare do të shkëmbejnë informacion, t'i hidhnin të dhënat në një mënyrë të automatizuar dhe të unifikuar, dhe nëse do t'i bashkërendonin sa më shumë kontrollet e tyre.

#### KUTIA 4.4

##### Delegimi: Shembulli i SHBA

Në vitin 2003, SHBA ndërmori nismën “Një fytyrë në kufi” (OFAB) për të unifikuar funksionet e kontrolleve të imigrimit, doganës dhe bujqësisë në PKK-të tokësore, detare dhe ajrore nën të njëjtën kupolë, Agjencinë për Doganat dhe Mbrojtjen Kufitare (ADMK). Kjo kishte si synim krijimin e një procesi inspektimi kufitar të unifikuar.

Kur u krijua fillimisht ADMK, ekzistonte prirja që çdo punonjës t'i bënte të gjitha punët. Punonjësit e rinj u trajnuan për kontrolle doganore, të imigrimit dhe të bujqësisë. Punonjësit që kishin punuar deri atëherë në një agjenci u detyruan të ndiqnin kurse trainimi për të mësuar detyrat dhe përgjegjësitë e dy agjencive të tjera.

Siç tregohet nga raporti i publikuar nga Instituti i Politikave të Migrimit, shkrirja e këtyre agjencive kufitare solli disa përfitime:

- Një pikë të vetme kontakti për personat që hyjnë në SHBA;
- Ulje të publikimit të veprimeve;
- Aftësinë për të caktuar më shumë burime për lehtësimin e tregtisë dhe udhëtimit si dhe për anti-terrorizmin;
- Nivel alarmi të unifikuar si dhe udhëzime për PKK;
- Një politikë të vetme përsa i përket përdorimit të forcës, armëve të zjarrit, qenve dhe kontrolleve fizike të personave;
- më shumë qartësi në misionin e kufirit;
- Aftësinë e punonjësve të ADMK për të integruar kompetencat e tyre të doganës, imigrimit dhe bujqësisë në një inspektim të tyre, në vend që të jenë të kufizuar tek mandati i tyre i veçantë;
- Teknologji të konsoliduar, që sjell raportim më të mirë të incidenteve, menaxhim të dhënash, automatizim si dhe sisteme udhëtimi dhe pagash.

Fillimisht ekzistonte shqetësimi se agjencitë e ndryshme do të humbnin ekspertizën e tyre, si në qendër ashtu edhe në terren. Gjithashtu ekzistonte frika se aftësitë e specializuara do të humbnin gjatë shkrirjes. Megjithatë, drejtuesit e ADMK e kanë kuptuar se ende ekziston nevoja për specialistë në ambientin e kufirit. Nëse dikush është ekspert insektesh, ai duhet të punojë në atë fushë dhe jo të kontrollojë pasagjerët. ADMK e ka kuptuar se delegimi i kompetencave nga njëra agjenci në tjetrën ka kufi.

*Burimi:* adapted from Meyer, 2005.

#### 4.2.4 Korrupsioni si një pengesë për operacione efikase në kufij

Shpesh veprimtaritë jo të suksesshme në kufi thuhet se shkaktohet nga korrupsioni, madje Dogana është ajo që fajësohet më shumë, kryesisht për shkak të perceptimit (të gabuar) se ata merren me të gjitha veprimtaritë kufitare. Nëse ekziston korrupsion, kjo nuk duhet të ndikojë në delegimin e përgjegjësisë kufitare, por duhet të llogaritet gjatë hartimit të procedurave dhe skemave të ndërtesave në PKK.

Ka disa faktorë që mundësojnë ose edhe inkurajojnë korrupsionin.

*Radhët, burokracia dhe vonesat nxisin rryshfetet.* Nëse përpunimi është i thjeshtuar, ecën shpejt dhe mundësisht jashtë PKK, ka shumë më pak mundësi për kërkim rryshfeti. Megjithatë, zgjidhja në dukje e thjeshtë e kontrolleve dhe ekuilibrave të shumta, siç prezantohet nga praktika e ndarjes së proceseve mes agjencive të ndryshme, nuk është gjithmonë efikase. Në disa vende kanë filluar të zbatohen skemat e deklarimit paraprak. Megjithatë, nëse procesi i deklarimit paraprak dhe procedurat e regjistrimit janë të kompromentuara, kjo sjell më shumë arsye për rryshfet.

*Mashtrimi apo rryshfeti në proceset doganore është në përputhje të drejtë me kompleksitetin e tyre.* Sa më shumë dyzim të procedurave të zhdoganimit të ketë, aq më shumë mundësia të ekzistojë korrupsion. Gjithashtu, kurshoferët nuk i kanë të gjitha të dhënat dhe dokumentacionin për deklaratat e tranzitit të nevojshme në kufi, dhe sidomos nëse këto deklarata janë të ndërlikuara, ka më shumë mundësi për rryshfet.

*Mos raportimi i kamionëve mbetet një formë e zakonshme mashtrimi.* Rojet kufitare/policia dhe/ose punonjësit e Doganës shpesh paguhen me shuma të mëdha për të mos kontrolluar disa automjete në hyrje. Megjithëse në disa raste këto automjete janë thjesht mbi peshë, kjo formë korrupsioni i hap rrugën dërgesave të mëdha të drogave të paligjshme.

*Bashkëpunimi ndër-institucional ndonjëherë e lejon korrupsionin.* Megjithëse nuk janë domosdoshmërisht doganierët ata më të korruptuarit, shpesh ata i mbledhin rryshfetet dhe i ndajnë me punonjësit e agjencive të tjera. Punonjësit e doganës ndoshta mendojnë se e kanë dorën të lirë të kërkojnë rryshfet nëse e konsiderojnë veten partnerë me policinë apo rojen kufitare. Jo vetëm që një zinxhir korrupsioni të sjell më shumë përfitime sesa një pagesë e rastësishme për një “lehtësim”, por nëse punonjësit e dy agjencive “bashkëpunojnë”, mundësitë për tu kapur janë më të vogla.

Pjesa më e madhe e këtyre formave të korrupsionit mund të shmangen lehtësisht nëpërmjet përdorimit të sistemeve të kompjuterizuara dhe automatizuara të të dhënave (shih Kapitullin 7, “TKI dhe Inspektimin pa hapje”, struktura më të mira konfigurimi të PKK-ve, si dhe kontrolle në brendësi të territorit, në rrugë (shih Kapitullin 6, “Mundësitë për Konfigurimin e PKK-ve”)

Dhënia e përgjegjësive së kontrollit të etikës vetëm një agjencie (normalisht policisë kufitare) mund dhe mund të mos jetë efikase. Nëse një organizatë policie njihet për integritetin e saj, kjo qasje mund të funksionojë, por një delegim i tillë mund të ndikojë në reputacionin e agjencive të tjera, sidomos Doganës, dhe mund të dëmtojë bashkëpunimin mes dy agjencive. Përvoja ka treguar se edhe punonjësit më profesionalë të policisë mund të ndoten në një mjedis të korruptuar. Si rrjedhojë, ndoshta është më mirë të merret një njësi e jashtme për të hetuar dhe ulur praktikën korruptive. Shpesh është mirë të investohet në një program të përgjithshëm etike. Megjithatë, megjithëse korrupsioni është çështje me shumë rëndësi në agjencitë e sigurisë dhe menaxhimit të kufirit, fakti që ai kërkon një diskutim më të hollësishëm e vendos atë përtej fokusit të këtij publikimi.

#### KUTIA 4.5

### Korsia e Re Super e Gjelbër Plus

Byroja e Doganës së Filipineve ka gjetur një mënyrë për t'i shpërblyer importuesit që zbatojnë normat etike të biznesit. Stimuli jepet në formën e aksesit ekskluziv në korsia prioritare dhe të shpejta për zhdoganim, të quajtura Korsia Super e Gjelbër Plus (SGL+). Sipas një drejtuesi të doganës, ajo që e bën këtë ndryshe dhe më të mirë janë zgjerimi i privilegjeve që u jepen respektuesve të projektit, dhe krijimi i një shoqate ku mund të anëtarësohen vetëm përdoruesit e PKK-së të cilët kanë fituar të drejtën të klasifikohen ndër të parët. SGL+ është një program doganor i cili u siguron importuesve një proces zhdoganimi të thjeshtuar, të shpejtë dhe efikas.

Përveç një kohe më të shkurtër të përpunimit doganor, përjashtimit nga detyrimet për kontroll dokumentash dhe fizik të importit si dhe përpunim përpara zhdoganimit, anëtarët e shoqatës së SGL+ marrin dhe një përjashtim 3 vjetor nga auditet doganore pas hyrjes, një akreditim doganor 5 vjetor dhe të drejtën për të importuar mallra që nuk janë të përfshira në listën e mallrave të zakonshme për import. Gjithashtu ata përjashtohen nga detyrimi për t'iu nënshtruar Sistemit Përzgjedhës të Doganës. Në rastet kur kontrolli fizik i mallrave të importuara është i detyrueshëm, ai mund të kryhet në ambientet e importuesit. Shoqata SGL+ ka aktualisht 32 kompani anëtare. Këtyre iu dha e drejta automatike për anëtarësim për shkak të të kaluarës së tyre të shkëlqyer përsa i përket transaksioneve me Byronë e Doganës. SGL+ është një program tek i cili mund të aplikojnë të gjithë ata që duan të përfitojnë. Shoqata SGL+ kryen një vlerësim të aplikimit dhe pastaj i bën rekomandim zyrtar Byrosë së Doganës. Aplikuesi duhet të plotësojë këto kushte bazë: të ketë reputacion të mirë, të bazuar në evidencë të verifikueshme, të jetë i përfshirë në një biznes specifik, dhe të mos jetë i përfshirë në transaksione të paligjshme apo të parregullta.

*Burimi:* adapted from Philippine Department of Finance, Bureau of Customs, 10 January 2011

## 4.3 Procedurat e kontrollit

Konventa e Rishikuar e Kiotos e OBD (KRK) ka një sërë procedurash kontrolli. Në përgjithësi aty deklarohet se të gjitha mallrat që hyjnë apo dalin nga një territor doganor janë nën kontrollin e Doganës, përfshirë mjetet e transportit (KRK 6.1) dhe, nëse është e nevojshme, kontrolli mund të shtrihet përtej kufirit në sistemet komerciale të një tregtari (KRK 6.10).

Megjithatë, kontrolli duhet të kryhet në mënyrë të atillë që të mos krijohet hinka në kufi. Ekzistojnë një sërë teknikash moderne të cilat sëbashku me teknologjinë e mundësojnë Doganës t'i zhdoganojë mallrat e ligjshme më shpejt, paralelisht me kontrollet e përshtatshme madje të forcuara në rastin e transaksioneve me rrezikshmëri të lartë. Teknikat e këtij lloji, të cilat trajtohen në seksione të tjera të këtij Manuali (shih Kap. 5, "Menaxhimi i riskut dhe përzgjedhja") përfshijnë nisma si psh krijimin e sistemeve të TIK, menaxhimin dhe analizën e riskut, si dhe përdorimin e kontrollit të bazuar në audit. Këto përforcohen nga bashkëpunimi me tregtarët dhe me administratat doganore të vendeve të tjera, sidomos atyre fqinje. Nisma të tilla e ndihmojnë Doganën të largohet nga ekzaminimi 100% i dokumenteve dhe dërgesave, drejt kontrolleve më selektive dhe të përqendruara.

### 4.3.1 Respektimi dhe zbatimi i ligjit

Ka dy lloje kontrollesh: "kontrollet e respektimit/përputhshmërisë" dhe "kontrollet e zbatimit/detyrimit të ligjit". "Kontrollet e respektimit" kryhen për të parë nëse një dërgesë e caktuar (apo automjeti dhe dokumentacioni përkatës) janë në përputhje me ligjet përkatëse dhe rregulloret e Doganës. Termi "zbatim/detyrim" ka lidhje me ato veprime të cilat inkurajojnë apo detyrojnë respektimin/përputhshmërinë, përfshirë këtu ndjekjen penale të shkelësve, që sjell gjoba apo dhe heqje të lirisë.

*Kontrollet e respektimit* bëhen për të gjitha format e trafikut/qarkullimit, por janë të kufizuara dhe selektive. Qëllimi i tyre është: 1) dekurajimi i mashtrimit duke kryer verifikime të paparashikueshme, 2) testimi i besueshmërisë së agjentëve ekonomikë dhe udhëtarëve, 3) inkurajimi i sjelljes profesionale të përdoruesve, 4) ndëshkimi i shkeljeve, dhe 5) nxjerrja në pah e nevojës për kontrolle më të detajuara dhe përditësimin e profileve të riskut.

*Kontrollet e zbatimit* janë krijuar për të zbuluar mashtrim, apo të paktën parregullsi. Si të tilla, ato kanë edhe një efekt dekurajues. Kontrollet e zbatimit janë të pritura të jenë më sistematike sesa kontrollet e respektimit.

Këto dy kategori shpesh mbivendosen. Nëse nuk zbulohet shkelje, të gjitha kontrollet e zbatimit janë kontrolle respektimi. Në një farë mënyre, kontrollet e respektimit nisen nga parimi fillestar se të gjithë janë të ndershëm, kurse kontrollet e zbatimit bazohen në mundësinë e mashtrimit në përgjithësi. Kontrollet e respektimit janë të bazuara në risk.

Ato mbështeten në strategjitë, politikat dhe informacionin e zbulimit mbi riskun, dhe shpesh shënjestrojnë disa forma të caktuara mashtrimi. Nëse përdoren në mënyrë të rastësishme, ato kanë një faktor destabilizues. Në fazat e hershme të zbatimit të menaxhimit të riskut, kontrollet e rastësishme kanë rezultuar më efikase sesa kontrollet e shënjestruara. Megjithëse nga njëra anë qëllimi i kontrolleve të respektimit është të zbulojnë parregullsi, nga ana tjetër ato mund të përdoren për të përditësuar profilet e riskut të përdoruesve apo formave të transaksioneve.

Në rastet kur duhen kontrolluar mallra, kjo duhet të bëhet shumë shpejt pasi është regjistruar deklarata e tyre (KRRK, Kapitulli 3, “Zhdoganimi dhe formalitetet e tjera të doganës”, Standard 3.33). Kontrollet duhet të renditen sipas përparësisë, për të lejuar fillimisht kafshët e gjalla dhe mallrat që prishen (KRRK, Kapitulli 3, Standardi 3.34). Lloje të tjera produktesh që mund të marrin përparësi në raste urgjente janë psh një pjesë këmbimi që i nevojitet një linje të madhe prodhimi e cila do të mbyllet nëse nuk e merr atë pjesë. Ndonjëherë është e nevojshme marrja e kampionëve të mallrave për të parë karakteristikat e tyre, por këto kampionë duhet të jenë në sasi sa më të vogël. Gjatë analizës së kampionëve mund të lejohet largimi i pjesës tjetër të mallrave për tek tregtari, në këmbim të një forme garancie. Psh, nëse ka paqartësi në lidhje me klasifikimin dhe pritet një vendim përfundimtar, garanci mund të ishte një pagesë e cila bëhet duke patur parasysh detyrimet dhe taksat përkatëse për atë dërgesë.

#### 4.3.2 Njohje e ndërsjelltë e të dhënave dhe përfundimeve

Pjesa më e madhe e të dhënave të mbledhura në një kufi janë të thjeshta për tu kuptuar dhe të standardizuara. Për më tepër, të dhënat mbi dokumentat e tranzitit dhe targat nuk ndryshojnë, të paktën teorikisht. Kështu që duhet të jetë e mundur të merren të dhëna standarde vetëm një herë, mundësisht duke përdorur teknika automatike për mbledhjen e të dhënave (skanime dokumentesh, teknologji leximi optik për leximin e targave, ura peshimi automatike) dhe pastaj këto të dhëna tu bëhen të disponueshme të gjitha agjencive përkatëse në të dyja anët e PKK-së. Shkëmbimi i të dhënave mes agjencive në kufi ka rëndësi thelbësore për lehtësimin e tregtisë dhe transportit. Edhe shkëmbimi i të dhënave mes vendeve është shumë i rëndësishëm për programet e sigurisë. Këto tema trajtohen në këta kapituj të Manualit: “Kapitulli 2, “Nga Bashkëpunimi vendas në atë ndërkombëtar”; Kapitulli 3, “Ekuilibrimi i sigurisë me lehtësimin e tregtisë dhe transportit dhe krijimi i partneriteteve me industrinë private”; dhe Kapitulli 7, “TIK dhe Inspektimi pa hapje”.

Përsa i përket proceseve dhe praktikave të zhdoganimit, njohja e ndërsjelltë e të dhënave dhe përfundimeve është shumë e rëndësishme për disa lloje procedurash doganore, sidomos për to që shpesh kanë një ndikim ekonomik tek zinxhiri furnizues global. Për shembull, disa pjesë mund

të importohen posaçërisht për montim dhe pastaj të ri-eksportohen si produkte të përfunduara. Ose një produkt mund të importohet për riparim përpara se t'i kthehet pronarit. Për të menaxhuar këtë lloj zhdoganimi dhe lejuar funksionimin e një mekanizmi tërheqjeje në të cilin tarifat pezullohen apo ri-kthehen, të dhënat e mbledhura në import duhet të krahasohen me të dhënat e paraqitura në eksport. Në industritë e mëdha me qarkullim të shpejtë këto të dhëna dhe disponueshmëria e tyre për të gjitha agjencitë është thelbësore. Psh, kur një produkt me defekt, i importuar, hyn me mjete rrugore, por pastaj pasi riparohet, eksportohet nëpërmjet ajrit, janë dy PKK të ndryshme të cilat kërkojnë akses tek i njëjti informacion për krahasim. Aksesin në informacionin e këtij lloji nevojitet edhe për zhdoganimet në brendësi të territorit apo kontrollet e bazuara në audite.

#### 4.3.3 Zbatimi i ligjit

Kompetencat ligjzbatuese të Doganës variojnë nga vendi në vend. Në disa vende, Doganat kanë kompetenca për të kontrolluar ndërtesa, kurse në disa të tjera ato duhet të kërkojnë ndihmën e agjencive të tjera kufitare për të kryer kontrolle. Këto kompetenca nuk janë statike; ato mund të ndryshojnë. Psh, në disa rrethana, punonjësit doganorë kanë të drejtë të hyjnë në evidencat komerciale



Një kontroll në rrugë i një kamioni tranzit, në një vendpushimi autostrade në Francë.

të një tregtari, psh gjatë procesit të akreditimit të OEA. Legjislacioni kombëtar duhet të specifikojë qartë fushëveprimin dhe metodat e zbatimit të ligjit që i janë deleguar administratës së tyre doganore në mënyrë që të shmangin praktikën e paskrupullta dhe për të nxitur parashikueshmërinë.

Në vendet e BE, kur një ligj parashikon një shkelje, i njëjti ligj shpesh rendit agjencitë përgjegjëse për zbatimin e tij, hetimin, zbulimin dhe ndjekjen penale. Shpesh ligjvënësit përfitojnë nga një mandat i caktuar dhe kompetencat e një administrate specifike, duke i ngarkuar ato me përgjegjësi për shkelje specifike. Kjo qasje mund të përfshihet në mënyrë efikase në sistemin ligjor të shumë vendeve.

Grupi i Punës i OBD mbi Mashtrimin Tregtar ka bërë këto rekomandime në lidhje me kompetencat ligjzbatuese që duhet t'i jepen Doganës:

- Ekzaminimi (për të kontrolluar respektimin e legjislacionit doganor);
- të drejtën për kontroll (për import/eksport të paligjshëm);
- Marrjen e kampionëve/mostrave;
- Sekuestrim;
- Të drejtën e aksesit në dokumentacion;
- Auditim pas importit e pas eksportit;
- Ndalim apo arrestim;
- Akuzim;
- Ndjekje penale;
- Ngrirje të aseteve;
- Shkëmbim të informacionit apo kërkesave për informacion në emër të administratave të tjera doganore.

Nevojitet një model për vlerësimin e kostove dhe përfitimeve të regjimeve më të lira apo më të shtrënguara të respektimit/përputhjes. Ky model duhet të përfshijë vëllime qarkullimi, kohë mesatare të lëshimit të mallrave, nivelet e kontrollit dhe përqindjet/shkallët e ndalimeve. Një input shtesë do të ishte numri i çështjeve përsa i përket 1) shënjestrimin, 2) informacionit të zbulimit, 3) përzgjedhjes së rastësishme, 4) historikut të dokumentacionit, etj, dhe 5) përfshirjen e disa agjencive. Krahasimet mes stacioneve kufitare dhe krahasimet kohore japin një model të gjerë të përputhshmërisë dhe lehtësimit, duke nxjerrë në pah kostot apo përfitimet e zbulimeve individuale. Një model i tillë mund të përmirësohet më tej duke përfshirë disa kategori të ndryshme shkeljesh (psh nga gabime të vogla në dokumentacion, formalitete apo neglizhencë, deri në shkeljet më të rënda apo veprimtari kriminale).

KRK jep një sërë praktikash të mira për zbatimin e ligjit. Nga njëra anë, zbatimi i ligjit duhet të jetë në përgjithësi rrjedhojë e masave stimuluese të cilat janë krijuar për të zhvilluar përputhshmërinë/respektimin e tregtarëve, psh akses në autorizim dhe lehtësimin e tregtisë dhe

transportit. Nga ana tjetër, zbatimi i ligjit duhet të përfshijë anti-stimuj, si psh tërheqjen e autorizimeve apo aplikimin e sanksioneve, si psh penalitete.

Legjislacioni për zbatimin duhet të përshkruajë procesin që duhet ndërmarrë pas identifikimit të një shkeljeje të legjislacionit doganor (KRK, Shtojca H, Kapitulli 1, Standardi 9), përfshirë masat në dispozicion, si psh sekuestrimet.

Kur ndalohen apo sekuestrohen mallra, Dogana duhet të informojë tregtarin mbi arsyen e veprimit, duke i dhënë edhe një përshkrim të mallrave në fjalë, sasinë e tyre si dhe llojin e shkeljes (KRK, Shtojca H, Kapitulli 1, Standardi 13). Në disa raste, si psh shkelje në lidhje me vlerën, mallrat mund t'i lëshohen tregtarit përkundrejt garancisë në pritje të zgjidhjes së çështjes (KRK, Shtojca H, Kapitulli

#### KUTIA 4.6

### Dogana e Mbretërisë së Bashkuar reagon shpejt ndaj incidentit të resë së hirit vullkanik

Preferenca tarifore: Hiri vullkanik i Islandës

Informacion doganor (10) 29

Kush duhet ta lexojë: Të gjithë ata që janë të përfshirë në importin e mallrave

Për çfarë flet: Për shkak të rrethanave të jashtëzakonshme, procedura për pranimin e provave preferenciale të origjinës të skanuara/faksuara ka ndryshuar përkohësisht

Kur hyn në fuqi: Menjëherë

Skadon më: 31 maj 2010

Preferenca tarifore: Hiri vullkanik i Islandës

#### 1. Hyrje

Për shkak të rrethanave të jashtëzakonshme të shkaktuara nga reja e hirit vullkanik, posta ajrore dhe posta korriere ajrore në Mbretërinë e Bashkuar është pezulluar dhe ka mundësi të mos fillojë deri në një lajmërim të dytë.

#### 2. Masa të përkohshme për kërkesat për trajtim preferencial

Importuesit të cilët kanë mallra që presin në PKK për tu zhdoganuar, për të cilat nuk ka arritur ende prova origjinale e origjinës preferenciale për shkak të hirit vullkanik, Agjencia e të Ardhrave dhe Doganës në MB do të pranojë kërkesat e bazuara në kopje të faksuara apo skanuara.

Për këtë arsye në Kutinë 44 të formularit të importit duhet të tregohet që prova e nevojshme e origjinës preferenciale ekziston, dhe të jepet numri serial i certifikatës së skanuar si dhe kodi i dokumentit përkatës.

Pasi të jetë zgjidhur situata, duhet të merren dokumentet origjinale dhe t'i dorëzohen agjencisë nga importuesi sapo të kërkohen.

1, Praktika e Rekomanduar 14). Për më tepër, një shkelje mund të ketë lidhje vetëm me një pjesë të dërgesës, dhe në këto raste pjesa tjetër mund t'i lëshohet tregtarit (KRRK, Shtojca H, Kapitulli 1, Standardi 12).

Gjithashtu, e njëjta shkelje mund të shfaqet në disa shkallë të ndryshme. Psh, informacioni i pasaktë në një deklaratë mallrash mund të ketë ardhur nga një gabim në shkrim apo thjesht të dhëna të pasakta, ose mund të jetë rezultat i një neglizhence të madhe apo synimi për të kryer mashtrim. Duhet të merret parasysh fakti nëse deklaruesi ka ndërmarrë “hapa të arsyeshëm” për të dhënë informacionin e duhur (KRRK, Shtojca H, Kapitulli 1, Standardi 24). Duhet të ekzistojnë procedura në rastet e gabimeve pa qëllim dhe shkeljeve të lehta. Këto nuk duhet tu nënshtrohen penalteteve të rënda (KRRK, Kapitulli 3, Standardi 3.39). Gjithashtu duhet të merret parasysh nëse shkelja mund të ketë ardhur si rezultat i një force madhore (KRRK, Shtojca H, Kapitulli 1, Shkeljet Doganore, Standardi 25).

Në rastin e një shkeljeje doganore, pala në fjalë duhet të ketë të drejtën të apelojë tek një autoritet i pavarur (KRRK, Shtojca H, Kapitulli 1, “Shkeljet Doganore”, Standardi 27). Kur identifikohet një shkelje, mallrat, nëse është e mundur, duhet t'i lëshohen tregtarit përkundrejt një garancie deri në zgjidhjen e çështjes (KRRK, Kapitulli 3, Standardi 3.43).

Praktikat më të mira të zbatimit të ligjit përfshijnë konsistencën, transparencën dhe drejtësinë teksa jepet një zgjidhje e shpejtë. Këto të gjitha janë kritere të rëndësishme për të krijuar parashikueshmëri në mjedisin e tregtisë dhe kufizimin e pengesave ndaj zinxhirit global të furnizimit.

#### 4.3.4 Siguria

Pavarësisht faktit se kontrollet e sigurisë imponohen apo rekomandohen nga standardet ndërkombëtare, ato nuk pranohen me lehtësi nga importuesit/eksportuesit. Siguria e zinxhirit furnizues (SZF) është një koncept i dalë pas sulmeve të 11 shtatorit 2001. SZF përkufizohet kështu nga Banka Botërore: “Siguria e Zinxhirit Furnizues (SZF) është koncepti i cili përfshin programet, sistemet, procedurat, teknologjitë dhe zgjidhjet e përdorura për të trajtuar kërcënimet ndaj zinxhirit furnizues dhe kërcënimet përkatëse ndaj mirëqenies ekonomike, sociale dhe fizike të shtetasve dhe shoqërisë së organizuar.” (Donner 2009, fq.8). SZF është një qasje ligjzbatuese që bazohet në zbulimin e formave specifike të kriminalitetit në transaksionet tregtare. Nuk është e mundur të arrihet 100% përputhshmëri dhe/ose siguri. Disa modele tregojnë që sa më shumë kontrolle të ekzistojnë, aq më pak efikase janë ato në parandalimin e shkeljeve të mëdha të sigurisë.

#### Programet para regjistrimit

Shoferët e kamionëve dhe automjetet e tyre duhet të jenë në gjendje të regjistronen paraprakisht dhe të identifikohen paraprakisht nga autoritetet e imigracionit dhe Doganës. Në varësi të kategorisë së tyre të sigurisë,

ata mund të përfitojnë nga përpunimi i përsheptuar në kufi. Përfitimet e këtyre sistemeve përfshijnë: 1) të dhënat mund të mblidhen dhe të verifikohen shumë më mirë kur nuk ka kufizime kohore (dmth përpara se personi apo malli të jetë duke kaluar kufirin); 2) Aplikuesit kanë më shumë mundësi të respektojnë rregullat nëse me pararegjistrimin lidhet drejtpërsëdrejti një përfitim (dhe e dinë që do ta humbin atë nëse kryejnë një shkelje); 3) Personeli kontrollues mund të jetë më i specializuar dhe të caktohet në ato vende ku ka më shumë nevojë; dhe 4) mund të optimizohet përdorimi i teknologjisë.

#### Programet e akreditimit

Megjithëse tregtarët nuk janë të detyruar të aderojnë në programe akreditimi, ata që aderojnë kanë përfitime. Programi i Operatorit Ekonomik të Autorizuar i BE, (i cili nuk është i detyrueshëm por rekomandohet shumë) u ofron tregtarëve të besueshëm përfitime të konsiderueshme në fushën e lehtësimit të tregtisë dhe transportit. Megjithatë, disa vende evropiane mendojnë se kanë ofruar aq shumë përsa i përket lehtësimit të tregtisë dhe transportit sa është

#### KUTIA 4.7

##### Detektorët e rrezatimit

Shumë vende kanë investuar shuma të mëdha parash për blerjen e detektorëve të rrezatimit dhe trainime. Psh në SHBA, pothuajse 100% e kontejnerëve detarë të importit skanohen me monitorë portallë rrezatimi. Gjithashtu çdo punonjës i Agjencisë Doganore dhe Mbrojtjes së Kufirit është i detyruar të mbajë një peyxher personal rrezatimi. Megjithatë, këto pajisje nuk përdoren gjithmonë me efikasitet.

Në Long Beach, Kaliforni, i cili është porti më i madh i kontejnerëve në SHBA, ka rreth 450 inspektorë të Doganës. 1/3 e tyre monitorojnë dhe trajtojnë alarmet për radioaktivitet. Çdo ditë qarkullojnë mesatarisht 32 mijë kontejnerë, që aktivizojnë rreth 600 alarme. Në shumë vende ku Dogana ka përgjegjësi për kontrollin për rrezatim, alarme false ndodhin gjithë kohën. Si rrjedhojë, shpesh doganierët e ulin nivelin e ndjeshmërisë së pajisjeve të tyre. Drejtuesit e Doganës (ose kushdo që ka përgjegjësi për kontrollin për rrezatim) duhet të marrë masat e duhura në lidhje me personelin dhe caktimin e tyre, për t'iu përshtatur ndryshimeve në punë për shkak të marrjes së pajisjeve të reja.

Qarkullimi detar i Roterdamit arrin në rreth 20 mijë kontejnerë/ditë, me 200 alarme. Megjithatë, dogana në Roterdam nuk ndërmerr veprim në çdo rast. Ata kanë një listë mallrash që lëshojnë nivele të larta rrezatimi, si psh pllakat apo jashtëqitja e maceve. Nëse manifesti tregon që në kontejner ka mallra të tilla, Dogana e lë të hyjë. Për të shmangur rrezikun e përdorimit të këtyre mallrave për qëllime të paligjshme (psh fshehjen e një aparati bërthamor mes pllakave për dysheme) kryhet menaxhim i riskut bazuar në të kaluarën. Megjithatë, kjo bie kundër arsyes së pajisjes me detektorë rrezatimi.

*Burimi:* hartuar nga një grup kontribuesish.

e vështirë të ofrohet më shumë në këmbim të detyrimeve për siguri të përforcuar.

Këto programe nuk kërkojnë vetëm teknologjinë e përshtatshme, e cila ekziston tashmë në shumë vende, por edhe një rrjet të konsiderueshëm komunikimi, kapacitet për shkëmbimin dhe auditimin e inteligjencës, si dhe aftësinë për të identifikuar operatorë të besueshëm (dhe të vlerësohet periodikisht integriteti i tyre). Megjithatë, këto instrumenta të sofistikuar menaxhimi të inteligjencës dhe rrezikut mund të mos jenë gjithmonë të disponueshme apo efikase në vendet që u është dashur të kenë të bëjnë me tranzicionin dhe me krijimin e shpejtë të sektorit (të patestuar) privat; në legjislacionin, organizimin dhe sjelljen e tyre, këto vende zakonisht veprojnë ende bazuar në sistemet e vjetra. Megjithëse organizatat e tyre të sektorit privat janë angazhuar publikisht të respektojnë skema përputhshmërie vullnetare, përvoja e përditshme tregon se anëtarët e tyre shpesh përfitojnë nga hapësirat dhe mangësitë e zinxhirit të kontrollit.

Për më tepër, rajone të ndryshme kanë mjedise të ndryshme pune. Në vendet e BE, SHBA dhe Kanada, siguria kufitare është parë kryesisht si çështje doganore; ky fenomen ka baza historike, pasi Dogana ka ekzistuar më përpara se policia kufitare apo autoritete të ngjashme të imigracionit të merrnin kompetenca kufitare. Gjithashtu ka një nivel shumë të lartë të bashkëpunimit ndër-institucional, gjë që nuk ekziston në shumë rajone të tjera.

## 4.4 Politikat e zhdoganimit

### 4.4.1 Proceset e zhdoganimit

Mënyrat në të cilat zhdoganohen mallrat (në kufi ose në brendësi të territorit) mund të kenë pasoja të konsiderueshme përsa i përket vonesave, menaxhimit të tranzitit dhe mashtrimeve të mundshme.

Procesi i zhdoganimit të importeve zakonisht ka një sërë hapash:

- *Deklarata e mallit nga transportuesi për doganën:* Transportuesi i deklaron mallrat tek zyra doganore. Kjo tradicionalisht bëhet pas mbërritjes së mallrave. Megjithatë, pas fillimit të deklaratave paraprake, tani transportuesit mund ta japin këtë informacion më herët gjatë zinxhirit të furnizimit.
- *Magazininim i përkohshëm i mallrave në mbërritje:* Mallrat ruhet në pritje të zhdoganimit.
- *Deklarata doganore e mallrave të importuara*
- *Përgatitja dhe dorëzimi i deklaratës së mallrave nga importuesi/agjenti:* Importuesi apo agjenti dorëzon një deklaratë malli, në letër apo elektronikisht. Në një ambient doganor modern, kjo bëhet përpara mbërritjes së mallrave.
- *Verifikimi dhe pranimi i deklaratës së mallrave*

- *Menaxhim/kanalizim risku i automatizuar:* Sistemi i menaxhimit të rrezikut mat rreziqet, kurse moduli i përzgjedhjes e kanalizon deklaratën në kanalin e kuq, portokalli apo të gjelbër.
- *Kontrolli i deklaratës së mallrave dhe dokumenteve shitesë:* Nëse është e nevojshme, kryhen verifikime të dokumenteve, si psh verifikimi i certifikatës së origjinës.
- *Vlerësimi i deklaratës së mallrave:* kryhet nga një doganier i specializuar (fakultative).
- *Inspektimi fizik i mallrave (fakultativ):* Ky mund të jetë inspektim pa hapje, me pajisje si skaner, etj, ose inspektim manual.
- *Mbledhja e detyrimeve/taksave nga Dogana (fakultative, nga banka tregtare):* Me përjashtim të rasteve kur ka një marrëveshje specifike për pagesën, detyrimet dhe taksat duhet të paguhen përpara se mallrat të mund të hyjnë në qarkullim të lirë.
- *Lëshimi i mallrave nga Dogana:* Dogana autorizon lëshimin e mallrave.
- *Dorëzimi i mallrave tek importuesi:* Importuesi merr në dorë mallrat.
- *Auditim pas zhdoganimit i importuesit nga Dogana (fakultativ):* Dogana kryen një auditim të një transaksioni të veçantë, ose të disa transaksioneve përgjatë një periudhe kohe të caktuar.

Në regjimet me inspektim përpara dërgimit të mallrave, mallrat inspektohen përpara eksportit, për të përcaktuar faktorë si vlerë apo sasi. Kjo më pas përdoret si bazë për deklarimin e mallrave gjatë importit.

### 4.4.2 Zhdoganimi në kufi

Dërgesat janë zhdoganuar historikisht në kufi. Kjo korrespondonte me objektivin e të paturit të mallrave në përputhje me legjislacionin kombëtar menjëherë pas hyrjes në territorin doganor. Kjo ka qenë e lehtë të



Përpunimi i kontejnerëve me mallra.

zbatohet kur kishte pak qarkullim dhe kur veprimtaritë e zhdoganimit ishin të thjeshta. Kontrabandimi/trafikimi ishin të lehtë për tu zbuluar. Kjo do të thoshte edhe që Dogana nuk kishte nevojë të krijonte një rrjet doganash në brendësi të territorit. Në ditët kur koha e transportit ishte e gjatë, nuk kishte rëndësi nëse mallrat qëndronin edhe një ditë apo më shumë në kufi. Disa vende e mbajtën këtë model për një kohë të gjatë (psh SHBA), por koha e zhdoganimit po shkurohet me shpejtësi.

Kur mallrat zhdoganohen në kufi, importuesi nuk është i pranishëm pothuajse asnjëherë. Kjo ndodh pasi mallrat janë të destinuara për tu përdorur në një ambient në brendësi të territorit. Zakonisht të gjitha formalitetet kryhen nga një agjent zhdoganimi. Nëse ka vështirësi, nevojë për sqarime apo dokumentacion shtesë, ose nëse nevojiten formalitete shtesë, agjenti i zhdoganimit e ndërpret procesin dhe kontakton klientin e tij. Kjo ka çmimin e saj dhe rrit vonesat.

Një agjent zhdoganues mund të gjobitet nëse bën një gabim në deklaratën e mallrave (ka ndodhur). Prirja është që gjoba t'i kalohet importuesit, gjë që është më e lehtë për tu bërë kur importuesi është larg. Kjo nuk do të thotë që agjentët zhdoganues janë patjetër të paskrupullt, por ata kanë më shumë mundësi kur punojnë në kufi dhe janë larg importuesit. Kjo është arsyeja pse agjentët zhdoganues parapëlqejnë të mos kalohet në modelin me zhdoganim në brendësi të territorit.

Megjithatë, politikat e zhdoganimit në brendësi nuk kanë krijuar aq shumë probleme sa mendohej në fillim. Kjo ka tre arsye. Së pari, shërbimet e agjentëve zhdoganues janë integruar më shumë nëpërmjet shkrirjeve me transportuesit tranzitë, dhe tani shpeshherë ofrojnë shërbime derë më derë. Së dyti, shumica e ndërmarrjeve ende i kërkojnë shërbimet e tyre, pavarësisht kalimit në dogana të brendshme. Për tregtarët, krijimi i kapaciteteve të zhdoganimit në ambientet e tyre nuk është i lehtë, dhe shpesh kostot janë më të larta sesa tarifat përkatëse të agjentëve. Shpesh është më ekonomike kur paguan dikë tjetër. Agjentët zhdoganues kanë patur një traditë të bashkëpunimit me Doganën, gjë që u mundëson atyre ta bëjnë më të lehtë ndërveprimin mes Doganës dhe biznesit. Së fundmi, në një mjedis "pa agjentë", Dogana duhet t'i trajtojë shumë dhe t'i këshillojë importuesit, ta kontrollojë punën e bërë nga importuesit më me kujdes, dhe t'i kushtojë më shumë burime auditeve rutinë të kompanive.

### Orët e punës

Pikat e kalimit kufitar nuk punojnë gjithmonë non stop. Kjo mund të mos jetë fare e nevojshme, sidomos nëse vëllimi i përgjithshëm i mallrave është i ulët, ose nëse shoferët nuk dëshirojnë të ngasin automjetin natën për arsye sigurie. Mund të ketë edhe ndryshime stinore, bazuar në tendencat e lëvizjeve ndërkufitare. Megjithatë, lëvizja e disa llojeve mallrash duhet të lejohet edhe jashtë orarit të punës, sidomos në rastin e produkteve që prishen (fruta, perime).

Megjithëse mund të duket e logjikshme që PKK-të nga të dyja anët e kufirit duhet të kenë të njëjtin orar pune, ndonjëherë ndodh që ato nuk koincidojnë. Probleme koordinimi kanë krijuar edhe zonat e ndryshme kohore, si edhe ndryshimet mes pushimeve të vendeve. Në shumicën e rasteve këto probleme duket se janë zgjidhur, dhe PKK-të e mëdha zakonisht punojnë papushim. Megjithatë, kjo kërkon një bashkërendim të punës mes administratave doganore të vendeve nga secila anë e kufirit.

Më poshtë keni një pjesë të një liste me informacion të një PKK-je në Hungari, me orët e punës dhe llojin e zakonshëm të qarkullimit.

**Tabela 4.1 Kufiri Hungari-Ukrainë**

Barabás-Koszino	07:00 – 19:00.	Qarkullim pasagjerësh (me përjashtim të autobuzëve)
Beregsurány-Luzsanka	24 orë	Qarkullim pasagjerësh
Lónya-Zvonkoje	08:00–16:00	Qarkullim pasagjerësh (me përjashtim të autobuzëve)
Tiszabecs-Vilok	24 orë	Qarkullim pasagjerësh
Záhony-Csop	24 orë	Qarkullim pasagjerësh dhe mallrash; Inspektive veterinare dhe fitosanitare; Transport produkteve dhe teknologjish me përdorim të dyfishtë, vlerash kulturore, drogash dhe materialeve psikotrope, dhe mbetjesh të rrezikshme.

*Burimi:* marrë nga faqja e internetit e Doganës dhe Rojes Financiare të Hungarisë, "Kalimet Kufitare".

Megjithëse legjislacioni shpesh specifikon zyrën doganore ku mund të zhdoganohen mallrat (KRRK, Kapitulli 3, Standardi 3.1), në përgjithësi legjislacioni nuk duhet t'i detyrojë tregtarët të importojnë apo eksportojnë disa lloje mallrash nëpërmjet një pike doganore të caktuar (KRRK, shtojca Specifike A, Kapitulli 1, Standardi 3).

### Standardet dhe certifikimi

Objektivi i standardeve është të arrihet një formë harmonizimi ndërkombëtare, ose të paktën rajonale. Burimi kryesor për standardet e zhdoganimit është Konventa e Rishikuar e Kiotos. Standardet e tjera në lidhje me procesin e zhdoganimit, si psh mesazhet kompjuterike, trajtohen nga modeli i të dhënave i OBD. Standardet e shumëfishta mund të jenë të vështira nëse nuk shoqërohen me standardizim, gjë që sjell pranimin e dokumenteve, certifikatave dhe përfundimeve të vendeve të tjera. Në ato raste kur kjo zbatohet gjatë përpunimit në kufi arrihen përmirësime të mëdha.

Kjo ndodh sidomos në lidhje me peshën e automjeteve të transportit. Automjetet që kalojnë kufirin ndonjëherë peshohen deri në 4 herë. Nëse standardet e një vendi pranohen në vendin tjetër, një peshim do të mjaftonte.

Përpjekje integrimi të tilla janë praktikuar tashmë në kufirin Poloni-Ukrainë, ku rezultatet e peshimit në Poloni përdoren jo-zyrtarisht nga autoritetet bjelloruse dhe ukrainase. Përdorimi i kësaj qasjeje në mënyrë sistematike do të ishte një politikë e mirë.

Në vitin 2001, KEKBE prezantoi një certifikatë ndërkombëtare peshimi bazuar në certifikimin e pajisjeve peshuese në vendin e nisjes (Qendra të Akredituara të Inspektimi Teknik). Megjithatë certifikata duhet të pranohet nga të gjitha vendet firmëtare, implementimi i saj ende duket se është i vështirë.



**Peshimi i një kamioni në PKK Brest-Koroszcyn mes Bjellorusisë dhe Polonisë.**

Kjo certifikatë peshimi është pjesë e Konventës Ndërkombëtare të KEKBE për Harmonizimin e Kontrollave Kufitare të Mallrave (KEKBE, Gjenevë, 21 tetor 1982). Siç thuhet në Nenin 2, ajo ka për qëllim “uljen e formaliteteve si dhe numrin dhe kohëzgjatjen e kontrollave, sidomos nëpërmjet bashkërendimit kombëtar dhe ndërkombëtar të procedurave të kontrollit dhe metodave të zbatimit të tyre.” Gjithashtu, edhe Shtojca 8, “Lehtësimi i procedurave të kalimit kufitar për transportin ndërkombëtar rrugor”, ofron instrumente për harmonizim. Ndër të tjera, ajo përshkruan certifikatat e peshës: “Certifikatat e peshës pranohen si matje të vlefshme nga autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese, dhe autoritetet kompetente nuk duhet të kërkojnë peshime të tjera përveç kontrolleve të rastësishme në rastin e dyshimeve për parregullsi.”

#### 4.4.3 Zhdoganimi në brendësi të territorit

Zhdoganimi në brendësi të territorit filloi të kthehej në standard në Evropë në vitet 1960, kur Gjermania dhe Franca vendosën që zhdoganimi në kufi duhet të ishte përjashtim, jo rregull. Gjermania nisi procedurat e thjeshtuara për zhdoganim për importuesit e mëdhenj

**Kutia 4.8 është marrë nga faqja e internetit e Hekurudhës së Suazilendit (Hekurudha e Suazilendit, “Depoja e Zhdoganimit e Brendshme në Matsapha”). Ky tekst është i vitit 2007 dhe përshkruan implementimin e një depoje zhdoganimi në brendësi të vendit dhe përfitimet që sjell kjo.**

#### KUTIA 4.8

##### Depot e zhdoganimit në brendësi të territorit: Shembulli i Suazilendit

Rritja botërore e tregtisë nëpërmjet kontejnerëve dhe zgjerimi i industrive të eksportit të Suazilendit e bënë të domosdoshme krijimin e një depoje kontejnerësh në brendësi të territorit.

Pas një studimi fizibiliteti në vitin 1988 nën mbikëqyrjen e Konferencës së Bashkërendimit për Zhvillim në Afrikën Jugore, në Zonën Industriale të Matsapha u krijua në vitin 1993 Depoja e Zhdoganimit në Brendësi të Territorit e Matsaphas.

Objekti i ishte përbushja e nevojave të importuesve dhe eksportuesve, që përfshinte shërbime të thjeshtuara në kohë dhe kosto. Gjithashtu synonte edhe rritjen e të ardhurave nga Hekurudha e Suazilendit.

Kjo depo e ka arritur objektivin e saj. Ajo është kthyer në një port të thatë (një port satelit ndërkombëtar) dhe ideale për një vend pa dalje në det si Suazilendi, pasi përfshin të gjitha shërbimet që kryhen në një port detar. Këtu përfshihen:

- Përpunimi i pajisjeve nga kontejnerë 3m, 6m dhe 12 m;
- Kamionë dhe automjete për shërbime derë më derë për klientët;
- Ambiente zhdoganimi, që lehtëson lëshimin e manifesteve të ngarkesës mes origjinave/destinacioneve jashtë vendit dhe Suazilendit;
- Monitorim i kompjuterizuar i kontejnerëve;
- Magazinim i përkohshëm i kontejnerëve.

Kjo shoqërohet me një ekip të përkushtuar.

Këto kontejnerë transportohen tek Depoja e Zhdoganimit të Brendshëm me automjete, dhe pastaj me hekurudhë për në porte detare, ku ngarkohen në anije. Pas disa vitesh qarkullimi i kontejnerëve u rrit shumë, kështu që lindi nevoja që të përmirësohej infrastruktura dhe ambientet e DZHB.

Në vitin 2002, zona e ngarkimit në DZHB u bë me një sipërfaqe më të fortë dhe të qëndrueshme. U ble një vinç ngarkues për kontejnerë, që i vendos ato deri në 5 kate kur janë bosh dhe 3 kur janë plot, me kapacitet 45 tonë. Kjo e bëri më të sigurtë DZHB, pasi lehtësoi më shumë qarkullimin, që ishte rënduar për shkak të vëllimit të madh.

Rritja e qarkullimit të kontejnerëve në këtë depo ka qenë e qëndrueshme, dhe kjo ka bërë që zona e ngarkimit të jetë e vogël tashmë për ato nivele qarkullimi.

Për tu shërbyer klientëve ofrohen edhe këto shërbime të tjera:

- Tarifat portale mblihen nga Hekurudha e Suazilendit në emër të Agjencisë Portuale për Afrikën Jugore (SAPO);
- Zyrat doganore për zhdoganimin e mallrave;
- Në të njëjtin stacion ndodhen edhe kompanitë e transportit si MSC Logistics, Safmarine apo Cross Country, në të njëjtin vend me personelin e administratës së Hekurudhave të Suazilendit;
- Tek Depo ka dhe agjentë zhdoganues dhe transporti.



dhe nuk kërkonte më deklaratë të veçantë importi për secilën dërgesë. Franca, e cila futi një skemë të ngjashme të thjeshtuar, dëshironte t'i jepte fund monopolit të agjentëve zhdoganues në kufi dhe të eliminonte hinkat e mëdha në PKK, sidomos në kufijtë e Tregut të Përbashkët.

Zhdoganimi në brendësi të territorit sjell një sërë përfitimesh:

- Zhdoganimi në destinacion sjell një kontakt më të drejtpërdrejtë mes Doganës dhe importuesve, që lehtëson kërkesat për informacion apo sqarime shitesë, ose edhe thjesht mbledhjen e gjobave;
- Importuesit mund të krijojnë njësinë e tyre të zhdoganimit brenda kompanisë, e cila mund të marrë udhëzime nga Dogana. Nëse vendosin të përdorin shërbimet e agjentëve zhdoganues, kontakti është më i drejtpërdrejtë;
- Fakti që formalitetet janë më të thjeshta e shpejton qarkullimin në kufi;

- Mallrat zhdoganohen aty ku konsumohen, gjë që eliminon nevojën për ngarkim e shkarkim të shpeshtë. Zhdoganimi në brendësi të territorit ul numrin e ndalesave dhe kohën e pritjes, gjë që ul kostot e importit pas dorëzimit.

Ka edhe një sërë arsyesh teknike që e bëjnë më praktik zhdoganimin në brendësi të territorit.



Terminal kontejnerësh.

**Kutia 4.9 është marrë nga dokumenti Banka Botërore në Afganistan: Përditësim i statusit të vendit, që gjendet në faqen e internetit të Bankës Botërore (Banka Botërore, 2007).**

#### KUTIA 4.9

### Zhdoganimi në brendësi të territorit në Afganistan

Debati për zhdoganim në PKK apo në brendësi të territorit vlen edhe për Afganistanin. Tradicionalisht, të gjitha mallrat që hynin në Afganistan zhdoganoheshin në pikën e parë të hyrjes (në kufi), por të ardhurat e mbledhura në kufi shpesh ndërrojnë destinacion nga autoritetet e provincës, në kurriz të buxhetit të shtetit. Ky sistem karakterizohet nga humbje në të ardhura, kontroll të pamjaftueshëm dhe një nivel i lartë korrupsioni.

Më vonë u fut një skemë e zhdoganimit në brendësi të territorit, ku të ardhurat mbledheshin në qytetet e mëdha, pasi atje ishte më e lehtë të kontrolloheshin llogaritë. Të ardhurat e Doganës shtetërore u rritën dukshëm.

Kjo skemë u mbështet nga Projekti i Bankës Botërore për Modernizimin e Doganave dhe Lehtësimin e Tregtisë.

Ndër synimet e tij ishin:

- Mbështetja e përpjekjeve të Afganistanit për të rritur të ardhurat e tregtisë;
- Ulja e kostove të tregtisë në lidhje me transportin;
- Stimulimi i tregtisë;
- Ulja e korrupsionit;
- Standardizimi i procedurave në kufi.

Projekti përqendrohej dhe mbështeste:

- Zhvillimin e infrastrukturës fizike në PKK;
- Depot e zhdoganimit në brendësi të territorit, si psh Depoja e Doganës së Brendshme në Kabul (DDB);
- pikat e kontrollit tranzit;
- ambientet e doganës në aeroportin e Kabulit;
- Ndryshime në politika;
- Forcimi i administratës shtetërore dhe sistemeve të tranzitit, përfshirë komunikimin dhe kompjuterizimin;

- Këshilla teknike mbi marrëveshjet për tregtinë dhe tranzitimin;
- Ndhimë në krijimin e autoritetit për Standardet, Metrologjinë, Testimin dhe Cilësinë në Afganistan.

Ndër rezultatet e këtij projekti janë:

- Implementimi i Modullit të Tranzitit ASYCUDA, mbështetur nga trainime të shumta të punonjësve të doganës, agjentëve dhe tregtarëve;
- të gjitha pikat doganore janë furnizuar me pajisje radio për tu përdorur në veprimtari ligjzbatuese dhe për përmirësimin e komunikimit. Gjithashtu janë krijuar lidhje për regjistrimin e automjeteve mes kufirit në Kabul dhe policisë së qarkullimit;
- Krijimi i një Njësie për Bashkërendimin e Trainimit nga Instituti i Trainimit të Doganave, i cili ka nisur një projekt trainimi të shpejtë;
- Krijimi i një faqeje interneti të Departamentit të Doganës së Afganistanit, në të cilën gjenden tarifrat, kodet, procedurat dhe sqarime;
- Përparime në infrastrukturë, me më shumë se 56 ndërtesa në ndërtim apo riparim e sipër, dhe të përmirësuara në funksione;
- Formimin e Shoqatës Kombëtare të Transportuesve Tranzitë të Afganistanit (AFCO), e cila është anëtarësuar edhe në FIATA (Federata Ndërkombëtare e Shoqatave të Transportuesve Tranzitë);
- Kurse trainimi nga UNCTAD për transportues;
- Asistencë e dhënë nëpërmjet UNCTAD tek AFCO për të krijuar një kuadër legjislativ dhe për të rishikuar Marrëveshjet e Tregtisë Tranzit (ATTA) me vendet fqinje;
- Krijimi me dekret presidencial i Autoritetit Kombëtar Afgan për Standardet (ANSA).

Tani zhdoganimi është një proces i ndërlikuar, dhe punonjësit e Doganës duhet të kenë aftësi të specializuara. Ata duhet të jenë në gjendje të klasifikojnë mallrat e sofistikuar duke përdorur Kodin e Harmonizuar, për të patur akses në përjashtimet e bazuara në Rregullat e Origjinës, dhe për të vlerësuar vlerat e Doganës duke përdorur metodat e vlerësimit të OBD. Punonjësit duhet të gjykojnë nëse nevojiten analiza të laboratorit të metrologjisë dhe standardeve, dhe nëse dërgesa duhet t'i referohet njësive të specializuara të Doganës. Të gjitha këto janë më të leverdishme në një qytet të madh sesa në PKK. Nuk është e mundur të instalohen laboratorë të Doganës në të gjitha PKK-të, dhe gjithashtu nuk është as ekonomike dhe as efikase të vendosen punonjës vlerësimi apo origjine të specializuar në çdo PKK, për shkak se rrallëherë nevojiten këto ekspertiza në një PKK specifike, dhe sepse këta specialistë punojnë më mirë në ekipe, ku mund të kombinohen përvojat dhe aftësitë.

Një përfitim tjetër i ofruar nga qendrat e centralizuara për zhdoganim, në krahasim me PKK-të e largëta, është kontrolli më i mirë mbi punonjësit e korruptuar, të cilët ekspozohen më shumë tek audituesit.

Gjithashtu, kur zhdoganimi bëhet në qendra të centralizuara, është më e thjeshtë të sigurohen politika të standardizuara. Administratat doganore në të gjithë botën hasin problemin e interpretimeve të ndryshme të rregullave dhe procedurave doganore. Kjo sigurisht që ndikon në mbledhjen e të ardhurave dhe sjell shtrembërimin e modeleve të tregtisë për shkak të “kërkimit të PKK-së së duhur”.

#### 4.4.4 Në kufi apo në brendësi të territorit?

Kur merret vendimi për politikën më të mirë duhen marrë parasysh disa faktorë.

*Madhësia e vendit dhe gjeografia e tij janë të rëndësishme.* Pritja në kufirin e një vendi të madh përfaqëson një pjesë më të vogël të kohës së përgjithshme të transportit sesa pritja në kufirin e një vendi të vogël. Zhdoganimi në brendësi të territorit është më logjik në vendet e vogla, dhe si rrjedhojë është praktika e preferuar në BE. Megjithatë, edhe vendndodhja e qendrave të mëdha ekonomike është faktor vendimtar. Zhdoganimi në kufi shpesh është i mjaftueshëm nëse afër kufirit ka një qytet të madh. Megjithatë, nëse PKK-të janë larg qyteteve të mëdha, është më mirë që zhdoganimi të bëhet në brendësi të territorit.

*Politikat në lidhje me qarkullimin e mallrave.* Teorikisht, zhdoganimi në brendësi të territorit ul “hinkat” në kufi. Në rast se përparësi është mbajtja e rrugëve të hapura, atëherë është më mirë të zhdoganohet në brendësi të territorit. Megjithatë, nëse qarkullimi është i pakët, mjafton zhdoganimi në kufi. Në fakt mund të ketë edhe arsye të tjera për ta ndaluar trafikun që në kufirin gjeografik.

*Burimet e TIK janë të rëndësishme.* Kur përdoren të dhëna të kompjuterizuara për procedurat e kufirit (mundësisht të

mbledhura automatikisht), dhe nëse ato evidenca auditohen si duhet, mungesa e procedurave të standardizuara apo paqartësitë në detyrime mund të mbahen më mirë nën kontroll me zhdoganimin në brendësi të territorit.

*Duhet eliminuar procedurat e dubluara.* Proceset e zhdoganimit që kryhen zyrtarisht në brendësi të territorit shpesh paraprihen nga procedura kufitare që janë po aq të thelluara. Në këto raste ka shumë publikim, pra zhdoganimi në brendësi të territorit është thjesht zhdoganim i dytë i mallrave (ose ndonjëherë edhe i tretë, kur nevojitet njoftim paraprak i hollësishëm). Këto politika duhen ndryshuar.

*Një sistem tranziti i besueshëm është i domosdoshëm për zhdoganimin në brendësi të territorit.* Megjithëse

**Kutia 4.10 është marrë nga një dokument i Bashkimit Doganor të BE mbi procedurat dhe politikat doganore (Bashkimi Doganor i BE, 2010).**

#### KUTIA 4.10

#### Procedurat dhe politika doganore e BE

Legjislacioni i BE i hyrë në fuqi më 1 janar 2011 kërkon dorëzimin elektronik të një deklarate përmbledhëse hyrëse (DPH) përpara mbërritjes së mallrave në territorin doganor të Komunitetit apo përpara ngarkimit të mallrave me kontejner në mjetin detar.

Afati për dorëzimin e DPH ndryshon në varësi të mjetit të transportit:

- Mallra detare në kontejnerë (me përjashtim të transportit detar të shkurtër): Të paktën 24 orë përpara fillimit të ngarkimit në çdo port të huaj, nëse të paktën një ndalesë e anijes është parashikuar për në një port në territorin doganor të Komunitetit;
- Mallra ne transport detar rifuxho (me përjashtim të transportit detar të shkurtër të mallrave rifuxho): Të paktën katër orë përpara mbërritjes në portin e parë në territorin doganor të Komunitetit;
- Transport i shkurtër detar (psh mes Groenlandës, Ishujve Faroe, Ceutas, Melilas, Norvegjisë, Islandës, porteve në Detin Baltik, porteve në Detin e Veriut, atyre në Detin e Zi apo Mesdhe, të gjitha porteve të Marokut dhe territorit doganor të Komunitetit, me përjashtim të departamenteve të jashtme të Francës, Azoreve, Madeiras dhe Ishujve Kanarie): të paktën 2 orë përpara mbërritjes në portin e parë të territorit doganor të Komunitetit;
- Hekurudha dhe rrjedha uji të brendshme: të paktën 2 orë përpara mbërritjes në zyrën doganore të hyrjes në territorin doganor të Komunitetit;
- Trafiku rrugor: të paktën një orë përpara mbërritjes në zyrën doganore të hyrjes në territorin doganor të Komunitetit;
- Transport i përzier: afati për mjetet e transportit që hyjnë në territorin doganor të Komunitetit (psh, për një kamion në një traget me distancë të shkurtër detare, koha limit është të paktën 2 orë përpara mbërritjes së tragetit në portin e parë të territorit doganor të Komunitetit).

qarkullimi tregtar ndërkufitar trajtohet me marrëveshje ndërkombëtare për tranzitimin, duhen hartuar politika në lidhje me qarkullimin rrugor dypalësh. Duhet bërë dallim mes regjimeve të ndryshme të tranzitit për të vendosur kush duhet të zhdoganohet në kufi dhe kush lejohet të përpunohet në brendësi të territorit.

Edhe çështjet e objektivave rajonale për të ardhurat mund të ndikojnë në politikat e zhdoganimit dhe të cënojnë lirinë e importuesit për të zhdoganuar ku të parapëlqejë. Kjo vjen ngaqë disa pika doganore përipiqen të mbajnë për vete klientët e tyre që u sjellin të ardhura.

#### KUTIA 4.11

##### Metoda e menaxhimit të kufirit në Finlandë

Metoda e menaxhimit të kufirit në Finlandë ofron një model të integritit funksional brenda një kuadri specializimi sipas agjencisë.

Dogana finlandeze e konsideron punën e saj si menaxhim i kufijve, kudo qofshin këta, edhe brenda territorit, me një koncept kufiri virtual që përkthehet në regjime pezullimi dhe zhdoganim në brendësi të territorit. Kjo bazohet më shumë aty ku fillon risku, sesa aty ku mallrat hyjnë fizikisht në territor.

Një dekret i qeverisë finlandeze ka krijuar një ndër-lidhje totale mes Doganës, policisë dhe rojeve kufitare, të cilët bashkëpunojnë të gjithë bazuar në parimin e barazisë dhe në aftësitë e tyre.

Dogana ka një sjellje të përgjegjshme në lidhje me impaktin që përpunimi kufitar ka mbi tregtinë, dhe e kanë thjeshtuar përpunimin kufitar nëpërmjet kompjuterizimit dhe prezantimit të instrumenteve të reja të BE si psh Sistemi i Kontrollit të Eksporitit, i cili bën paralajmërimin. Ambientet e kufirit në Finlandë menaxhohen bashkarisht nga rojet kufitare dhe Dogana, dhe kanë një sallë operative në të cilën një punonjës i Rojes Kufitare dhe një i Doganës vendosin sëbashku mbi menaxhimin e trafikut, hapjen apo mbylljen e korsive, mbikëqyrjen specifike të disa llojeve të trafikut (qarkullimit), dhe caktimin e burimeve nga një agjenci apo tjetra. Në kufi me Federatën Ruse, parimi është racionalizimi i rrjedhës së trafikut për të ulur radhën nga ana ruse me drejtimin territorin finlandez. Qarkullimi ditor në PKK tokësore të Nuijamaas (PKK e dytë më e rëndësishme me Federatën Ruse) përfaqëson mbi 700 kamionë (me një kohë mesatare prej 5 minutash për përpunim dhe kontroll, skanime të rralla dhe të shënjestruara me rreze X, pesë vula nga ana finlandeze dhe 52 nga ana ruse), 1,656 automjete dhe 4500 pasagjerë. Procedurat janë të kompjuterizuara dhe të bazuara në internet. Kur Dogana finlandeze duhet të kontrollojë peshën e një kamioni në hyrje, ajo shpesh mbështetet tek vërtetimi i peshës që kanë lëshuar rusët. Dogana përdor edhe lexues automatikë të targave për të monitoruar dhe kontrolluar trafikun. Edhe kontrollet në vijën kufitare përshejtohen për shkak të aftësisë së Doganës finlandeze për të kryer kontrolle më në brendësi të territorit kombëtar.

*Burimi:* T. Kivilaakso, Eastern Customs District of Finland, Presentation at an OSCE seminar in Minsk, 2008.

#### 4.4.5 Para-zhdoganimi dhe informimi paraprak

Në një mjedis të mirë-organizuar dhe të mirë-menaxhuar me lidhje funksionale të TIK ndërkufitare dhe lidhje mes agjencive dhe sistemeve të tyre të TIK, duhet të jetë e mundur të ndiqet një dërgesë, si fizikisht ashtu edhe administrativisht, nga pika e saj e origjinës deri në destinacion. Në këto raste vendndodhja e pikës së zhdoganimit nuk do të ishte e rëndësishme, për shkak se zhdoganimi do të bëhej në përputhje me të dhënat që ishin në dispozicion përpara nisjes, dhe tarifa do të paguhej dikur gjatë zinxhirit transportues. Kjo është qasja e rekomanduar nga Organizata Botërore e Doganave në Kuadrin SAFE. Sipas këtyre masave, ndalesat në kufi dhe në pikën e destinacionit mund të mbahen në minimum për pjesën më të madhe të dërgesave.

Në përputhje me Kuadrin SAFE, shumë organizata doganore u kërkojnë tregtarëve të japin informacion paraprak përpara se mallrat të mbërrijnë në kufi. Kjo i jep Doganës më shumë kohë për analizën e riskut si dhe përshejton lëshimin e mallrave të tregtarëve. Këto detyrime kanë emra të ndryshme, si psh Informacion Komercial Paraprak, apo Informacion Paraprak mbi Mallin.

#### 4.4.6 Formalitetet e zhdoganimit

KRK ofron udhëzime të qarta për formalitetet e zhdoganimit. Sipas KRK (Kapitulli 3, Standardi 3.13), “Dogana duhet të kufizojë të dhënat e kërkuara në Deklaratën e Mallrave vetëm tek ato që janë të nevojshme për vlerësimin dhe mbledhjen e tarifave dhe taksave, hartimin e statistikave dhe zbatimin e legjislacionit doganor.” Megjithatë, tregtarët mund të mos ta kenë këtë informacion në kohën e zhdoganimit dhe mund të bëjnë një deklaratë provizore (Kapitulli 3, Standardi 3.12), duke arritur kështu lëshimin e mallrave pas pagesës së tarifave dhe taksave; të gjitha me sigurinë e nevojshme (Kapitulli 3, Standardi 3.14). I njëjti parim duhet të vlejë dhe për dokumentat mbështetëse (Kapitulli 3, Standardi 3.16 dhe 3.17). Dogana mund të lejojë edhe dorëzimin e deklaratës së mallrave në çdo zyrë doganore dhe me mjete elektronike (Kapitulli 3, Standardi 3.20 dhe 3.21). Këto lehtësime rrisin parashikueshmërinë e procesit të zhdoganimit dhe kohën e zhdoganimit për tregtarët e rregullt. Ajo u jep tregtarëve vendas mundësinë e përdorimit të metodave logjistike të përdorura shpesh nga konkurrenca e tyre e huaj, si psh “tamam në kohë”.

Për tregtarët e autorizuar (Kapitulli 3, Standardi 3.32) si psh ata tregtarë që marrin pjesë në programin e OEA, lëshimi i mallrave mund të bëhet përkundrejt dhënies së një sasive të vogël informacioni, dhe detyrimit që tregtari të dorëzojë një deklaratë përfundimtare të mallrave më vonë. Dogana mund të lejojë që zhdoganimi të bëhet në ambientet e tregtarit dhe me dorëzime periodike dokumentesh, në vend që të dorëzohen për çdo transaksion. Psh, një deklaratë mujore mallrash mund të dorëzohet në muajin respektiv,

si për importet ashtu dhe eksportet. Tregtarët mund të lejohen të përdorin evidencat e tyre të tregtisë për të kryer vetë-vlerësim për tarifën dhe taksat, dhe për tu siguruar që janë në përputhje me rregullat përkatëse. Këtu tregtarit i delegohen detyrat e përputhshmërisë dhe të mbledhjes së të ardhurave nga Dogana. Në këtë mënyrë tregtarët përfitojnë zhdoganim më të shpejtë, kontroll mbi përputhshmërinë si dhe shmangin kostot e agjentëve doganorë.

### **Tarifat dhe taksat**

Tregtarët e rregullt presin që t'i paguajnë tarifën dhe taksat dhe t'i llogarisin kostot në strukturat buxhetore. Për shkak se Dogana zakonisht synon parashikueshmëri dhe transparencë, ofrohen mënyra dhe kushte të ndryshme pagesash. Këtu përfshihen çeket, transfertat bankare, karta krediti, kurse si kushte janë pagesa pas zhdoganimit, apo nga llogaria.

Pagesa pas zhdoganimit mundëson lëshimin e mallrave tregtarit pas pagesës së tarifave dhe taksave. Megjithatë,

për importuesit e rregullt kjo mund të jetë e bezdisshme. Psh, një prodhues i madh mund të marrë disa dërgesa nga furnizues të ndryshëm brenda të njëjtës ditë. Kjo mund të jetë rrjedhojë e teknikës së menaxhimit "tamam në kohë". Për të thjeshtuar mbledhjen e tarifave dhe taksave, si për Doganën ashtu dhe tregtarët, disa autoritete doganore ofrojnë mundësinë e pagesës së shumave në mënyrë periodike, në vend që të paguhet pas çdo transaksioni. Në këtë rast, tregtari ka një llogari tek Dogana, dhe tarifën dhe taksat shkojnë aty (Kapitulli 4, Standardi 4.15) për një periudhë kohe të rënë dakort. Në fund të kësaj periudhe, tregtari merr një deklaratë për transaksionet e llogarisë si dhe njoftimin për shumën që detyrohet. Këto llogari duhet të kenë një limit krediti dhe të jenë të garantuara, si psh me garanci bankare. Kur tregtarët importojnë mallra që kanë tarifa dhe taksat më të larta sesa maksimumi i lejuar në atë llogari, marrëveshja që lidhet zakonisht është që diferenca të paguhet në kohën e transaksionit, dhe ky është kusht për lëshimin e mallrave.

### **Kutia 4.12 është marrë nga një Dokument i Rrjetit të Administratës Publike të OKB, Çështja 820.**

#### **KUTIA 4.12**

#### **Sistemi i integruar i tarifave dhe taksave në Doganën polake**

Kur u bë e qartë se Polonia do të hynte në BE, Dogana polake filloi punën përgatitore për kapërcimin e sfidave të mëdha. Psh, në shërbimin doganor përdoren 260 aplikime, teknologji dhe platforma TI të ndryshme, dhe siguria shpesh ishte e pamjaftueshme apo inekzistente.

U ndërmorr implementimi i një sistemi të integruar të tarifave dhe taksave doganore. Këtu përfshiheshin disa projekte diskrete në lidhje me veprimtari si ZEFIR, një sistemi kontabiliteti dhe zgjidhjes për taksat, si dhe CELINA, një sistem përpunimi deklaratash përfshirë module verifikimi dhe analize rrisht, një nën-sistem të dhënash reference, dhe një magazinë të dhënash.

Sistemi aktual është i mirë-organizuar, vepron në një shkallë të gjerë në të gjithë vendin dhe ofron funksionalitet në mbështetje të të gjitha procedurave dhe dokumenteve të doganës, si dhe procese financiare në lidhje me mbledhjen, zgjidhjen dhe justifikimin e tarifave dhe taksave doganore. Gjithashtu, ai mbështet funksionet buxhetore dhe të kontabilitetit të të gjitha veprimtarive të departamenteve të doganës, si dhe ofron një instrument të dobishëm për shkëmbimin e të dhënave elektronike me tregtarët.

Është shumë e rëndësishme të vihet re se sistemi i integruar i tarifave dhe taksave doganore është audituar nga ekspertët e BE, të cilën kanë konfirmuar se ai është gati për të përpunuar proceset doganore në kufirin e ri lindor të BE.

Impakti: ky program sjell përfitime të mëdha për të gjithë përdoruesit e tij dhe për vendin. Ai shkurton dhe automatizon procesin e kontabilitetit financiar, standardizon rrjedhën e dokumenteve dhe siguron të dhëna të përditësuara për auditim dhe analizë. Ai është dominuar disa herë për Çmimin Evropian për eQeverisje.

## **4.5 Procedurat e zhdoganimit**

Konventa e Rishikuar e Kiotos përmban edhe udhëzime për procedurat e zhdoganimit në 10 Shtojcat Specifike që trajtojnë procedurat dhe praktikën individuale doganore. Megjithëse është fakultative, OBD rekomandon që palët kontraktuese të pranojnë të paktën disa prej Shtojcave Specifike, si psh importin, eksportin, magazinimin apo tranzitim. Dispozitat e KRK mund të përdoren si një listë-kontrolli për një krahasim pikë për pikë mes praktikave më të mira dhe atyre që ekzistojnë aktualisht në kodin doganor të një vendi.

Procedurat dhe praktikën e gjata të zhdoganimit ka mundësi të krijojnë hinka në kufi dhe të dekurajojnë tregtarët dhe investitorët e huaj. Proceset e zhdoganimit efikase ofrojnë avantazhe konkurruese. Ky është një argument i vlefshëm për tërheqjen e bizneseve në një vend. Megjithatë, është edhe një tregues i fortë i rëndësisë në rritje të zhdoganimit efikase. Vitet e fundit shumë vende kanë krijuar agjenci shtetërore posaçërisht për tërheqjen e investimeve të huaja të drejtpërdrejta. Roli i tyre është të promovojnë mjedisin e biznesit të vendit dhe të bindin investitorët e mundshëm për të investuar në vendin e tyre. Këto agjenci zakonisht kanë një prani në internet me faqe interneti "investoni në..."; ku prezantojnë asetet që vendi i tyre u ofron investitorëve. Në konkurrencën globale për të tërhequr bizneset, administratat doganore, kur janë efikase, përmenden nga këto agjenci si një aset për industrinë, gjë që bën dallimin mes vendeve me procese kufitare efikase dhe atyre pa to. Proceset efikase të zhdoganimit janë një argument më shumë për shitjen dhe një administratë doganore efikase është avantazh përfitues.

Implementimi i shtojcave të ndryshme të KRK e rendit procesin e importit dhe eksportit me standardet ndërkombëtare. Efikasiteti i këtyre procedurave është i domos-

doshëm për prodhuesit vendas që dëshirojnë të hyjnë në zinxhirin global të furnizimit, duke ofruar një shembull tjetër të mënyrës se si administratat doganore mbështesin tregtinë.

#### 4.5.1 Procedurat doganore që lehtësojnë tregtinë

Gjithmonë sipas udhëzimeve të KRK, ekzistojnë një sërë procedurash që Dogana mund të ndërmarrë për të inkurajuar tregtinë ndërkombëtare. Shumë prej tyre përfshijnë heqjen apo shtyrjen e pagesës së tarifave dhe taksave.

Ri-importimi në të njëjtin shtet duhet të lejohet, në disa rrethana të caktuara, edhe nëse është kthyer vetëm një pjesë e dërgesës së eksportuar më parë (Shtojca B Specifike e KRK, Kapitulli 2, Standardi 2) nëse eksportuesi fillestar është i ndryshëm nga importuesi (Shtojca Specifike B e KRK, Kapitulli 2, Standardi 2), nëse eksportuesi fillestar është i ndryshëm nga importuesi (Shtojca Specifike B e KRK, Kapitulli 2, Standardi 3), ose nëse mallrat janë përdorur apo dëmtuar (Shtojca Specifike B e KRK, Kapitulli 2, Standardi 4). Kjo procedurë mund të zbatohet tek mallrat në procedura të tjera doganore (Shtojca Specifike B e KRK, Kapitulli 2, Standardi 6), si psh magazinimi doganor. Mallrat duhet të detyrohen të kthehen nëpërmjet të njëjtës PKK që u eksportuan vetëm nëse kjo lehtëson procedurën e ri-importimit (Shtojca Specifike B e KRK, Kapitulli 2, Standardi 9). Kjo mund të përfshijë psh numrin e pjesës apo numrin serial të një produkti. Kompanitë ndërkombëtare zakonisht i krijojnë faturat nëpërmjet sistemeve komerciale në të cilat këto të dhëna gjenden lehtë. Për to, nëse detyrimi specifikohet qartë, është shumë e thjeshtë që të përmbushet. Vonesat e shkaktuara nga situata si psh kërkesa për numrin serial gjatë importit, kur numri i pjesës kërkohet gjatë eksportit.

*Tërheqja e mallrave:* Rastet kur mund të bëhet tërheqje e mallrave duhet të specifikohen në rregulloret doganore (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 3, Standardi 2), pasi kjo mund të përdoret në një sërë situatash. Tregtarët duhet ta dinë më parë nëse mund të bëjnë tërheqje mallrash, pasi kjo do të ndikojë në planifikimin e buxhetit. Rregulloret duhet të specifikojnë, ndër të tjera, edhe nëse mallrat e importuara, kur eksportohen më vonë, mund të zëvendësohen me mallra të njëjta (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 3, Praktika e Rekomanduar 3). Kjo mund të ndodhë kur mallrat e importuara që janë dëmtuar apo nuk është ekonomike të riparohen, dërgohen në një qendër riparimi dhe në vend të tyre duhet të kthehet një mall tjetër.

*Pranimi i përkohshëm* mundëson që mallrat të pranohen përkohësisht me përjashtim total me kusht nga tarifatat dhe taksat e importit (Shtojca Specifike G, Kapitulli 1, Standardi 3). Ai lejohet në një sërë rrethanash të renditura në rregulloret doganore (Shtojca Specifike G, Kapitulli 1, Standardi 2). Në një procedurë pranimi të përkohshëm, duhet të jetë e mundur të ri-eksportohen mallrat nga një zyre tjetër doganore nga ajo që u përdor për importin (Shtojca Specifike G, Kapitulli 1, Standardi 17), dhe në më shumë se një dërgesë (Shtojca



Një kamion duke u shkarkuar në magazinë doganore.



Një kontejner duke u ngarkuar me mallra.

Specifike G, Kapitulli 1, Standardi 18). Nëse gjatë importit është bërë depozitë si garanci, ajo duhet të ri-paguhet tek zyra e ri-eksportimit, edhe nëse kjo është e ndryshme nga pika e importit.

*Magazinat doganore:* Për shkak se magazinat doganore kanë një larmi funksionesh të rëndësishme në zinxhirin global të furnizimit, efikasiteti i tyre është shumë i rëndësishëm për shpërndarjen ndërkombëtare. Çdo lloj mallrash mund të pranohen në magazinat publike (Shtojca Specifike D, Kapitulli 1, Standardi 6), me kusht që të mos shkelet legjislacioni doganor. Megjithatë, dogana duhet të specifikojë çfarë lloj mallrash mund të ruhen në magazinat private. Kur mallrat kanë të drejtën e rimbursimit të tarifave dhe taksave në eksportim, futja në magazinë doganore duhet të sjellë automatikisht kualifikimin e tyre për rimbursim (Shtojca Specifike D, Kapitulli 1, Praktikë e Rekomanduar 7), me kusht që ato të ri-eksportohen më vonë. Magazinat doganore përdoren gjërësisht nga tregtarët për të shtyrë pagesën e tarifave

dhe taksave, gjë që ndihmon në rrjedhën e parave në biznes. Në disa vende, mallrat mund të ri-vlerësohen në magazinat doganore. Ky është avantazh për industrinë me produkte stinore, si psh industria e modës, në të cilën mallrat humbin vlerë me kalimin e stinës. Ndonjëherë magazinat doganore përdoren si strategji blerjesh, në të cilat mund të përfitohet nga normat e ulëta të interesit në valutën blerëse. Ato janë edhe një hallkë e rëndësishme në zinxhirin furnizues global, pasi mund të sjellin pranë tregut të konsumatorit produkte të përgjithshme, por të përshtatura për konsumatorin. Psh, produkteve të paketuara në kuti të pashenjuara mund tu vendosen etiketa në gjuhën vendase teksa janë në magazinat doganore.

Në shumë vende, administratat doganore kanë shkuar më tej sesa thjesht të implementojnë procedura që lehtësojnë tregtinë. Shumë prej tyre janë ri-organizuar për të qenë në gjendje të punojnë me tregtarë të mëdhenj, duke përdorur masa si futja e menaxherëve të llogarive. Janë krijuar linja telefonike falas për t'iu përgjigjur pyetjeve të tregtarëve si dhe për të ofruar këshillim, si dhe janë organizuar seminare dhe seanca trainimi. Këto veprimtari rrisin nivelin e përputhshmërisë në pjesën më të madhe të tregtarëve të cilët janë të gatshëm të respektojnë rregullat por nuk janë shumë të qartë në lidhje me to. Kjo mbështetje që u ofrohet tregtarëve të rregullt është një avantazh tjetër konkurrues që mund të jetë pjesë e politikave të një vendi për të qenë tërheqës ndaj investitorëve të huaj.

#### 4.5.2 Procedurat doganore që përdoren për të mbështetur ekonominë e një vendi dhe tërhequr investitorët

Vendet zakonisht konkurrojnë për të tërhequr investime që krijojnë vende pune dhe mundësi tregtie për nënkontraktorë. Megjithatë, që të funksionojë një proces i tillë i përparuar logjistik, vendet pritëse kanë nevojë për procese doganore moderne, transparente, të parashikueshme dhe efikase, pasi Dogana është një hallkë e rëndësishme në zinxhirin furnizues. Këtu shpjegohen dy procedura doganore të tjera të dobishme.

*Përpunimi në hyrje:* Kjo është një procedurë e ndërlikuar e cila përdoret, psh, nga qendrat e riparimit apo prodhuesit me kontratë. Tregtarët importojnë lëndë të parë, pjesë apo produkte pa tarifa dhe taksa, me kusht që produkti përfundimtar të ri-eksportohet. Kjo u mundëson tregtarëve të krijojnë ekonomi shkalle duke përdorur një uzinë të vetme prodhuese për të prodhuar produkte për një rajon më të madh gjeografik. Përpunimi në hyrje është një nga praktikat më të mira të KRK. Për të përdorur përpunimin në hyrje, një tregtar duhet të marrë autorizim ku përshkruhet procesi dhe hollësitë e operacionit që lejohet (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 1, Standardi 9). Aplikimet mund të jenë specifike (në kuptimin që trajtojnë vetëm një dërgesë) ose të përgjithshme, si në rastin e një tregtari që përdor rregullisht përpunimin në

**Kutia 4.13 është marrë nga faqja e internetit e Rrjetit të Biznesit Osec në Zvicër (Osec, "Dogana dhe akciza", 2011).**

#### KUTIA 4.13

#### Dogana si organizatë shërbimi: Shembulli i Zvicrës

Megjithëse Zvicra ka qenë anëtare e Zonës Schengen që në fund të vitit 2008, ajo nuk është pjesë e Bashkimit Doganor Evropian. Si rrjedhojë, ende ka kontrolle doganore. Dokumenti më i rëndësishëm për zhdoganim është deklarata doganore, e cila duhet të shoqërohet me faturën e eksportuesit (që tregon peshën) dhe konfirmimin e origjinës. Kërkohet certifikatë origjine nëse dikush dëshiron të përfitojë tarifa preferenciale apo nëse mallrat do të riekportohen.

Në ndryshim nga shumica e vendeve, Zvicra përdor një sistem zhdoganimi bazuar në peshë. Kjo tarifë doganore specifike vendoset mbi produktet që vijnë nga vende që nuk janë anëtare të BE/EFTA, bazuar në peshë. Si rrjedhojë, tarifat doganore zvicerane janë zakonisht më të ulëta sesa ato të vendeve të tjera. Kjo favorizon importimin e përbërësve teknikë me cilësi të lartë, të cilët peshojnë shumë pak por janë shumë të vlefshëm. Si vendet e tjera, Zvicra i mbledh taksat dhe tarifat në kufi, si psh tarifën për automjetet e rënda bazuar në kilometrazh, taksën e akcizës së duhanit dhe atë të CO2. TVSH-ja në normën standarde prej 7.6% është shumë më e ulët sesa në vendet fqinje (Gjermania: 19%, Franca: 19.6%, Austria: 20%, Italia: 20%).

Mallrat që planifikohen për tu mbajtur në Zvicër përkohësisht mund të ruhen pa zhdoganim dhe pa tarifa, në magazina. Pra mallrat janë në tranzit mes kufirit dhe magazinës.

Eksportimi i mëtejshëm i mallrave i nënshtrohet tarifave doganore të vendit importues. Mallrat e magazinuar kështu nuk mund të përpunohen, përndryshe do t'i nënshtrohen zhdoganimit normal. Këto magazina janë ambiente publike. Ato drejtohen nga kompani private magazinimi, dhe janë të hapura për të gjitha palët e interesuara. Në të gjitha rrugët kryesore të transportit ka magazina, gjithashtu edhe në depot e transportit tranzit dhe në aeroporte, si dhe sidomos në zonat kufitare. Magazinat e hapura përdoren për ruajtjen e mallrave që nuk janë zhdoganuar nga dogana në ambientet e kompanisë. Ato zakonisht drejtohen nga kompani transporti dhe sa vjen e po bëhen më të rëndësishme. Tani ka më shumë se 150 magazina të hapura.

Sendet personale të përdorura të personave që vijnë për të jetuar në Zvicër dhe që janë për përdorim personal të vazhdueshëm përjashtohen nga tarifat doganore. Në kohën e importimit duhet t'i dorëzohet formulari zyrtar i plotësuar zyres doganore zvicerane. Zhdoganimi i sendeve personale duhet të kryhet gjatë orarit zyrtar të doganës.

Administrata Federale e Doganës Zvicerane e konsideron veten një organizatë shërbimi. Ajo u jep informacion klientëve mbi procedurat e thjeshtuara si dhe rregulla dhe këshilla mbi çështje praktike, si psh prova e origjinës, masat e përpunimit dhe TVSH në kohën e importimit.



hyrje (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 1, Praktikë e Rekomanduar 11). Rregulloret e përpunimit në hyrje duhet të specifikojnë detyrimet në lidhje me identifikimin e mallrave (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 1, Standardi 14). Kjo procedurë zakonisht përfundon me eksportim të një apo më shumë dërgesave (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 1, Standardi 20). Çka është më e rëndësishme për kufirin tokësor, produkti i kompensuar duhet të eksportohet nëpërmjet një zyre tjetër doganore nga ajo nëpërmjet së cilës u importuan (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 1, Standardi 19).

*Përpunimi në dalje:* Kjo ka shumë formalitete që janë të ngjashme me përpunimin në hyrje. Përpunimi në dalje përfshin produkte gjysëm të përfunduara që eksportohen për përfundim, pas të cilit produktet ri-importohen për tu shitur në tregun vendas. Kjo zakonisht bëhet me autorizim, megjithëse autorizimi paraprak duhet të kufizohet sa më shumë të jetë e mundur (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 2, Standardi 4). Detyrimet për identifikim duhet të parashikohen me rregullore (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 2, Standardi 7), në mënyrë që të sigurohet unifikim mes PKK-ve. Si në rastin e përpunimit në hyrje, duhet të lejohet importimi i produktit kompensues nga një zyrë doganore e ndryshme nga ajo nëpërmjet së cilës u eksportua produkti fillestar (Shtojca Specifike F e KRK, Kapitulli 2, Standardi 11).

Të dyja procedurat kërkojnë një nivel të lartë të menaxhimit të informacionit nga Dogana, dhe informacioni duhet të përpunohet në qendër dhe tu komunikohet PKK-ve. Këto procedura nuk mund të trajtohen manualisht, të paktën jo në vëllime të mëdha. Ato kanë nevojë për shpejtësi si dhe saktësi dhe disponim të informacionit.

## 4.6 Tranziti në dogana

Termi *tranzit* përdoret për të përshkruar mallrat që zhvendosen nga një vendndodhje doganore në një tjetër. Tranzitet mund të jenë *ndërkombëtare* (apo të jashtme) – mes dy territoreve doganore, që nënkupton

kalimin e kufirit – ose *kombëtare* (apo të brendshme) – mes vendndodhjeve doganore brenda të njëjtit territor doganor.

Nga këndvështrimi i administratës doganore të një vendi, operacionet e tranzitit zakonisht përfshijnë:

- Përcaktimin nëse një automjet i ngarkuar që hyn në vend është në përputhje me detyrimet për tranzitin e jashtëm, dhe sigurimin që përfundimi i tranzitit në një pikë daljeje dokumentohet si duhet. Nëse kjo nuk ndodh, kundër këtij operatori transporti duhet të hapet procedim.
- Ndjekjen e të njëjtës procedurë për tranzitin e automjeteve nga një kufi në një doganë të brendshme, ose anasjelltas. Tranziti i brendshëm zakonisht e zhvendos kufirin në një vendndodhje tjetër, më të leverdishme, kur përpunimi doganor shpesh ndahet me një agjenci tjetër.

Në PKK-të ku është e mundur, automjetet që plotësojnë një grup kushtesh duhet të kualifikohen automatikisht për “kanalin e gjelbër” apo “korsinë e shpejtë”.

### 4.6.1 Regjimi i TIR

Një shembull i mirë i një politike praktikë e mirë tranzitimi është regjimi TIR. “Transports Internationaux Routiers” (Transporti Rrugor Ndërkombëtar – TIR) është i vetmi regjim i krijuar për tranzitin ndërkombëtar global – megjithëse deri tani e përdorin vetëm vendet e

**Kutia 4.14 bazohet në një informacion të dhënë nga Komiteti Shtetëror i Doganave i Bjellorusisë (2011).**

#### KUTIA 4.14

#### Bjellorusia: Një format i vetëm për deklaratat e tranzitit

Në janar 2011, autoritetet e Doganës bjelloruse dhe kolegët e tyre në Kazakistan dhe në Federatën Ruse miratuan një procedurë të thjeshtuar zhdoganimi për tranzit brenda Bashkimit Doganor të Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse, që përdor një deklaratë të vetme të tranzitit të vlefshme në të gjithë Bashkimin.

Ky lloj tranziti i thjeshtuar lejon jo vetëm një deklaratë të vete tranziti, por edhe një sistem të unifikuar të garancive. Kur kalojnë territoret e shteteve anëtare të këtij Bashkimi Doganor, transportuesit nuk kanë më nevojë të dorëzojnë për përpunim një dokument të ri tranziti vendas, dhe as nuk kanë nevojë të shqetësohen për të bërë një garanci të re për pagesën e tarifave dhe taksave në çdo kalim.

Kështu, psh, pasi ka përpunuar një deklaratë tranziti në Bjellorusi për një ngarkesë që vjen nga Evropa dhe shkon në Kinë, një transportues mund ta përdorë atë deklaratë nëpërmjet territoreve të Bjellorusisë, Kazakistanit dhe Federatës Ruse pa qenë nevoja për dokumente të tjera.

#### KUTIA 4.15

### Nevoja për tranzit: Shembulli i Afganistanit

Në Afganistan, deri në vitin 2005 të gjitha zhdoganimet kryheshin në kufi. Zhdoganimi karakterizohej nga humbje në të ardhura, kontroll i pamjaftueshëm dhe një nivel i lartë korrupsioni. Më pas u miratua një rregullore sipas së cilës çdo ngarkesë që mund të vuloj duhet të zhdoganohej në pikën e destinacionit. Kjo kërkonte kontroll më të mirë mbi transitet, gjë që u sigurua nga përdorimi i modulit të tranzitit të ASYCUDA. Pasi zhdoganimet filluan të bëheshin në brendësi të territorit, të ardhurat u rritën menjëherë e po ashtu edhe vëllimi i tregtisë së raportuar.

Megjithatë, ky sistem nuk është përdorur në kapacitetin e tij maksimal. Së pari, shumë kamionë që kalojnë kufirin nuk mund të vulojen, kështu që u është dashur të zhdogahen menjëherë në kufi e jo në brendësi të territorit. Së dyti, nuk është krijuar asnjë sistem tranziti kufi më kufi, gjë që nënkupton që, psh mallrat që vijnë nga Pakistani me destinacion Tashkikistanin së pari duhet të zhdogaheshin si importe kur hynin në Afganistan dhe pastaj të zhdogaheshin përsëri si eksporte kur dilnin për në Tashkikistan.

Evropës, Azisë Qendrore dhe disa në Lindjen e Mesme. Megjithatë, avantazhi i tij kryesor është se aktualisht përdoret në mënyrë aktive në 57 vende, sëbashku me rrjetin e kamionëve të Evropës, i cili është i zhvilluar.

Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBE) administron Konventën TIR, e cila u krijua në vitin 1959 dhe u rishikua gjerësisht në vitin 1975. Aktualisht ajo ka 68 palë kontraktuese. Konventa TIR ofron një procedurë të njohur ndërkombëtarisht për të lehtësuar transportin ndërkufitar të mallrave në tranzit nëpërmjet përdorimit të një dokumenti doganor të njohur ndërkombëtarisht e të standardizuar – kuponat TIR – i cili shërben edhe si provë e një garancie të vlefshme ndërkombëtare.

Më specifikisht, regjimi TIR mbështetet në pesë "shtylla":

- Mallrat duhet të transportohen në automjete apo kontejnerë të sigurtë të Doganës;
- Gjatë të gjithë udhëtimit, tarifat dhe taksat në rrezik duhet të mbulojnë me garanci të vlefshme ndërkombëtare;
- Mallrat duhet të shoqërohen me një dokument doganor të njohur ndërkombëtarisht e të standardizuar ( kuponat TIR), të lëshuar në vendin e nisjes dhe që shërben si një dokument kontrolli doganor në vendin e nisjes, atë të tranzitit dhe të destinacionit;
- Masat e kontrollit doganor të marra në vendin e nisjes duhet të pranohen nga të gjitha vendet e tranzitit dhe destinacionit;

- Aksesi në procedurat TIR për shoqatat kombëtare për të lëshuar Kuponat TIR dhe përdorimi nga personat fizikë dhe juridikë të Kuponave TIR jepet me autorizim nga autoritetet kompetente kombëtare.

#### KUTIA 4.16

### Rasti i kamionit të pavulusur

Ky kamion prezumohet se nuk do të kualifikohet për sistemin TIR. Ndërkombëtarizimi i sistemeve tranzit shpesh ka përfshirë përmirësimin e gjendjes së automjeteve për transport rrugor. Në shembullin e mëposhtëm, metoda e vendosjes së një mushamaje të sigurtë mbi ngarkesë, e cila mund të vuloj, mund ta bënte këtë ngarkesë të pranueshme për tranzit ndërkombëtar.

Burimi: Tomczyk, 2011.



Dokumente tranziti.



#### 4.6.2 Projekti eTIR

Shumë përdorues të sistemit TIR ankohen se Kuponat TIR janë një dokument në letër, kurse ata parapëlqejnë një dokument elektronik. Kjo çështje mbetet për tu zgjidhur nga Palët Kontraktuese të TIR. “Projekti eTIR” po krijohet me këtë synim në mendje.

##### Informacion historik

Teksti i mëposhtëm është marrë nga faqja e internetit e KEKBE, e cila përshkruan procesin e prezantimit të sistemit eTIR.

“Për shumë vite Konventa TIR ka qenë një instrument i shkëlqyer lehtësimit të tregtisë. Megjithatë, falë përparimit në teknologji, përdorimi i kuponave TIR në letër sa vjen e po bëhet më arkaik, sidomos kur vjen puna tek lidhja e tyre me procedurat elektronike të përdorura nga administratat doganore të vendeve. Në disa kalime kufitare, punonjësit e doganave përballen me detyrën shtesë të hedhjes së 50 elementeve të të dhënave në sistemin e tyre elektronik të Doganës. Gjithashtu, situata aktuale nuk i lejon autoritetet doganore të zbatojnë me efikasitet procedurat e menaxhimit të riskut bazuar në informacionin paraprak mbi mallin, siç kërkohet nga një mjedis sa vjen e më i ndërgjegjshëm për sigurinë.

Në pritje të prezantimit të një sistemi TIR tërësisht të kompjuterizuar në nivel ndërkombëtar, disa palë kontraktore në Konventën TIR kanë filluar të parashtrajnë detyrime vendase në lidhje me dorëzimin dhe përpunimin e të dhënave të kuponave TIR në sistemet e tyre të kompjuterizuara të doganës.

Në vitin 2003, palët e Konventës TIR nisën projektin e ashtuquajtur eTIR, i cili kishte si synim sigurimin e një

platforme shkëmbimi për të gjithë aktorët (autoritetet doganore, mbajtësit, dmth personat e autorizuar sipas dispozitave të Konventës TIR për të përdorur sistemin TIR, zinxhirët e garancisë) e përfshirë në sistemin TIR, i cili njihet si “Sistemi ndërkombëtar eTIR”. Sistemi ndërkombëtar eTIR ka si synim sigurimin e shkëmbimit të sigurtë të të dhënave mes sistemeve kombëtare doganore në lidhje me tranzitin ndërkombëtar të mallrave, automjeteve apo kontejnerëve, në përputhje me dispozitat e Konventës TIR, si dhe lejimin e Doganave të menaxhojnë të dhënat mbi garancitë, të cilat lëshohen nga garantuesit për klientë të autorizuar të përdorin Sistemin TIR.

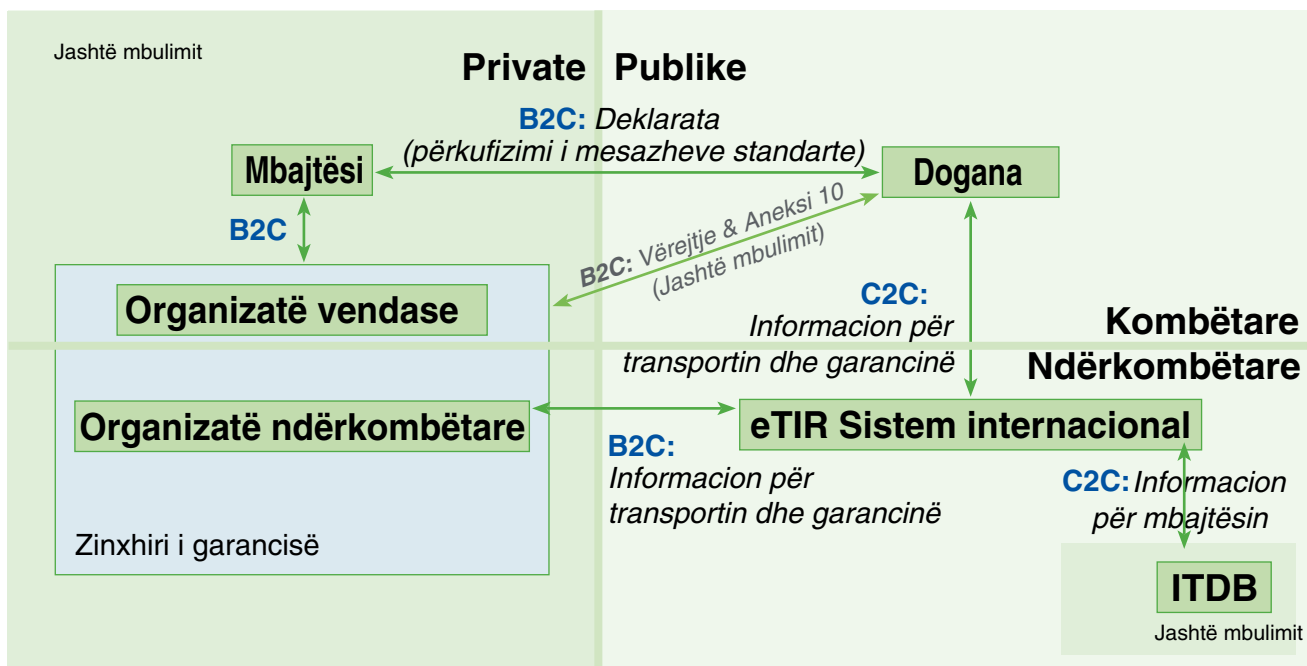
Diagrama 4.1 më poshtë paraqet grafikisht shkëmbimin e informacionit mes aktorëve në sistemin eTIR. Ajo tregon që vetëm një pjesë e rrjedhës së informacionit të nevojshëm për funksionimin e procedurës TIR kalon nëpërmjet sistemit ndërkombëtar eTIR. Gjithashtu tregon se sistemi ndërkombëtar eTIR nuk përfshin dorëzimin e një deklarate TIR nga mbajtësi. Sipas kërkesës së palëve kontraktuese të TIR dhe industrisë, realizimi teknik i sistemeve të deklaratës elektronike do t'i lihet iniciativave në nivel privat apo kombëtar. Megjithatë, Projekti eTIR do të përcaktojë përmbajtjen dhe formatin e mesazheve kombëtare të deklaratave.

Sistemi eTIR mbështetet në përpjekjet paralele mes palëve kontraktuese dhe zinxhirëve garantues për të krijuar apo përditësuar sistemet kombëtare dhe private dhe për tu lidhur me to.

##### Një shembull i një transporti eTIR

Në sistemin eTIR, një mbajtës kërkon fillimisht një garanci nga zinxhiri garantues për të kryer një transport të caktuar me TIR. Nëse kërkesa miratohet, zinxhiri garantues i

Diagrama 4.1 Rrjedha e informacionit mes aktorëve në sistemin eTIR



jep mbajtësit numrin e referencës së garancisë, më pas e regjistron garancinë e lëshuar në sistemin ndërkombëtar eTIR. Më tej mbajtësi i dërgon një mesazh standard me informacion për mallin (dmth të gjithë informacionin që ka deklarata) autoriteteve doganore të zyrës nga niset, duke përdorur një mekanizëm deklarate vendase, gjë që i lejon ata të kryejnë procedurat e nevojshme për vlerësimin e riskut. Pastaj mbajtësi paraqet referencën e automjetit, mallrave dhe garancisë tek zyra doganore e nisjes, për të regjistruar deklaratën e cila bazohet në mesazhin paraprak me informacion për mallin, i cili tashmë gjendet në sistemin kombëtar të Doganës. Dogana inspekton mjetin dhe mallrat në përputhje me rezultatet e vlerësimit të riskut dhe verifikon statusin e garancisë me sistemin ndërkombëtar eTIR. Nëse të gjitha kontrollet dalin në rregull, Dogana pranon deklaratën dhe i përcjell të dhënat e transportit TIR (të dhëna të deklaratës, rezultatet e kontrolleve, numrat e vulave, etj) tek sistemi ndërkombëtar eTIR. Sistemi ndërkombëtar eTIR u siguron të gjitha administratave doganore të përfshira në transportin TIR (sipas itinerarit të deklaruar nga mbajtësi) informacion transporti TIR, që u shërben si informacion paraprak mbi mallin autoriteteve doganore të cilat hasen më vonë. Zinxhiri i garancisë, i cili ka lëshuar garancinë në fjalë, do të njoftohet mbi çdo ndryshim në statusin e garancisë dhe mund të konsultojë në çfarëdo kohe sistemin ndërkombëtar eTIR mbi statusin e garancisë të lëshuar prej tij.

Pas mbërritjes në një zyrë doganore hyrjeje, procedura përsëritet bazuar në informacionin paraprak të mallit që disponohet në sistemin ndërkombëtar eTIR dhe vlerësimin e riskut të kryer nga autoritetet doganore të përfshira. Në rastin e transportit TIR me shumë vende ngarkimi dhe shkarkimi parashikohen hapa specifike.

Çdo herë që një transport TIR mbërrin në një zyrë doganore daljeje apo destinacioni, autoritetet doganore informojnë sistemin ndërkombëtar eTIR mbi përfundimin



**Shpesh kryhen kontrole kufitare të kamionëve që janë pjesë e sistemit TIR, pasi shihen si mundësi për transportimin e mallrave të paligjshme, megjithëse teorikisht dërgesat TIR nuk kontrollohen në kufi. Në këtë foto, punonjësit përdorin një qen për nuhatje droge. Përdorimi i qenve nuhatës është mënyrë e mirë për të shmangur hapjen e vulave.**

e operacionit TIR në fjalë. E njëjta procedurë vlen edhe për njoftimin e pezullimit të çdo operacioni TIR.”

### ***Përfitimet dhe vështirësitë***

Sistemi eTIR siguron përfitime për të gjithë aktorët e përfshirë në sistemin TIR. Së pari, ai sjell më shumë siguri dhe mundësi për menaxhim risku, duke ulur kështu rrezikun e mashtrimeve. Së dyti, bashkëpunimi i përparuar ndërkombëtar u mundëson aktorëve të ulin ndjeshëm barrën e tyre administrative dhe për të maksimizuar përfitimet nga menaxhimi i integruar i zinxhirit furnizues. Së fundmi, dhënia e informacionit paraprak për mallin dhe shkëmbimi i informacionit në kohë reale përshpejton procedurën e TIR.

Megjithatë, përpara se të krijohet një sistem eTIR duhen ndërmarrë disa hapa, ndër të cilët më të rëndësishmit janë:

- Finalizimi i Modelit të Referencës eTIR, i cili përcakton detyrimet e konceptet si dhe parashikon zgjidhjet teknike;
- Miratimi i amendamenteve për të futur eTIR në tekstin ligjor të Konventës TIR;
- Krijimin e një platforme shkëmbimi Doganë-Doganë.

### ***Sisteme të tjera elektronike TIR ekzistuese***

Që në fillim të viteve shtatëdhjetë, Bashkimi i Transportit Rrugor Ndërkombëtar (IRU) ka krijuar rreth 50 aplikime TI të TIR dhe ka ndërtuar infrastrukturë të dedikuar për të kompjuterizuar Sistemin TIR në bashkëpunim me Autoritetet Doganore dhe Shoqatat Kombëtare. Më poshtë keni disa shembuj të aplikimeve që përdoren aktualisht (IRU, 2011):

- Baza e të dhënave Botërore e Doganave për sistemin e të Dhënave TIR: (CUTE-Wise), që jep informacion mbi Statusin e Kuponave TIR;
- Transmetim i sigurtë të dhënash TIR: CUTE përdoret në 23 vende, CUTE PAD, GasKit dhe deri kohët e fundit, TIRCUTEWeb (një aplikim i ri në internet për të zëvendësuar versionet e mëparshme të aplikimeve derisa të gjitha autoritetet doganore të jenë të afta të përdorin RTS, i cili është objektivi përfundimtar);
- SafeTIR në kohë reale (RTS): shërbime në internet për të ngarkuar, kërkuar dhe përgjigjur me të dhëna SafeTIR, aktualisht i përdorur në 8 vende;
- Deklarata paraprake TIR-Elektronike (TIR-EPD): një aplikim në internet që mundëson dorëzimin e informacionit paraprak mbi mallin tek Autoritetet Doganore nëpërmjet shërbimeve në internet biznes-dogana (B2C) dhe dogana-biznes (C2B), aktualisht funksional në 15 vende;
- Aplikime për Menaxhimin e Kuponave TIR për Shoqatat Kombëtare: ATIRS98 dhe AskTIR, i instaluar në 34 vende; gjithashtu AskTIR Web, një

aplikim i ri në procesin e zhvillimit (që synonte zëvendësimin e versioneve të mëparshme për të fuqizuar shoqatat);

- Aplikime për Menaxhimin e Kuponave TIR në Selinë Qendrore të IRU në Gjenevë: Carneting, Charisma, BriruTools, Dispatch, Issue & Return.

#### 4.6.3 Sistemi tranzit i Komunitetit të BE/i përbashkët<sup>1</sup>

Sistemi tranzit i Komunitetit të BE/i përbashkët (CT) aplikohet tek të gjitha mallrat e importuara në një nga 27 shtetet anëtare dhe 4 vende të EFTA (Islanda, Lihtenshtejni, Norvegjia dhe Zvicra) nga jashtë kësaj zone, si dhe eksporte në drejtimin e kundërt. “Komunitet” i referohet tregtisë mes anëtarëve të BE dhe vendeve të treta, ndërsa “e përbashkët” i referohet tregtisë mes BE dhe vendeve të EFTA, e cila i nënshtrohet pothuajse të njëjtave rregulla. Importet u nënshtrohen tarifave në vendin e destinacionit në përputhje me Tarifat e Përbashkëta të Jashtme të BE dhe TVSH-së në përputhje me taksat vendase. Eksportet kanë rimbursime të TVSH-së.

Sistemi CT aplikohet edhe tek mallrat e tregtuara mes dy vendeve të BE që tranzitojnë nëpërmjet shteteve jo-anëtare (psh një firmë greke që importon nga Hungaria, tranzit nëpërmjet Serbisë dhe ish-RJ të Maqedonisë).

Sistemi CT bën dallim mes procedurave të kontrollit kufitar në përputhje me statusin e transportuesit apo palëve të tjera kryesore (psh pala përgjegjëse për automjetin). Ai vendos një të ashtuquajtur “procedurë të zakonshme” për transportuesit që hyjnë në tregjet ndërkombëtare për herë të parë, të cilët nuk kanë evidencë në Doganë, dhe për kompanitë e regjistruara jashtë BE. Këto firma janë më pak të besueshme dhe si rrjedhojë paraqesin rrezik më të lartë. Dogana u kërkon atyre të japin garanci për të gjithë shumën e detyruar dhe TVSH, dhe mund tu kërkojnë edhe të ndjekin një itinerar të caktuar dhe ta përfundojnë tranzitim brenda një kohe të caktuar. Kompanitë e njohura për Doganën, të cilat kanë krijuar një evidencë të kënaqshme dhe kanë provuar se janë të besueshëm, kualifikohen për procedura “të thjeshtuara”, me më pak garanci dhe më shumë fleksibilitet në itinerar dhe kohë.

Ashtu si transportuesit, dhe dorëzuesit ose marrësit mund të “autorizohen” (Shtojca E e KRRK, Kapitulli 1, Praktika e Rekomanduar 5), dmth njihen zyrtarisht nga Dogana si me rrezikshmëri të ulët për shkak të faktit që kanë kryer biznes të rregullt disa herë.

Përsa i përket procedurave dhe detyrimeve për garanci, edhe sistemi CT bën dallimin mes mallrave që kanë rrezikshmëri më të lartë për mashtrim sesa kategoritë e tjera. Këto mallra nuk përfshijnë vetëm alkoolin dhe

duhanin, por edhe mishin dhe produktet e bulmetit pasi ato kualifikohen për subvencione të konsiderueshme nga BE, në përputhje me Politikën e Përbashkët Bujqësore.

Sistemi CT i jep çdo dërgese një “numër referencë lëvizjeje” që shërben si identifikues unik. Pala kryesore duhet të bëjë dhe një deklaratë tranziti e cila nis procesin, si dhe të dorëzojë një Dokument Shoqërues të Tranzitit (DSHT). Që në vitin 2005 është bërë i detyrueshëm dorëzimi elektronik i deklaratës së tranzitit, DSHT-së, garancive dhe dokumentave të tjera tek Dogana, në përputhje me të ashtuquajturin Sistemin e Ri të Kompjuterizuar të Tranzitit (SRKT). Ky sistem u mundëson dorëzuesve të dorëzojnë dokumentacionin e tyre për import ose eksport drejtpërsëdrejti nga shtëpitë e tyre tek Dogana në fillim të tranzitit, si dhe tek Doganat e vendeve në të cilat do të kalojnë mallrat. Përfitimet kryesore nga ky sistem janë:

- Dërgesat mund të zhdoganohen paraprakisht përpara se kamioni të mbërrijë në Doganë, duke shkurtuar kohën e qëndrimit në kufi;
- Dorëzuesit dhe marrësit komunikojnë direkt me Doganën, pa iu dashur të kalojnë nëpërmjet agjentëve doganorë apo ndërmjetësve të tjerë;
- Komunikimet e nevojshme për të përfunduar një tranzit dhe dhënë një garanci janë të automatizuara, dhe si rrjedhojë më të shpejtë dhe të sigurtë, duke ulur rrezikun që garancitë apo depozitat në kesh të ngrihen për javë apo muaj (siç ndodhte rëndom kur sistemi ishte tërësisht në letër);
- Dogana ka më shumë mundësi për të parandaluar dhe zbuluar mashtrimet doganore.

#### 4.6.4 Regjime të tjera rajonale për garantimin e tranzitit

Rajonet e tjera kanë implementuar sisteme garancie të vetat që aplikojnë të njëjtat koncepte si sistemi TIR. Ndër rajonet me regjimet e veta të tranzitit janë:

*Marrëveshja Kuadër për Tranzitin e Organizatës së Bashkëpunimit Ekonomik (ECO)* (e përbërë nga Afganistani, Azerbaixhani, Irani, Kazakistani, Kirgistani, Pakistani, Taxhikistani, Turqia, Turkmenistani dhe Uzbekistani);

*Vendet e Kepit Jugor të Amerikës së Jugut:* Brazili, Uruguaj, Paraguaj, Argjentina dhe Kili (Marrëveshja e Transportit Rrugor Ndërkombëtar, e njohur me inicialet e saj në spanjisht, ATIT);

*Marrëveshja Tregu i Përbashkët për Afrikën Lindore dhe Jugore (COMESA)* për një dokument të vetëm administrativ;

*Marrëveshja Kuadër Shoqata e Shteteve të Azisë Juglindore (ASEAN) për lehtësimin e tranzitit të mallrave;*

1. Bibliografia: [ec.europa.eu/transport/air/security/security\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/security/security_en.htm); [ec.europa.eu/transport/maritime/security/security\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/security/security_en.htm); [ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/common_community/index_en.htm)



**Kontejnerë duke u transportuar nga porti për në brendësi të vendit.**

*Marrëveshja Nën-rajoni Mekong i Madh (GMS) për Lehtësimin e Transportit Ndërkufitar të Mallrave dhe Njerëzve (CBTA).*

Në disa vende të Lindjes së Mesme, sidomos në Jordani dhe Siri, doganierët i vendosi një aparat monitorues me GPS çdo kamionin që hyn në vendin e tyre për tranzit. Meqë këto pajisje monitorojnë vendndodhjen ekzakte të automjetit në çdo kohë, disa vëzhgues vënë në dyshim nevojën për të patur garanci tranziti. Megjithatë, avantazhi i vazhdueshëm i garancisë është se lejon marrjen automatike të tarifave dhe taksave, pasi nëse një kamion del nga itinerari i planifikuar i tranzitit, ai duhet kapur, verifikuar dhe duhen kryer procedime ligjore.

#### **4.6.5 Një regjim transiti hekurudhor**

Shënimi i dorëzimit dhe Manuali i Dorëzimit CIM/SMGS si dhe Shtojca 22 e SMGS për trafikun ndërkombëtar hekurudhor u vu në dispozicion për përdorim të gjerë nga klientët dhe transportuesit më 1 shtator 2006. Shënimi i dorëzimit CIM/SMGS njihet si një dokument tranziti doganor nga BE dhe shtetet anëtare të EFTA si dhe autoritetet doganore të Bjellorusisë, Federatës Ruse dhe Ukrainës. Ai mund të përdoret nga klientët edhe për operacione dokumentare krediti (Evtimov, CIT, 2011).

#### **Shënimi elektronik i dorëzimit CIM/SMGS**

Puna për krijimin e shënimit elektronik të dorëzimit CIM/SMGS filloi në prill 2007 me një grup ekspertësh që

përgatisnin specifikimet e tij funksionale dhe një grup ligjor që përgatisnin specifikimet e tij ligjore. Pas shqyrtimit të fundit të specifikimeve funksionale dhe ligjore në fillim të marsit 2009, ato u nxorën si rekomandime nga CIT dhe Organizata për Bashkëpunimin e Hekurudhave (OSJD) në anglisht, frëngjisht, gjermanisht dhe rusisht. Tani RAILDATA dhe OSJD po përgatitin specifikimet teknike (katalogun e të dhënave dhe katalogun e mesazheve) me asistencën e Sekretariatit të Përgjithshëm të CIT.

#### **Listat e vagonëve dhe kontejnerëve të CIM/SMGS**

Për të mundësuar thjeshtimin e mëtejshëm të qarkullimit ndërkombëtar të mallrave me hekurudhë u krijuan Lista e Vagonëve të CIM/SMGS dhe Lista e Kontejnerëve e CIM/SMGS. Lista e vagonëve përdoret për trenat dhe grupet e vagonëve që transportojnë mallra konvencionale dhe kontejnerë që dorëzohen me shënim dorëzimi CIM/SMGS. Për shkak se (ende) nuk ka udhëzime përkatëse për listat e kontejnerëve në zonën SMGS, përdorimi i një liste kontejnerësh kërkon një marrëveshje mes klientit dhe transportuesit/hekurudhës. Një parakusht për këtë është që dërgesa të ketë vetëm një lloj malli, me përjashtim të rasteve kur është rënë dakort ndryshe.

Zbatimi i shpejtë i shënimit të dorëzimit të vetëm në Azinë Qendrore dhe Kinë përforcon nevojën për një ligj uniform të transportit hekurudhor, ashtu si dhe pozicionimi i ri i hekurudhave në zonën e Euro-Azisë. Një grup drejtues i CIM/SMGS i dha mandat ligjor grupit të punës të finalizonte propozimet për përgjegjësi të harmonizuar të CIM/SMGS në marrëdhëniet mes klientëve dhe transportuesve, si dhe mes transportuesve. Gjithashtu u miratua fillimi i punës për një Shtojcë të re nr. 10 tek manuali i CIM/SMGS, e cila realizon përgjegjësinë e harmonizuar në marrëdhënien me klientët. Rregullorja që është hartuar kufizohet në fazën fillestare tek harmonizimi i përgjegjësisë për humbjen apo dëmtimin e mallrave. Kjo i vendos klientët në një pozicion më të favorshëm sesa ishin përse i përket CIM aktual, dhe është në përputhje me SMGS.

#### **Zbatimi praktik i shënimit të dorëzimit CIM/SMGS të përbashkët në korridoret e ndryshme hekurudhore**

Aktualisht shënimi i përbashkët i dorëzimit CIM/SMGS aplikohet në më shumë se 50 akse qarkullimi përgjatë 5 korridoreve hekurudhore trans-evropiane. Psh disa qindra trena mallrash kanë lëvizur nga Mladá Boleslav në Republikën Çeke dhe Vel'ká Ida në Republikën Sllovaqe në Kaluga 1 (në jug të Moskës) dhe anasjelltas që nga nëntori 2008. Koha e tranzitit për këto lëvizje është ulur dukshëm, dhe tani rruga nga Mlada Boleslav zgjat vetëm 4 ditë (nga 12 që ishte më parë).

Që në fillim të vitit 2009 deri në fund të vitit 2010, qarkullimi CIM/SMGS ka vazhduar të rritet, me mbi 40 mijë kontejnerë 7 m në drejtim të perëndimit dhe rreth 20

mijë në drejtim të lindjes. Në gjysmën e parë të vitit 2009 u përdorën rreth 13 mijë shënime dorëzimi të përbashkëta CIM/SMGS për dërgesa drejt perëndimit dhe rreth 11 mijë për ato drejt lindjes.

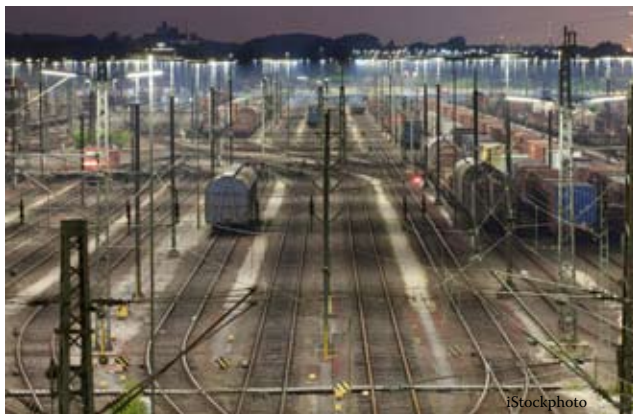
Qarkullimi me ngarkesa në vagonë vazhdon rregullisht pa probleme të mëdha nga Grosuplje në Slloveni në Lviv të Ukrainës. Ukraina po negocion me klientët për kontrata transporti përgjatë aksit verior të Korridorit V nga Ukraina në Austri.

### **Akset transkontinentalë mes Evropës dhe Azisë, nëpërmjet Kazakistanit dhe Kinës**

Përdorimi i shënimit të dorëzimit të përbashkët të CIM/SMGS po bëhet më i rëndësishëm për qarkullimin transkontinental mes Evropës dhe vendeve të Azisë Qendrore. Aktualisht, Kirgistani është i vetmi vend i Azisë Qendrore që është tërësisht gati për të përdorur shënimin e dorëzimit CIM/SMGS. Gjithashtu, tani po planifikohen transporte-provë nga Kazakistanit drejt Uzbekistanit dhe anasjelltas. Për të krijuar një rrjet komplet, po i kushtohet më shumë rëndësi shërbimeve me traget në Detin Kaspik dhe linjave hekurudhore në Kaukaz.

Për të çuar më tej përdorimin e shënimit të dorëzimit të përbashkët CIM/SMGS për qarkullimin transkontinental mes Evropës dhe Azisë/Kinës, aktualisht po planifikohet përdorimi i gjuhës kineze në manualin CIM/SMGS. Kjo do të sjellë përcaktimin e akteve të përshtatshme të transportit në të cilat mund të kryhen transporte-provë.

Aktualisht janë planifikuar rrugë provë për në Mongoli. Hekurudha Ruse (RZD), në bashkëpunim me Hekurudhën Ulan Bator (UBZhd) do të japë leje të posaçme për përdorimin e shënimit të dorëzimit të përbashkët CIM/



**Hekurudha më e madhe në Evropë ku bëhet ndërimi i vagonëve, në Maschen, Gjermani.**

SMGS në seksionin TransSib dhe seksione të tjera në Mongoli.

### **Zhvillimi i dobishëm i qarkullimit në Evropë**

Qarkullimi i tranzitit (vagona dhe kontenjerë) nëpërmjet Polonisë duke përdorur shënimin e dorëzimit të përbashkët të CIM/SMGS në gjysmën e parë të vitit 2010 ishte rreth 50% i qarkullimit të përgjithshëm. Më shumë se 2/3 e këtij qarkullimi ishte me kontenjerë; raporti i qarkullimit me vagona njësh është nën 1%, gjë që shërben për të konfirmuar prirjen në rënie të shifrave për qarkullimin me vagona njësh në operacionet e hekurudhave evropiane.

Në rastin paralel të qarkullimit nëpërmjet Ukrainës, rreth 63% kryhet duke përdorur shënimin e dorëzimit të përbashkët CIM/SMGS, megjithëse duhet theksuar se i gjithë qarkullimi i kontenjerëve për në Ukrainë dhe anasjelltas bëhet duke përdorur shënimin e dorëzimit të përbashkët CIM/SMGS.

#### **KUTIA 4.17**

### **Përdorimi i një shënimi të përbashkët dorëzimi CIM/SMGS në Bjellorusi**

Dy prej korridoreve më të mëdha të transportit pan-evropiane, Korridori 2 dhe 9 kalojnë në territorin bjellorus. Evropa përdor dy dokumente të ndryshme të transportit hekurudhor: CIM dhe SMGS. Kjo do të thotë që kur mallrat transferohen nga një territor me sistemin CIM tek një territor me sistemin SMGS, që ndodh kur mallrat transportohen në kufirin Bjellorusi-Poloni, dokumenti CIM zëvendësohet nga një dokument SMGS dhe anasjelltas. Kjo nuk u leverdis transportuesve, dërguesve dhe marrësve, pasi i ndërlikon formalitetet në PKK dhe kërkon më shumë kohë.

Në dekadën e fundit, profesionistët e transportit dhe doganave nga disa vende, përfshirë këtu Bjellorusinë, kanë punuar për të hartuar një sistem për të thjeshtuar transportin e mallrave me hekurudhë. Si rrjedhojë, ata kanë hartuar një format standard të dokumentit CIM/SMGS, pa ri-përpunim me letër në kufi.

Bjellorusi e ka përdorur shënimin e unifikuar të përbashkët CIM/SMGS si një deklaratë tranziti që në vitin 2006. Me Marrëveshjen e 21 majit 2010 mes Bjellorusisë, Kazakistanit

dhe Federatës Ruse mbi Tranzitin Doganor të Mallrave nëpërmjet Hekurudhës nëpërmjet Territorit Doganor të Bashkimit Doganor dhe me Kodin Doganor të Bashkimit Doganor të këtyre vendeve, është vendosur përdorimi i shënimit të dorëzimit të përbashkët CIM/SMGS.

Avantazhet e formatit të ri të vetëm:

Përdorimi i shënimit të dorëzimit nga autoritetet doganore bjelloruse si deklaratë tranziti mundëson:

- thjeshtimin e formaliteteve me dokumenta;
- uljen e kohës së nevojshme për kalimin e kufirit;
- shmangien e gabimeve që dalin nga kalimi nga sistemi CIM në SMGS;
- uljen e rrezikut nga korrupsioni.

*Burimi:* based on information provided by the State Customs Committee of Belarus (2011).



**Terminali i kontejnerëve në Mainz, Gjermani, i cili lidhet me hekurudhën.**

Nga Sllovakia, si vend nisjeje, 30% e qarkullimit kryhet duke përdorur shënimin e dorëzimit të përbashkët CIM/SMGS. (Evtimov/CIT, 2011)

Sponsorët e projektit, CIT dhe OSJD, të mbështetur nga këto përvoja pozitive dhe të orientuara nga praktika, rekomanduan planifikimin, organizimin dhe kryerjen e lëvizjeve pilot të transportit nga rajoni Urümqi të Kinës perëndimore në Evropë/Gjermani. Siç dihet, në perëndim të Kinës po ndërtohet një qendër e re industriale afër kufirit me Kazakistanin dhe rreth 5 mijë km nga porti më i afërt kinez. Kjo do të thotë se eksportet nga ky rajon në Federatën Ruse dhe Evropë mund të zgjedhin një rrugë tokësore.

Më 27 tetor 2010, Ministria e Transportit e Mongolisë mundësoi përdorimin e shënit të dorëzimit të përbashkët CIM/SMGS në të gjithë rrjetin hekurudhor. Si rrjedhojë, Hekurudha e Kazakistanit (KZH) njoftoi se priste miratimin e rrugëve të tranzitit dhe të akseve të rëndësishme të transportit për importet. Qarkullimi hekurudhor i mallrave tranzit nëpërmjet Kazakistanit përbën lidhjen më të shkurtër me Kinën perëndimore. Në të ardhmen pritet zgjerimi i zonës ku përdoret shënimin e dorëzimit, duke përfshirë Tashikistanin, Turkmenistanin dhe Uzbekistanin. Për më tepër, në të ardhmen ky dokument mund të përdoret edhe për dërgesat multimodale, duke integruar kështu më mirë transportin hekurudhor me atë detar.

## Përfundimi

Sistemi TIR ofron praktikën më të mira për një regjim tranziti. Praktikën më të mira përvoja i përket kontrollit, përpunimit, zhdoganimit dhe tranzitimit doganor gjenden tek Konventa e Rishikuar e Kiotos. Kjo Konventë u mundëson vendeve të përmbushin angazhimet e tyre në kuadër të OBT paralel me krijimin e procedurave që u përshtaten specifikave të tyre. Përveç detyrimeve ligjore, KRK mund të përdoret edhe si udhëzues kur një vend përpiqet të përmirësojë veprimtarinë e tij doganore apo duke u modernizuar në mënyrë që të bëhet më strategjik. Përfundimisht, një administratë doganore mund të kthehet në një hallkë të domosdoshme në zinxhirin global të furnizimit nëse eliminon formalitetet e tepërta, nëse ul vonesat dhe rrit shkallën e transparencës dhe parashikueshmërisë.

## Bibliografia

Donner, Michael dhe Cornelius Kruk, 2009, *Udhëzues për Sigurinë e Zinxhirit Furnizues* [pdf], Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim/Banka Botërore. Gjetet tek [http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1239112757744/5997693-1252703593834/6433604-1256564181444/guide\\_full\\_version.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1239112757744/5997693-1252703593834/6433604-1256564181444/guide_full_version.pdf) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Bashkimi Doganor i BE, 29 tetor 2010, *Udhëzimet për deklaratat e hyrjes dhe ato përmbledhëse, në kuadër të Rregullores (së BE) nr. 648/2005* [pdf], Komisioni i Kodit Doganor, seksioni për Formalitetet e Import/eksportit. Gjetet tek [www.agenziadogane.it/wps/wcm/connect/78f51e80453bffa39ac39fe140e74740/import\\_entry\\_guidelines\\_en.pdf?MOD=AJPERES&BCACHEID=78f51e80453bffa39ac39fe140e74740](http://www.agenziadogane.it/wps/wcm/connect/78f51e80453bffa39ac39fe140e74740/import_entry_guidelines_en.pdf?MOD=AJPERES&BCACHEID=78f51e80453bffa39ac39fe140e74740) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Komisioni Evropian, 2001, *Sistemet e reja të tranzitit doganor për Evropën* [pdf], Drejtoria e Përgjithshme për Taksat dhe Bashkimin Doganor, Bruksel. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/annex\\_i\\_transit\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/annex_i_transit_brochure_en.pdf) [lexuar për herë të fundit më 12 maj 2011].

Evtimov, Erik (2011), Zv. Sekretar i Përgjithshëm dhe Koordinator Projekti, Comité International des Transports Ferroviaires (CIT). [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)

Roja Doganore dhe Financiare e Hungarisë [faqe interneti], "Kalimet Kufitare". Gjetet tek <http://vam.gov.hu/viewBase.do?elementId=5841> [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Investoni në Guatemalë [faqe interneti]. Gjetet tek [www.investinguatemala.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=30&Itemid=30&lang=english](http://www.investinguatemala.org/index.php?option=com_content&task=view&id=30&Itemid=30&lang=english) [lexuar për herë të fundit më 26 shkurt 2011].

Bashkimi i Transportit Rrugor Ndërkombëtar (IRU) Vëzhgimet e Kohëve të Pritjes në Kufi, 2011, [pdf] Gjetet tek [www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=mix-publications/bwto\\_en.pdf](http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=mix-publications/bwto_en.pdf) [lexuar për herë të fundit më 26 shtator 2011]

Meyers, Deborah Waller, qershor 2005, *Një fytirë në kufi: Përtej slloganit* [pdf], Instituti i Politikave të Migrimit. Gjetet tek [www.migrationpolicy.org/pubs/Meyers\\_Report.pdf](http://www.migrationpolicy.org/pubs/Meyers_Report.pdf) [lexuar për herë të fundit më 15 shkurt 2011].

OSEC [faqe interneti], "Doganat dhe akciza". Gjetet tek [www.osec.ch/en](http://www.osec.ch/en) [lexuar për herë të fundit më 15 dhjetor 2011].

Departamenti i Financave i Filipineve, Byroja e Doganës, 10 janar 2011, *Dogana shpërblen importuesit e rregull me privilegje të Korsive Super të Gjelbra* [php]. Gjetet tek [www.Customs.gov.ph/newsView.php?id=40](http://www.Customs.gov.ph/newsView.php?id=40) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Hekurudha e Suazilendit [faqe interneti], "Depoja e Zhdoganimit në Brendësi të Territorit e Matsapha". Gjetet tek [www.swazirail.co.sz/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24&Itemid=21](http://www.swazirail.co.sz/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=21) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Dogana Suedeze, Prezantimi me Doganën Suedeze [pdf]. Gjetet tek [www.tullverket.se/download/18.16ca6de0120cf835feb8000854/Introducing+the+Swedish+Customs.pdf](http://www.tullverket.se/download/18.16ca6de0120cf835feb8000854/Introducing+the+Swedish+Customs.pdf) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

KEKBE [faqe interneti], "Programi eTIR". Gjetet tek [www.unece.org/trans/bcf/eTIR/background.html](http://www.unece.org/trans/bcf/eTIR/background.html) [lexuar për herë të fundit më 26 shkurt 2011].

UNEP, 2008, *Udhëzuesi i Doganës së Gjelbër për Marrëveshjet Shumëpalëshe për Mjedisin* [pdf]. Gjetet tek [www.greencustoms.org/reports/guide/Green\\_Customs\\_Guide\\_new.pdf](http://www.greencustoms.org/reports/guide/Green_Customs_Guide_new.pdf) [lexuar për herë të fundit më 16 shkurt 2011].

Rrjeti i Administratës Publike i OKB, *Çështja 529, Zyra Virtuale e Doganës (Suedi): Raport i plotë i çështjes* [pdf]. Gjetet tek <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/other/unpan022031.pdf> [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Rrjeti i Administratës Publike i OKB, *Çështja 820, Sistemi i integruar i tarifave dhe taksave doganore (Poloni): Raport i plotë i çështjes* [pdf]. Gjetet tek <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/other/unpan022028.pdf> [lexuar për herë të fundit më 26 shkurt 2011].

Agjencia e Mbretërisë së Bashkuar për të Ardhurat dhe Doganat, 21 prill 2010, *Tarifat preferenciale: Hiri vullkanik i Islandës* [pdf]. Gjetet tek [http://Customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=pageLibrary\\_PublicNoticesAndInfoSheets&propertyType=document&columns=1&id=HMCE\\_PROD1\\_030391](http://Customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageLibrary_PublicNoticesAndInfoSheets&propertyType=document&columns=1&id=HMCE_PROD1_030391) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

Banka Botërore, Janar 2007, *Banka Botërore në Afganistan: Raport përditësues i vendit* [pdf]. Gjetet tek <http://siteresources.worldbank.org/AFGHANISTANEXTN/Resources/305984-1171214014238/AFUpdateJan07.pdf> [lexuar për herë të fundit më 24 shkurt 2011].

Organizata Botërore e Doganave, *konventa e Rishikuar e Kiotos* [html]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/Kyoto\\_New/Content/content.html](http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].





# 5 Menaxhimi i Rrezikut dhe Përzgjedhja

## PËRMBAJTJA

Hyrje	120
5.1 Rreziku doganor dhe menaxhimi i rrezikut doganor	120
5.2 Procesi i menaxhimit të rrezikut	122
5.2.1 Konteksti i menaxhimit të rrezikut	122
5.2.2 Analiza e rrezikut	122
5.2.3 Proflizimi i rrezikut	125
5.2.4 Përzgjedhja	126
5.2.5 Trajtimi i rreziqeve	127
5.3 Hartimi dhe implementimi i menaxhimit të rrezikut	129
5.3.1 Përgatitja për menaxhimin e rrezikut	130
5.3.2 Ndryshimet kulturore	130
5.3.3 Ndryshimet rregullatore	132
5.3.4 Përgatitja e një strategjie për menaxhimin e rrezikut	133
5.3.5 Krijimi i një strukture për menaxhimin e rrezikut	133
5.3.6 Problemet e organizatave për menaxhimin e rrezikut	134
5.3.7 Trainimi i stafit dhe drejtuesve për menaxhimin e rrezikut	135
Përfundimi	137
Bibliografia	137
<b>Kutia 5.1</b> Menaxhimi i rrezikut në Azerbajxhan	120
<b>Kutia 5.2</b> Sistemi i menaxhimit të rrezikut doganor në Indi	121
<b>Kutia 5.3</b> Qasja franceze për përcaktimin e rrezikut: Rreziku i vërtetë dhe ai i mundshëm	124
<b>Kutia 5.4</b> Sistemi i bazuar në rrezik i Doganave të Jordanisë	125
<b>Kutia 5.5</b> Menaxhimi i rrezikut në ish-RJ të Maqedonisë	126
<b>Kutia 5.6</b> Qendra Operacionale e Administratës Doganore të Malit të Zi	127
<b>Kutia 5.7</b> Bosnja dhe Hercegovina: Analiza e përbashkët e rrezikut për qarkullimin ndërkufitar	128
<b>Kutia 5.8</b> Metoda për monitorimin e menaxhimit të rrezikut e Doganës daneze	128
<b>Kutia 5.9</b> Përpjekjet për menaxhimin e kompjuterizuar të rrezikut në Kroaci	129
<b>Kutia 5.10</b> Menaxhimi i rrezikut në Kazakistan	130
<b>Kutia 5.11</b> Reformat për tregtimin ndërkufitar në Serbi	132
<b>Kutia 5.12</b> Shembuj të teksteve të dobëta në legjislacionin doganor	133
<b>Kutia 5.13</b> E ardhmja e menaxhimit të rrezikut: Shembulli i Australisë	134
<b>Kutia 5.14</b> Automatizimi i sistemit të menaxhimit të rrezikut: Shembulli i Gjeorgjisë	135
<b>Tabela 5.1</b> Nivelet e rrezikut	123
<b>Tabela 5.2</b> Kanalet e kontrollit doganor të ASYCUDA për menaxhimin e rrezikut	126
<b>Tabela 5.3</b> Reagimet ndaj përdorimit të menaxhimit të rrezikut	131
<b>Tabela 5.4</b> Struktura organizative për menaxhimin e rrezikut	133

## 5. Menaxhimi i Rrezikut dhe Përzgjedhja

### Hyrje

Historikisht, administratat doganore i kanë menaxhuar PKK-të ose duke kryer kontrolle të dokumenteve ose inspektim fizik, ose të dyja. Cilado metodë të zgjidhet, zhdoganimi tradicional doganor vepron transaksion pas transaksioni. Si rrjedhojë, nëse rritet vëllimi i tregtisë, rritet edhe numri i transaksioneve që përpunohen në kufi. Rritja e numrit të transaksioneve ndërlikohet nga detyrimet e shumanshme të tregtisë, si psh rregullat në lidhje me origjinën. Gjithashtu, transaksionet ndërlikohen edhe nëse ka arsye për të dyshuar për sjellje mashtruese apo trafik të paligjshëm. Rrjedha e pandërprerë e tregtisë së ligjshme pavarësisht vëllimit të madh kërkon ose personel të madh në PKK ose automatizim të disa aspekteve të procesit doganor.

Një mjet automatizimi i procesit është menaxhimi i rrezikut. Ai është një instrument për ndarjen e biznesit të rregullt nga tregtarët jo të rregullt. Ai mundëson Doganave dhe agjencive të tjera kufitare të përqendrojnë burimet e tyre tek tregtarët e parregullt dhe tek transaksionet që mund të përbëjnë rrezik.

Ky kapitull së pari shqyrton rrezikun doganor, pastaj përshkruan procesin e menaxhimit të rrezikut, dhe në përfundim i hedh një sy metodave për hartimin dhe implementimin e menaxhimit të rrezikut.



Kanali i kuq në PKK Terespol mes Bjellorusisë dhe Polonisë.

### 5.1 Rreziku doganor dhe menaxhimi i rrezikut doganor

Përkufizimi i zakonshëm i rrezikut është një përzierje e mundësisë së ndodhjes së një ngjarjeje dhe pasojave të saj (ISO, 2009).

Agjencitë kufitare, sidomos autoritetet doganore, duhet të menaxhojnë një gamë të gjerë e të larmishme rreziqesh: mashtrim komercial, falsifikim, kontrabandim mallrash me taksa të shtrenjta (sidomos cigare dhe alkool), trafik droge, automjete të vjedhura, pastrim parash, krim elektronik, vjedhje prone intelektuale apo kulturore, trafik i specieve të bimëve apo kafshëve në rrezik, për të mos përmendur kontrabandimin e armëve, materialeve bërthamore, mbetjeve toksike apo armëve të shkatërrimit në masë.

Megjithëse inspektimi fizik ka qenë metoda kryesore e kontrollit në PKK, ai nuk është gjithmonë mjeti më efikas në përballjen me këto kërcënime. Tani më shumë identifikohet dhe menaxhohet rreziku. Në fakt, organizatat e tregtisë globale sot në përgjithësi e shohin menaxhimin e rrezikut si një pjesë thelbësore të masave për lehtësimin e tregtisë dhe transportit. Megjithëse kontrollet kufitare përqendrohen në transaksionet që përbëjnë rrezik, ato kontribuojnë në lehtësimin e tregtisë së ligjshme. Kur trajtohet mashtrimi komercial dhe mundësia e humbjes së të ardhurave, psh, kontrollet e bazuara në menaxhimin e rrezikut janë më efikase. Megjithatë, fakti se mallrat lëshohen dhe doganohen nuk do të thotë domosdoshmërisht se është paguar tarifa e duhur apo se gjithçka është në përputhje me rregullat. Si rrjedhojë, kontrollet kufitare ndiqen nga kontrolle të bazuara në audite: auditim, pas hyrjes, në ambientet e tregtarit. Kjo është një metodë-praktikë e mirë e administratave doganore për të kontrolluar përputhshmërinë, si dhe një shembull i mirë i një menaxhimi efikas rreziku. Në një auditim pas hyrjes, autoritetet doganore në terren kanë

#### KUTIA 5.1

##### Menaxhimi i rrezikut në Azerbajxhan

Azerbajxhani hyri në Konventën e Rishikuar të Kiotos më 3 shkurt 2006 me qëllim zbatimin e Kuadrit të Ri të Standardeve të OBD. Që nga ajo datë, Kodi Doganor i Azerbajxhanit është harmonizuar me Konventën. Një prej objektivave të një projekti të përbashkët mes Komitetit Shtetëror të Doganave dhe Programit të OKB për Zhvillim (UNDP) ishte nisja e procedurave për menaxhimin e rrezikut, me qëllim përshpejtimin e zhdoganimit. Në vitin 2005 u miratua edhe një sistem i automatizuar i menaxhimit të rrezikut. Ai është i bazuar në kritere përzgjedhjeje në lidhje me aspekte si mallrat e përjashtuara nga taksat, vendi i origjinës dhe vlerësimi doganor.

Burimi: ADB, 2006, p. 4.

akses, nëpërmjet sistemit kompjuterik të një biznesi, tek një gamë e gjerë informacioni, përfshirë këtu lëvizjet inventarit, vlerësim dhe pagesa. Auditimi i këtij lloji mund të identifikojë tarifa të papaguara, dhe të mundësojë vendosjen e penaltiteve financiare për mos-përputhje. Një avantazh i kontroleve bazuar në audit është se tregtarët dhe ndërmjetësit e tyre shpesh hartojnë dhe zbatojnë programe menaxhimi të përputhjes së brendshme për tu siguruar se do t'i kalojnë auditet pas importit. Në këmbim të kësaj, tregtarët marrin avantazhe në zinxhirin e tyre furnizues, si psh më pak inspektime në kufij. Programet e menaxhimit të përputhshmërisë, të cilat përfshijnë vetë-vlerësimin e tregtarit dhe ndërmjetësit, janë efikase pasi ulin rrezikun e përballjes së një biznesi me fatura të papritura, apo edhe humbjen e të ardhurave apo leverdisë financiare afatgjatë. Nga këndvështrimi i administratave doganore, këto programe ndihmojnë edhe për të mbajtur nën kontroll dhe kontrolluar mbledhjen e të ardhurave.

Organizata Botërore e Tregtisë (OBT) e sheh futjen e teknikave të menaxhimit të rrezikut në procedurat doganore si një mjet për përsheptimin e zhdoganimit të mallrave. Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (MPTT) e vitit 1994 thotë se është e nevojshme të “minimizohen rastet dhe kompleksiteti i formaliteteve të import/eksportit dhe të ulen e thjeshtohen detyrimet për dokumentacion të import/eksportit,” (MPTT, Neni VIII, paragrafi 1[c]). Menaxhimi i rrezikut është shtylla e Konventës së Rishikuar të Kiotos dhe një kusht për anëtarësim. Gjithashtu është edhe pjesë bazë e Kuadrit të Standardeve të OBD për Sigurimin dhe Lehtësimin e Tregtisë Globale (Kuadrit SAFE).

OBD e përkufizon menaxhimin e rrezikut (OBD, 2010) si aplikimin sistematik të procedurave dhe praktikave të menaxhimit që u japin autoriteteve doganore informacionin e nevojshëm për trajtimin e rrezikut. Për të siguruar vendimmarrje efikase në të gjitha nivelet si dhe trajtim të rreziqeve dhe minimizim të tyre, OBD e konsideron thelbësore për të gjitha organizatat nevojën për të krijuar dhe implementuar një kuadër menaxhimi rreziku të bazuar në informacion zbulimi, si dhe krijimin e një kulture të shëndoshë të menaxhimit të rrezikut si në nivel drejtues ashtu edhe në atë operacional.

Sipas OBD (OBD, 2010, fq. 4), këto janë disa prej përfitimeve kryesore që sjell menaxhimi i rrezikut:

- Mbështetje të planifikimit strategjik dhe të biznesit;
- Nxitje e përmirësimeve të vazhdueshme;
- më pak surpriza të pakëndshme;
- aftësinë për të kapur shpejt mundësi të reja;
- përmirësim të komunikimit të brendshëm dhe atij të jashtëm;
- siguri për aktorët e përfshirë;
- ndihmë për përqendrimin në programet e organizatës.

Nga këndvështrimi i qeverive dhe aktorëve të tjerë, ndër përfitimet e tjera që sjell menaxhimi i rrezikut janë:

- Një balancë më e mirë mes kontrollit doganor dhe lehtësimit të tregtisë dhe transportit;
- përqendrim më i mirë tek lëvizja “me rrezikshmëri të lartë” e mallrave dhe pasagjerëve;
- më shumë respektim të ligjeve dhe rregullave;
- kohë lëshimi më të shkurtra;
- kosto më të ulëta transaksioni;
- krijim i një ambienti më të mirë për bizneset;
- më shumë bashkëpunim mes tregtarëve dhe administratave doganore;
- bazë më e fortë për mbledhjen efikase të të ardhurave.

Edhe Banka Botërore ka ofruar metoda të qarta për zbatimin e menaxhimit të rrezikut, si për administratat doganore ashtu edhe për përdoruesit nga industria private (BB, 2006, fq 47-50). Qëllimi i këtyre metodave të praktikave më të mira është ekuilibrimi i nevojës për lehtësimin e tregtisë dhe transportit, me sigurinë e kalimit kufitar.

#### KUTIA 5.2

##### Sistemi i menaxhimit të rrezikut doganor në Indi

Që në vitin 2005, në 23 porte/aeroporte kryesore të Indisë është implementuar një sistem menaxhimi rreziku (RMS) i cili mbulon rreth 85% të tregtisë ndërkombëtare të Indisë (Dogana e Indisë, 2009). Ai ka revolucionarizuar procesin e zhdoganimit të importeve në Indi duke ulur në mënyrë drastike kohën e zhdoganimit. Në vend të një vlerësimi dhe ekzaminimi rutinë të të gjitha ngarkesave, tani përzgjidhen për kontroll dhe ekzaminim vetëm disa prej tyre. Kjo është vlerësuar gjerësisht nga tregtarët. Importuesit kanë përfitur shumë nga ulja e kohës së pritjes dhe kostove të transaksioneve, të cilat kanë përmirësuar konkurrueshmërinë e tyre. Gjithashtu ka pasur ulje të nevojës për ndërveprim fizik mes importuesve dhe doganierëve. Klientët që kualifikohen si Klientët të Akredituar të Doganës përfitojnë zhdoganime pa vlerësim dhe ekzaminim si dhe lehtësimin e dorëzimit të drejtpërdrejtë të kargos. Importuesit sot janë të aftë të planifikojnë logjistikën e tyre dhe zinxhirin furnizues në përputhje me standardet globale si dhe të ndjekin parimet “tamam në kohë”.

Për shkak të RMS, në vitin 2008-2009 Dogana e Indisë përfitoi një rritje të të ardhurave prej 2,000 miliardë rupi. Projekti RMS u krijua dhe zhvillua nga një ekip i vogël punonjësish doganorë të Divizionit të Menaxhimit të Rrezikut në Drejtorinë e Përgjithshme të Sistemeve në Mumbai, sëbashku me një kompani lider të TIK. Falë dorëzimit në distancë të dokumenteve duke përdorur portalin në internet të Doganave të Indisë, lehtësinë e e-pagesës dhe RMS, importuesit indianë sot janë në gjendje të zhdoganojnë mallrat e tyre brenda disa orëve. Për shkak të këtyre përpjekjeve, Dogana e Indisë tani ofron standarde më të larta shërbimi për bashkësinë e tregtisë.

Burimi: India Customs, 2009.

Ka disa metoda për menaxhimin e rrezikut dhe ekuilibrimin e lehtësimit të tregtisë dhe transportit me sigurinë e kalimit kufitar. Këtu përfshihen:

### ***Përpunimi i të dhënave përpara mbërritjes***

Ky përpunim përpara mbërritjes bëhet deri në tre ditë më parë. Psh, Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK) e SHBA lejon dorëzimin e manifesteve 24 orë përpara nisjes së anijes. Konventa e Organizatës Ndërkombëtare Detare mbi Lehtësimin e Qarkullimit Ndërkombëtar Detar (IMO FAL) lejon që këto manifeste të dërgohen elektronikisht tek administrata doganore në portin e destinacionit.

### ***Ndarja mes funksioneve të lëshimit dhe atyre të zhdoganimit të mallrave***

Kjo ndarje bën të mundur që mallrat të lëshohen përpara se të jenë kryer të gjitha formalitetet doganore.

### ***Procedurat e thjeshtuara për Operatorët Ekonomikë të Autorizuar (OEA)***

Një metodë tjetër për të ndihmuar në ruajtjen e një ekuilibri të përshtatshëm mes kontrollit dhe lehtësimit është implementimi i procedurave të thjeshtuara apo të posaçme të doganës për disa palë të para-miratuara, të njohura si Operatorë Ekonomikë të Autorizuar (OEA), të cilët janë vlerësuar si shumë në përputhje, dhe me rrezikshmëri të ulët. Kjo trajtohet më në hollësi në Kapitullin 3, “Ekuilibrimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit dhe Krijimi i Partneriteteve me Industrinë Private”.

### ***Garancitë për tarifën dhe taksat***

Kjo metodë përfshin pranimin e një garancie të vetme, ombrellë, nga operatorët e rregullt, në vend të garancive të detyrueshme të veçanta për çdo transaksion importi.

### ***Kontrollet e bazuara në audite***

Siç u përmend më lart, kontrolli i mëvonshëm i dokumentave të tregtarit dhe kryerja e mëvonshme e procedurave me shkrim janë më efikase sesa kontrollet fizike, të gjata, në PKK. Vlerësimet doganore, klasifikimet e tarifave dhe origjinat mund të kontrollohen në vend nga doganierët në zyrat dhe ambientet e tregtarëve.

OBD ka theksuar se menaxhimi i rrezikut përfshin jo vetëm proceset e mira të ndjekura nga administratat doganore por edhe një ndryshim në mentalitetin e tyre, një ndryshim që i mundëson atyre të jenë më aktive sesa reaguese në operacionet e tyre të përditshme. Kur krahasohet me metodat tradicionale, ajo është një mënyrë krejt e ndryshme e punës (OBD 2007, fq.11). Mendimi në mënyrë aktive është pjesë e një “menaxhimi më të gjerë strategjik” për administratat moderne doganore që merret jo vetëm me shmangien dhe minimizimin e humbjeve dhe problemeve, por edhe me identifikimin dhe shfrytëzimin e mundësive.

## **5.2 Procesi i menaxhimit të rrezikut**

Ka shumë procese dhe metoda të ndryshme të menaxhimit të rrezikut. Administratat doganore të BE e përdorin menaxhimin e rrezikut në përputhje me Kuadrin e Standardizuar të BE për Menaxhimin e Rrezikut (Komisioni i BE, Drejtoria e Përgjithshme e Taksave, Bashkimi Doganor, 2007). Ky kuadër i BE e përshkruan menaxhimin e rrezikut si një proces ndërveprues, jo statik, në të cilin informacioni përditësohet, analizohet, përdoret për të vepruar dhe shqyrtohet vazhdimisht. Ai e sheh procesin e menaxhimit të rrezikut si të përbërë nga katër elemente, secili i lidhur drejtpërsëdrejti me strategjinë e menaxhimit të rrezikut:

- Konteksti
- Analiza e rrezikut
- Trajtimi
- Monitorimi

### **5.2.1 Konteksti i menaxhimit të rrezikut**

Për shkak se çdo shtet dhe çdo PKK vepron në kontekstin e saj unik, rreziqet që mund të lindin janë të ndryshme. Mjedisi doganor në Afganistan është ndryshe nga ai në Turqi apo në Moldavi, etj. Edhe koha është faktor konteksti. Rreziqet ka mundësi të ndryshojnë me kohë, si reagim ndaj veprimtarive stinore, psh tregtia rritet gjatë periudhës së Krishtlindjeve. Pjesë e kontekstit është edhe intensiteti i ndryshueshëm i rrezikut, pasi disa lloje rreziqesh janë më të lehta sesa të tjerat. Ndër faktorët e tjerë që ndikojnë në kontekst janë aktorët e përfshirë, detyrat, objektivat dhe vetë procesi.

Niveli dhe lloji i rrezikut përcaktohen brenda kontekstit të përparësive kombëtare dhe ndërkombëtare, në varësi të mënyrës si janë përcaktuar për administratat doganore. Konteksti i menaxhimit strategjik të rrezikut mund të përcaktohet duke pyetur çfarë pret të arrijë administrata doganore përkatëse. Në disa raste, administratat doganore kanë deklaruar misionin apo vizionin afatgjatë dhe përparësi të bazuara në objektiva strategjike. Këto dokumente përshkruajnë menaxhimin dhe drejtimin e investimeve të burimeve për një administratë doganore, e cila nga ana tjetër organizon punën për menaxhimin e rrezikut.

### **5.2.2 Analiza e rrezikut**

“Analiza e rrezikut” është një procedurë e përdorur për të optimizuar përdorimin e burimeve të doganës, si njerëzore ashtu edhe financiare, paralel me minimizimin e rreziqeve. Kjo arrihet nëpërmjet disa hapave: identifikimit të rreziqeve, vlerësimit të niveleve apo shkallëve të tyre, formulimit të tyre dhe caktimit të burimeve për t’i trajtuar ato.

Për personelin doganor që nuk është i familjarizuar me këto metoda menaxhimi, analiza e rrezikut mund të jetë e vështirë. Meqë ajo mund të jetë detyrë e ndërlikuar, shpesh

rekomandohet një qasje hap pas hapi. Administratat e ndryshme doganore përdorin procese të ndryshme për menaxhimin e rrezikut, dhe disa mund të konsiderohen lider me praktikata më të mira.

Procesi i analizës së rrezikut karakterizohet nga tre nën-pjesë (Bashkimi për Taksat dhe Doganat i Komisionit Evropian, 2011):

- Identifikimi i të dhënave për rrezikun
- Analizimi i rreziqeve
- Peshimi apo renditja e rreziqeve

### **Identifikimi i të dhënave për rrezikun**

Çdo informacion mund të jetë një burim i mundshëm i të dhënave për rrezikun. Pas vlerësimit të saktësisë, informacioni me vlerë duhet të vihet në dispozicion të personelit dhe drejtuesve të Doganës. Një informacion i tillë mund të jetë i vlefshëm për departamentet ligjore të administratave doganore: ai mund të ndihmojë personelin tu përshtatet ndryshimeve legislative. Burimet e informacionit në të cilat mund të gjenden të dhëna janë rrjedha e tregtisë, deklaratat, pagesat në kohë, borxhet si dhe legjislacioni i ri dhe i ndryshuar. Edhe përvoja e personelit operacional është burim informacioni, siç janë rezultatet e veprimtarive të tyre të kontrollit. Të rëndësishme janë edhe informacionet si ato të Tarifës së Integruar të Komisionit Evropian (TARIC) (KE, 1987) dhe raportet e laboratorëve (psh, ato të cilat përcaktojnë përbërjen e një produkti).

### **Analizimi i të dhënave për rreziqet**

Pasi mbledhen, të dhënat për rreziqet duhet të analizohen. Sipas Lordache dhe Voiculet (2007), ka dy qasje praktika më të mira: analizimi i rrezikut të provuar dhe analizimi i rrezikut të mundshëm.

Rrezik i provuar është ai i cili ka një të kaluar historike dhe gjyqësore. Organizatat doganore kanë evidenca të rasteve me parregullsi dhe të vendimeve përkatëse gjyqësore. Duke krahasuar këto të dhëna me mjedisin dhe kontekstin doganor mund të identifikohen rreziqe të ngjashme. Kjo lloj analize mund të ndihmojë në vlerësimin e mundësisë së përsëritjes së rrezikut dhe të pasojave të tij.

Nga ana tjetër, rreziqet e mundshme nuk janë identifikuar ende, por ka dyshime. Psh, pronarët e markave të regjistruara intelektuale mund të kontrollohen për të drejtat

e tyre të pronësisë; ose etiketat në paketat e cigareve mund të kenë nevojë për provë që janë paguar tarifat e akcizës, ose të kontrollohen për falsifikime. Këto nevoja duhet të analizohen duke krahasuar të dhënat e rrezikut me të dhëna të tjera të lidhura me to. Nëse ka tregues rreziku, mund të vlerësohen pasojat dhe të përcaktohet një plan veprimi.

Informacioni mund të merret edhe nëpërmjet shkëmbimit të informacionit të rrezikut me administratat doganore të vendeve të tjera. Kjo është një praktikë më e mirë e rëndësishme, pasi përdorimi i kontroleve të ngjashme nga administrata të ndryshme doganore mund t'i lejojë ato tu kundërpërgjigjen më shpejt kërcënimeve.

Gjatë analizimit të rreziqeve, qasjet praktika të mira përfshijnë vlerësimin e mundësisë që ekzistojnë për një ngjarje, dhe ku dhe kur ka më shumë mundësi të ndodhë. Edhe vlerësimi i pasojave të saj të mundshme është një pjesë e rëndësishme e këtij procesi. Bashkimi i këtyre elementeve krijon një mundësi për vlerësimin e nivelit të përlllogaritur të një rreziku të caktuar. (Lordache dhe Voiculet, 2007)

### **Peshimi apo renditja e rreziqeve**

Ka disa metoda të ndryshme për peshimin apo renditjen e rreziqeve. Pavarësisht metodës së përgjedhur nga administrata doganore, për menaxhimin e rrezikut duhet të ketë metoda të njëjta për klasifikimin e rreziqeve. Për të minimizuar subjektivitetin në vendimmarrje, përkufizimet e “mundësi” dhe “pasoja” duhet të bazohen në kritere, koncepte, metoda dhe procedura të përbashkëta.

Metodat e klasifikimit shpesh përdorin termat *i lartë*, *i mesëm* dhe *i ulët*. Një metodë praktikë e mirë për përcaktimin e niveleve të rrezikut është një tabelë niveli rreziku që shqyrton pikëtakimet mes mundësive dhe pasojave. (Lordache dhe Voiculet, 2007)

Në procesin e menaxhimit të rrezikut, procesi i klasifikimit të rreziqeve duhet të dalë me një listë rreziqesh prioritare, sëbashku me një përshkrim të veprimeve reaguese për zyrtarët.

*Rreziqe të larta* janë ato të cilat ka mundësi të kenë pasoja të rënda. Veprimet reaguese ndaj rrezikshmërisë së lartë duhet të jenë shumë të dukshme për drejtuesit e lartë si dhe të bazohen në plane kontrolli të miratuara. Nëse nuk zbatohet një plan kontrolli, arsyet për këtë duhet të

**Tabela 5.1 Nivelet e rrezikut**

	Ekstrem	Shumë i lartë	I mesëm	I ulët	I pakonsiderueshëm
Pothuajse i sigurt	I rëndë	I rëndë	I lartë	I madh	I mesëm
I mundshëm	I rëndë	I lartë	I madh	Domethënës	I mesëm
I mesëm	I lartë	I madh	Domethënës	I mesëm	I ulët
Pak i mundur	I madh	Domethënës	I mesëm	I ulët	Shumë i ulët
I rrallë	Domethënës	I mesëm	I ulët	Shumë i ulët	Shumë i ulët

*Burimi:* Lordache dhe Voiculet, 2007.

### KUTIA 5.3

## Qasja franceze për përcaktimin e rrezikut: Rreziku i vërtetë dhe ai i mundshëm

Autoritetet doganore franceze bëjnë dallim mes dy llojesh rreziku: rreziqe të vërteta dhe rreziqe të mundshme. Të dyja llojet vlejën si për kompanitë ashtu edhe për produktet.

Lloji i parë i rrezikut është rreziku i vërtetë i mashtrimit, i cili ka dy aspekte: subjektin e mosmarrëveshjes dhe informacionin.

#### *Subjekti i mosmarrëveshjes*

Për kompanitë, kjo përfshin analizimin së pari të shpeshhtësisë me të cilën janë kryer kontrollet mbi një kompani si dhe rezultatet e tyre, dhe së dyti, historikun e mosmarrëveshjeve (lloji, numri, shkalla e rëndësisë të shkeljeve). Këto analiza zakonisht kryhen duke kontrolluar bazat e të dhënave.

Për produktet, kjo përfshin analizimin së pari të numrit të parregullsisë të shënuara mbi një produkt të caktuar apo sektor produkti (nëpërmjet analizës statistikore) dhe së dyti, llojet e mashtrimeve të vëna re në disa produkte të caktuara si dhe rëndësinë e tyre.

#### *Informacioni*

Këtu përfshihet informacioni operacional i shënjestruar, i cili ka mundësi të rezultojë në deklarament material të mashtrimit. Ky informacion mund të vijë nga disa burime vendase apo të jashtme: doganierë, këshilltarë apo autoritete të tjera, si psh organizmat e Zyrës Evropiane kundër Mashtrimit (OLAF), dhe asistencën e përbashkët të Komisionit në rastet e mashtrimit (çështjet AM).

#### *Lloji i dytë i rrezikut është rreziku i mundshëm.*

Përsa i përket kompanisë apo operatorit, rreziku i mundshëm i mashtrimit është i lidhur me të dhënat e përgjithshme mbi kompaninë dhe veprimtaritë e saj. Të dhënat e përgjithshme përfshijnë:

- Strukturën komerciale të kompanisë: nëse është monopol, gjysëm-monopol apo konkurrencë, nëse është regjistruar në emrin e dikujt apo i përket një grupi vendas apo shumë-kombësh, nëse është kompani marketingu, agjent, prodhues, përpunues, prodhues me licencë të huaj apo një lloj tjetër kompanie;
- Struktura financiare e kompanisë: Bilanci i saj (asetet fikse, inventari, borxhet, asetet në kesh), të ardhurat e tatueshme (fitimet dhe humbjet);
- Organizimi i biznesit i kompanisë: metodat e saj të furnizimit, logjistikës dhe vendndodhja e shërbimit, ndarja e përgjegjësisë brenda kompanisë, besueshmëria e sistemit të brendshëm të menaxhimit, mënyra si qarkullohen dokumentet dhe si janë lidhur departamentet e ndryshme, niveli i kualifikimit të përfaqësuesve doganorë të kompanisë, kontabiliteti i mallrave;
- Struktura tregtare e kompanisë: Niveli i tregtisë së saj me vendet e huaja në krahasim me veprimtarinë e saj vendase, mënyra si trajtohen importet dhe eksportet (nëse kalojnë nëpërmjet një kompanie vartëse, nëse ka ndryshime në klasifikimin e tarifave apo në vlerat e deklaruara, etj), raporti i tarifave dhe taksave të paguara në krahasim me vlerën e blerjeve jashtë, sasinë e ndihmës së paguar nga Fondi Evropian i Garancisë

Bujqësore (EAGGF) në lidhje me xhiron e produkteve bujqësore të eksportuara, metodat e zakonshme të transportit dhe kontratat (kosto, figuracion dhe transport; falas në bord; apo të tjera) lloji i saj i sigurisë financiare (e përgjithshme, me shumë fikse, etj);

- Strategjia doganore e kompanisë: Procedurat e zhdoganimit (ligji zakonor, i përshtatur, i thjeshtuar), kushtet e zhdoganimit për produktet (koha e caktuar, etj), ndryshimet në vendndodhje për zhdoganim (të vetme, të shumëfishta, të ndryshuara shpesh), procedurat doganore (importe të drejtpërdrejta, importe të vendosura në qarkullim të lirë më pas në një tjetër shtet anëtar të BE, Produktet e Përbashkëta Bujqësore (CAP) që largohen nga KE nëpërmjet një tjetër shteti anëtar, përpunimi në hyrje apo dalje, përdorimi i magazinave, etj);
- Ndonjë ndryshim në sjelljen e një kompanie pas ndryshimeve në rregulloret që ndikojnë në produktet e importuara apo eksportuara: ndryshim i furnizuesve, i vendeve, i klasifikimit të tarifave, etj.

Me produktet, përcaktimi i rrezikut të mashtrimit përfshin kërkimin për dobësi në rregulloret për:

- Produkte të caktuara: Pasoja e ndryshimeve në rregulloret mbi rrjedhën e tregtisë, interesat financiare të përfshira, lloji i mallrave (produkte sensitive si psh cigaret, alkooli, tekstile apo vajrat mineralë, apo disa produkte bujqësore të caktuara, sidomos ato të sistemit të njoftimit paraprak të tranzitit);
- Procedurat dhe regjimet e përdorura: tranzit në Komunitet, TIR, procedura zhdoganimit të përbashkëta apo procedura të thjeshtuara, regjime ekonomike;
- Përshtatja e produktit me vendin, në importe dhe eksporte: Analiza e regjimeve në lidhje me import-eksportet (kuotat [sasia dhe kohëzgjatja], sistemet e tarifave preferenciale [tarifa të reduktuara apo zero], ndalime të ndryshme), ose ulje të mundshme të tarifave për shkak të shumave të interesave financiare (taksat doganore, taksat anti-dumping, rimbursimet e eksporteve, etj).
- Taksa të diferencuara mes shteteve anëtare të BE për një produkt: kur eksportohet në një vend me taksa më të ulëta, rreziku i rritjes së sasive të regjistruara në dokumentacionin shoqëruar administrativ me pagesë të parregullt të diferencës së tregut për shtetin e origjinës; ose rreziku i zëvendësimit të produkteve me taksa të ulëta apo zero me produkte me taksa të larta, për shembuj vajra minerale;
- Sasitë e transportuara: nëse janë tepër të mëdha, ka rrezik për mashtrim;
- Koha e transportit: nëse destinacioni kërkon një kohë të gjatë tranziti, ka rrezik që i njëjti dokumentacion të përdoret për disa rrugë.

Përcaktimi i rreziqeve të mundshme për mashtrim mund të rrjedhë edhe nga informacioni i përgjithshëm, si psh dyshim i bazuar në intervistimin nga një doganier, këshilltar apo departament vendas apo i huaj, ose informacioni nga jashtë doganës, psh të gjetur në media apo internet.

dokumentohen dhe tu vihen në dispozicion të atyre që janë ngarkuar me vlerësimin e rrezikut.

*Rreziqet e mesme* janë ato të cilat ka më pak mundësi të ndodhin, apo që kanë pasoja më pak të rënda, megjithëse jo domosdoshmërisht të dyja këto. Në rastet e rreziqeve të mesme, rekomandohet që arsyet për moskryerjen e veprimeve reaguese të dokumentohen.

*Rreziqet e ulta* janë ato që konsiderohen të pranueshme në planin e menaxhimit të rrezikut të një administrate doganore. Rreziqet e ulta mund të vlerësohen duke përdorur procedura standard apo rutinë. (Lordache dhe Voiculet, 2007)

Praktikat më të mira në kategorizimin e rreziqeve janë të nevojshme për identifikimin dhe vlerësimin e tyre. Përdorimi i vazhdueshëm i informacionit të dhënë, përfshirë kriteret, procedurat dhe të dhënat, mbështet prodhimin e informacioneve të përpunuara. Rreziqet e identifikuar mund të renditen sipas përparësisë në përputhje me një shkallë të përbashkët matjeje.

Në një PKK, nivelet e rrezikut mund të përcaktohen si më poshtë (UNCTAD, 2008):

*Parametra dinamikë:* Profile bazuar në informacion nga disa burime të ndryshme, si psh Formularët e Informacionit

**Kutia 5.4 është marrë nga faqja e internetit e Autoritetit të Zonës Ekonomike Speciale (AZES) të Aqaba, 2011.**

#### KUTIA 5.4

##### Sistemi i bazuar në rrezik i Doganave të Jordanisë

Sistemi i bazuar në rrezik i përdorur nga AZES i Aqaba në Mbretërinë e Jordanisë vlerëson rreziqet e lidhura me rrezikshmërinë e njohur apo të mundshme të ushqimeve.

Procesi i menaxhimit të rrezikut merr në konsideratë llojin e rreziqeve dhe shkallën e ndikimit të tyre tek konsumatori. Kontrollat ushtrohen nëpërmjet Modullit të Përzgjedhjes Kompjuterike të Sistemit të Automatizuar të UNCTAD për të Dhënat Doganore (ASYCUDA). Ushqimet e hedhura në sistemin ASYCUDA marrin një kod HS (të Sistemit të Harmonizuar) për trajtim specifik nga punonjësit e kontrollit ushqimor gjatë procedurave të zhdoganimit në përputhje me kategorinë e ushqimit.

Ka tre kategori rreziku për ushqimin: rrezik shëndeti publik që është i lartë, i mesëm apo i ulët. Ushqimet me rrezikshmëri të lartë monitorohen duke përdorur marrjen e mostrave dhe analizat në nivelin më të lartë të mbikëqyrjes (100%). Produktet me rrezikshmëri të mesme monitorohen në një nivel më të ulët mbikëqyrjeje (50%). Produktet me rrezikshmëri të ulët monitorohen në nivelin më të ulët të mbikëqyrjes (10%).

Ky sistem mundëson dedikimin e burimeve për fushën më të rëndësishme të mbrojtjes së konsumatorit. Ai përmirëson efikasitetin e masave të kontrollit pasi ka një plan të paracaktuar për ato zëra që do të analizohen, duke shmangur shpenzimin e burimeve për ato zëra që kanë pak apo aspak ndikim në shëndetin e konsumatorit.

për Rrezikun (FIR), të cilët mund të përdoren në metodat e zhdoganimit;

*Parametra fiks:* Një përzgjedhje matematikore e bazuar në vlera rreziku të paracaktuara për kode procedurash, kode vendesh, kode produktesh dhe numra kompanish;

*Përzgjedhje e rastësishme:* Punonjësit e Doganës duhet të jenë në gjendje të kryejnë kontrole të rastësishme të dërgesave që nuk janë përzgjedhur më parë. Këto kontrole duhet të përdorin përzgjedhje të rastësishme statistikore, kompjuterike, ose të përdorin një teknikë manuale, të paracaktuar, që shmang subjektivitetin nga ana e personelit apo drejtuesve të Doganës.

Analiza e rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut janë procese analitike të cilat përdoren për të përcaktuar cilat rreziqe janë më të rëndat dhe duhen renditur sipas përparësisë, në lidhje me metodën e përdorur dhe ndjekjen e mëtejshme korrigjuese. (UNCTAD, 2008)

### 5.2.3 Profilizimi i rrezikut

“Profil rreziku” është një dokumentacion në letër apo elektronik i cili është përshtatur me qarkullimin rajonal dhe/ose lokal dhe përdoret nga një zyrë doganore për analizë rreziku. Ky dokumentacion identifikon fushat e njohura të rrezikut, incidentet e ndodhura dhe treguesit përkatës të rrezikut. Gjithashtu vlerëson shkallën e rrezikut, përcakton një plan veprimi të kontroleve që duhen kryer dhe cakton burimet në dispozicion.

“Fushat e rrezikut” janë regjimet, procedurat doganore dhe fushat e tjera në të cilat ushtrojnë përgjegjësitë e tyre autoritetet doganore. Këto vlejnjë dhe për tregtarët. “Treguesit e rrezikut” janë faktorë që kanë lidhje me një rrezik të caktuar, të cilët, kur merren sëbashku, rrisin ose ulin shkallën apo nivelin e rreziqeve që kanë fushat e rrezikut e veçanta. (Agjencia e të Ardhurave dhe Doganës, Mbretëria e Bashkuar, 2011).

Profilat e rrezikut përfshijnë një sërë treguesish, si psh lloji i mallrave, tregtarët e njohur dhe evidencat



**Bazuar në analizën e rrezikut, kryhet kontrolli fizik i një kamioni.**

e përputhshmërisë së tyre, vlera e mallrave, tarifrat e aplikueshme, vendet e destinacionit dhe origjinës, si dhe mënyrat dhe rrugët e transportit. Profilet krijohen duke dokumentuar karakteristikat e dërgesave të paligjshme.

Formatimi i profileve të rrezikut duhet të kryhet në një mënyrë të atillë që të jetë e lehtë të kompjuterizohen. Parametrat e ndryshëm duhet të kodifikohen në përputhje me një format të dhënash deklarate, e cila përfshin origjinën, klasifikimin dhe identifikimin e operatorit. Duhet të përcaktohen edhe fushat e të dhënave brenda të cilave është aktiv një profil, psh në rastet e importeve të një vlere të caktuar.

Sipas Partneritetit Global për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë (GFPTT) 2005, një profil rreziku duhet të përfshijë këto elemente:

- Përshkrimin
- Periudhën e vlefshmërisë
- Rrezen e të dhënave
- Komente shtesë

Krijimi i profileve mbështetet në mbledhjen, renditjen dhe analizimin e informacionit të përpunuar. OBD ka krijuar instrumente të ndryshme për t'i ardhur në ndihmë vendeve anëtare në menaxhimin e mbledhjes së informacionit dhe krijimin e profileve. Baza e të Dhënave të Rrjetit të Zbatimit të Ligjit për Doganat i OBD, për shembull, mund të sigurojë informacion të vlefshëm për krijimin e profileve të rrezikut.

Ka disa vështirësi të ndryshme në lidhje me krijimin e profileve të rrezikut. Personeli i administratës doganore, kur krijon profile rreziku, mund të përballet me interesa të fshehta. E mira është që profilet e rrezikut të mos jenë shumë të përgjithshme. Një shembull i kësaj do të ishte klasifikimi si rrezik i të gjitha importeve nga një vend i caktuar, apo të gjitha importet e një malli të caktuar. Është e qartë që nëse importuesi është përfshirë në një rast të provuar mashtrimi, të gjitha importet e mëvonshme të atij importuesi duhet të konsiderohen si rrezik. Megjithatë, një numër i tepërt i profileve të rrezikut mund të sjellë vendosjen e të gjitha importeve në kategorinë e rrezikut.

Për ta përfunduar, profili i rrezikut duhet të përfshijë zonën e rrezikut, vlerësimin e nivelit të rrezikut, kundërmasat, një datë aktivizimi dhe datat e rishikimit, si dhe një mënyrë për matjen e efikasitetit. "Vlerësimi i rrezikut" do të thotë vlerësimi i shkallës së rrezikut që ka një veprimtari e caktuar doganore, në mënyrë që të mund të përcaktohen përparësitë për kryerjen e kontroleve. OBD e konsideron të rëndësishëm dallimin mes termave "menaxhim rreziku" dhe "vlerësim rreziku". Këto dy terma ngatërrohen shpesh me njëra-tjetrën. (OBD 2007, fq.12)

### 5.2.4 Përzgjedhja

"Inspektimi me përzgjedhje" është përdorimi i profileve të rrezikut për deklaratat, operacionet, personat apo transaksionet. (UNCTAD, 2006)

**Tabela 5.2 Kanalet e kontrollit doganor të ASYCUDA për menaxhimin e rrezikut**

Kanali i gjelbër	Lëshim i menjëhershëm, pa kontroll
Kanali i verdhë	Kontroll i dokumentacionit
Kanali i kuq	Kontroll fizik i mallrave dhe dokumenteve
Kanali blu	Kontroll në një datë të mëvonshme, duke përdorur metodë inspektimi pas auditim

*Burimi:* UNCTAD, 2008.

**Kutia 5.5 është marrë nga një raport i titulluar *raporti i Misionit Vlerësues dhe Monitorues: Forcimi i MIK në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi (Organizata Ndërkombëtare për Migrim/IOM, 2010, fq. 59-60).***

#### KUTIA 5.5

#### Menaxhimi i rrezikut në ish-RJ të Maqedonisë

Në ish RJ të Maqedonisë, administrata doganore përdor sistemin ASYCUDA në të gjitha stacionet e zhdoganimit në brendësi të territorit dhe në PKK-të kryesore. Ai përdoret nga përdorues të brendshëm dhe të jashtëm (deklaruesit si dhe autoritetet e auditit dhe inspektimit). Ky sistem lejon aplikimin e procedurave, tarifave dhe legjislacionit doganor të nevojshëm për kryerjen me efikasitet të procedurave doganore. Gjithashtu përdoret edhe sistemi BORDER, një sistem i kompjuterizuar për monitorimin e dërgesave që kalojnë tranzit nëpër Maqedoni. Po krijohet një Sistem për Përpunimin e Deklaratës Doganore (SPDD) i cili do të mundësojë dorëzimin e dokumenteve doganore online. Në SPDD do të përdoren firmat dixhitale. Ky sistem është baza për përshtatjen dhe ndërlidhjen me sistemet e BE. Gjithashtu, administrata doganore është në proces të përfundimit të të gjitha procedurave të nevojshme për të përdorur Sistemin e kompjuterizuar të Tranzitit në Bashkimin Evropian (NCTS).

Për më tepër, departamenti i zbatimit të ligjit i Doganës po planifikon të vërë në zbatim një sistem menaxhimi rreziku për kontrollin doganor, online, për të zëvendësuar menaxhimin e të dhënave në letër. Ky sistem do të përqendrohet në kërkesat teknike dhe funksionale për publikimin e treguesve dhe profileve të rrezikut në një intranet, duke përmirësuar kështu procesin e menaxhimit të rrezikut kufitar. Të dhënat e mbledhura nga ky program do të japin raportim në kohë reale. Këto do të ndihmojnë në analizat e mëvonshme dhe në zhvillimin e sistemit të menaxhimit të rrezikut, si dhe do të japin feedback për dhe nga PKK-të. Disa nga synimet e këtij sistemi të ri janë: Përmirësimi i përzgjedhjes; përmirësimi i kontroleve doganore falë analizës dhe vlerësimit të rrezikut; ardhja në ndihmë të punonjësve doganorë (të menaxhimit të PKK-ve si dhe të departamentit për zbatimin e ligjit) me një sistem menaxhimi rreziku në kohë reale; lejimi i punonjësve të Doganës të menaxhojnë treguesit qendrorë dhe lokalë të rrezikut; si dhe futja e analizës aktive të rrezikut.



Profilat e rrezikut bëjnë të mundur programet e përzgjedhjes nëpërmjet të cilëve të dhënat e deklaruar analizohen duke përdorur parametra rreziqesh të identifikuar. Në varësi të nivelit të rrezikut të përzgjedhur, mallrat dhe personat kalohen në kanale të ndryshme kontrolli doganor. (UNCTAD, 2006)

ASYCUDA i UNCTAD (Sistem i Automatizuar për të Dhëna Doganore) u krijua fillimisht në fillim të viteve 1980 për të automatizuar veprimtaritë e administratave doganore. Tani ai është funksional në 84 vende. Ky softuer përfshin një modul përzgjedhjeje, MODSEL, i cili përdor të dhëna nga deklarata e mallrave, manifesti si dhe baza të dhënash të brendshme, të ndryshme, për të identifikuar transaksionet që mund të përbëjnë rrezik për sigurinë apo mbledhjen e të ardhurave.

Ky program identifikon transaksionet në përputhje me statusin e përpunimit të tyre: kanalizon në kanal in e gjelbër ata që nuk kanë nevojë për përpunim dhe mund të lëshohen; tek kanali i verdhë për kontroll dokumentar; kanali i kuq për kontrollet fizike; dhe kanali blu për audit të mundshëm pas zhdoganimit.

Ky sistem mundëson trajtimin automatik të informacionit. Një sistem menaxhimi rreziku efikas kërkon që të dhënat e mbledhura të krahasohen shpejt me një rreze të gjerë burimesh, duke përdorur instrumente si analizë të dhënash apo zbulim modelesh. Këto të dhëna të mbledhura mund të hidhen në sistem edhe për referim të mëvonshëm, psh për të parë modele të ngjashme në disa mallra. Në këtë mënyrë autoritetet doganore mund të ndërtojnë një bazë të dhënash kombëtare për të gjitha transaksionet, gjë që forcon sistemin e tyre të menaxhimit të rrezikut.

ASYCUDA ka një sërë funksionesh përveç përzgjedhjes dhe menaxhimit të rrezikut. Këto trajtohen në Kapitullin 7 të këtij Manuali, “Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Inspektimi pa Hapje”.

#### KUTIA 5.6

#### Qendra Operacionale e Administratës Doganore të Malit të Zi

Administrata e Doganës së Malit të Zi ka krijuar një Qendër Operacionale e cila shërben si qendra nervore për analizën dhe shpërndarjen e informacionit dhe inteligjencës tek zyrat e tjera doganore, përfshirë grupet operacionale. Ajo ka dhe një Njësi Analize Rreziku, një kapacitet inteligjence me bazën e saj të të dhënave, një linjë telefonike falas të Doganës, të njohur si “Linja për Ndalimin e Kontrabandimit”, me operatorë, si dhe një Sistem Informacioni të Automatizuar, Lloyds Maritime, i cili përmirëson përzgjedhjen dhe shënjestrimin e qarkullimit detar. Një qendër operacionale e tillë ndihmon në analizën e rrezikut, shënjestrim dhe përzgjedhje. Ato janë të lidhura me punonjësit rajonalë të ndërlidhjes, të cilët janë përgjegjës për vazhdimësinë e biznesit, planifikimin e ndërlidhjes, si dhe shkëmbimin e informacionit dhe inteligjencës ndër-institucionale dhe ndërkombëtare. Një qendër operacionale e tillë është krijuar edhe nga Administrata Doganore e Serbisë.

*Burimi:* adapted from EC, 2007, p. 55.



**Bazuar në analizën e informacionit për menaxhimin e rrezikut, punonjësit kontrollojnë një automjet gjatë një kursi trajnimi të OSBE në kufirin Turkmenistan-Uzbekistan, me punonjës të të dy vendeve.**

#### 5.2.5 Trajtimi i rreziqeve

Për të trajtuar rreziqet, administratat doganore duhet të ndjekin disa hapa. Një metodë e mundshme është Modeli i Integruar i BE për Analizën e Rrezikut (CIRAM). Ai përfshin (BE Frontex 2011):

- Lidhjen e elementeve të rrezikut me të dhënat e deklaratës dhe dokumentet shoqëruese;
- komente shtesë;
- zbulimin e modeleve të mashtrimeve;
- Paraprirjen e problemeve, duke përdorur qasjen “po sikur”;
- përdorimin e informacionit komercial;
- përdorimin e profileve të rrezikut nga agjenci të tjera;
- monitorim dhe shqyrtim nëpërmjet testimit të profileve të rrezikut dhe procesit të menaxhimit të rrezikut.

#### *Lidhja e elementeve të rrezikut me të dhënat e deklaratës*

Një deklaratë doganore ka disa fusha informacioni, ku secila përshkruan pjesë të ndryshme të një transaksioni, përfshirë palët në transaksion dhe informacion financiar. Vështirësia qëndron në identifikimin e rrezikut bazuar në një apo më shumë fusha të tilla informacioni. Psh, kompanitë e regjistruara prej më pak se një viti mund të konsiderohen me rrezikshmëri të lartë. Regjistrimi i një kompanie kohët e fundit mund të zbulohet duke krahasuar numrin identifikues të kompanisë me një dosje importuesish. Dokumentet e tjera shoqëruese të deklaratës, si psh dokumentacioni i transportuesit, manifestet, faturat, deklaratat e ngarkesës, certifikatat e origjinës, etj, sigurojnë informacion shtesë në lidhje me transaksionin, që mund të drejtojnë tek elementet e rrezikut. Psh, dokumentet që tregojnë gjurmë të itinerareve të tërthorta mund të tregojnë mundësinë e një manipulimi të kargos gjatë rrugës. E mira do të ishte që këto dokumente të jenë të kompjuterizuara.

#### *Zbulimi i modeleve të mashtrimeve*

Duke përdorur rastet e kaluara të mashtrimeve të zbuluara dhe çështjet gjyqësore, autoritetet doganore mund të identifikojnë modele mashtrimesh nëpërmjet një procesi që mbledh dhe krahason informacionet për importuesit, klasifikimet dhe origjinën.

### ***Përdorimi i një qasjeje “po sikur?”***

Këto qasje janë të dobishme pasi ndihmojnë Doganat të identifikojnë manipulimet e qëllimshme të deklaratave, psh manipulimin e klasifikimeve të tarifave, vlerave të importit apo vendit të origjinës. Disa vende përdorin nocionin “vende të rrezikshme” për të përcaktuar profilet e rrezikut, me dërgesa nga disa vende që automatikisht përcaktohen si me rrezikshmëri të lartë. Në këtë mënyrë, që të shmangin kontrollet, importuesit mund të manipulojnë deklaratat e origjinës. Mund të ketë dyshime për manipulim edhe nëse, psh, dokumentet për mallra relativisht të ngjashme përmbajnë dy klasifikime të ndryshme tarifash, me taksa të ndryshme, ose dy vende

origjine të ndryshme. Në këto raste nevojitet një kontroll më i imtësishëm për verifikim.

### ***Përdorimi i informacionit komercial***

Puna e autoriteteve doganore përfshin identifikimin e importuesve më të mëdhenj përta i përket të ardhurave si dhe llojeve dhe sasive të mallrave të importuara. Raportet e shkeljeve dhe çështjet gjyqësore duhet të monitorohen nga personeli doganor nëse këta të fundit duan të marrin informacion për mallrat që falsifikohen apo kontrabandohen shpesh. Këto mallra ndahen sipas klasifikimit të tarifave dhe importuesve. Duke përdorur evidencat e importeve të kaluara, zyrtarët e doganave mund

**Kutia 5.7 bazohet në një artikull të botuar në *WCO News* (Ots 2010, fq. 32–33).**

#### **KUTIA 5.7**

### **Bosnja dhe Hercegovina: Analiza e përbashkët e rrezikut për qarkullimin ndërkufitar**

Nga viti 2006 deri në 2009, IOM drejtoi një projekt me financim të KE për të ndihmuar Bosnje Hercegovinën të hartonte dhe zbatonte një strategji dhe plan veprimi kombëtar për MIK. Si pasqyrim i ndërgjegjësimit të autoriteteve për nevojën për kontrolle efikase pavarësisht burimeve të kufizuara të çdo agjencie të përfshirë, njëra nga pjesët e projektit ishte analiza e rrezikut. Aktorët e përfshirë në projekt, si psh Autoriteti Tatimor, Policia Kufitare, Zyra Shtetërore Veterinare, Agjencia Shtetërore për Mbrojtjen e Shëndetit të Bimëve dhe Shërbimi për Çështjet e të Huajve arritën një konsensus se bashkëpunimi ndër-institucional do të përmirësonte dukshëm procesin e analizës së rrezikut.

Pas disa vizitave në PKK të ndryshme në Evropë, u vendos të centralizoheshin dhe të shkriheshin pjesërisht veprimtaritë analitike të agjencive të ndryshme të menaxhimit kufitar në një Qendër të Përbashkët Analize (QPA). Agjencitë nënshkruan një memorandum mirëkuptimi, i cili mundësoi krijimin e QPA si një departament brenda Policisë Kufitare, me personel të atashuar nga të gjitha agjencitë.

Objektiva e QPA është furnizimi i agjencive pjesëmarrëse me informacion të nivelit operacional si dhe prirjet e qarkullimit ndërkufitar. Plani i punës i QPA miratohet periodikisht nga agjencitë pjesëmarrëse të menaxhimit të kufirit. Agjencitë i japin QPA një kopje të përditësuar të të dhënave të tyre nëpërmjet “magazinës së të dhënave” të çdo agjencie, Qendra Lokale e Analizës.

Analistëve të QPA nuk u jepen asnjëherë emrat, adresat apo numrat e telefonit të personave që inspektojnë; ata marrin vetëm kode të dhënash që gjenden në baza të dhënash të ndryshme. As profilet e rrezikut nuk i kanë ato informacione. Nëse një zë duket se ka rëndësi operationale, hetuesit e autorizuar mund të kërkojnë dorëzimin e informacionit personal përkatës, nga agjencitë kompetente. Kjo mund të sjellë futjen e atij zëri në një listë vëzhgimi, ose edhe një propozim për ndërhyrje të një agjencie.

Përveç softuerëve për nxjerrjen e të dhënave, QPA është e pajisur me softuere të posaçme për analizën e rrezikut në mjedise të zbatimit të ligjit.

**Kutia 5.8 është marrë nga një studim i titulluar *Kuadri i Standardizuar për Menaxhimin e Rrezikut në Administratat Doganore të BE* (Be/DP për Tatimet dhe Bashkimi Doganor, 2007).**

#### **KUTIA 5.8**

### **Metoda për monitorimin e menaxhimit të rrezikut e Doganës daneze**

Në Danimarkë analiza e rrezikut kryhet nga një “njësi inteligjence” në Zyrën e Kontrollit Doganor, e cila përbëhet nga 8 qendra. Pasi transaksionet kalojnë në duart e doganës dhe të njësisë së analizës së rrezikut, përzgjidhen ato me rrezikshmëri të lartë për kontroll fizik dhe/ose audit. Pas një kontrolli të tillë, punonjësit e Doganës regjistrojnë kontrollin dhe rezultatet e tij në një sistem TI. Të gjitha të dhënat në lidhje me deklaratat doganore, analizën e rrezikut dhe rezultatet e kontrollit ruhen në një “magazinë të dhënash”, që më vonë mundëson përgatitjen e raporteve dhe statistikave.

Ky sistem i ofron këto raporte njësisë së inteligjencës:

- Raporte mbi rezultatet e kontrollit;

- Raporte mbi parametrat dinamikë të futura nga Qendrat Doganore apo administrata e Doganës;
- Raporte mbi sektorët e konsideruar me rrezikshmëri të lartë;
- Raporte mbi numrin e transaksioneve të kryera në çdo periudhë nga Qendrat Doganore;
- Raporte mbi kontrollet fizike që janë kryer në raport me numrin total të transaksioneve.

Këto raporte përdoren nga Qendrat e ndryshme Doganore për të monitoruar në mënyrë aktive sistemin e menaxhimit të rrezikut, vlerësuar në vazhdimësi rezultatet e kontrollit dhe vënë në zbatim reagimet përkatëse.

të identifikojnë shmangiet nga modelet e zakonshme, si psh importim sporadik, apo importe që nuk përputhen me veprimtarinë e zakonshme të importuesit.

Për këtë qëllim, Doganat duhet të ruajnë evidenca elektronike për të gjithë importuesit dhe eksportuesit, transportuesit tranzitë, agjentët doganorë, kompanitë e transportit dhe ndërmjetës të tjerë. Përputhshmëria e këtyre enteve të ndryshme duhet të vlerësohet në bazë të të kaluarës së tyre, dhe përfundimet duhet të kontrollohen edhe në bashkëpunim me administratat tatimore dhe agjencitë e tjera përkatëse.

### ***Përdorimi i profileve të rrezikut nga agjenci të tjera***

Ndër praktikat më të mira është përdorimi nga dogana i profileve të rrezikut nga agjencitë e tjera. Për të marrë autorizim nga agjenci të ndryshme për shkëmbimin e profileve të rrezikut mund të duhet një memorandum mirëkuptimi. Psh, Bosnje Hercegovina përdori një MM ndër-institucional për të krijuar një Qendër të Përbashkët Analize për të kryer analizë të përbashkët rreziku mbi qarkullimin ndër-kufitar.

### ***Monitorimi dhe shqyrtimi***

Monitorimi i menaxhimit të rrezikut përfshin vlerësimin e efikasitetit të një strategjie të caktuar dhe se si janë përgatitur dhe vënë në zbatim profilet e rrezikut. Duhet shqyrtuar dhe përmirësuar edhe ndryshimet në procedura dhe kontrollin. Qëllimi i monitorimit është të garantohet që i gjithë informacioni në të cilin bazohen përfundimet dhe vendimet të jetë i saktë, i përditësuar dhe me lidhje. Procesi i shqyrtimit duhet të sigurojë feedback për të përmirësuar analizat dhe renditur sipas përparësive detyrat e kontrollit. Është e rëndësishme që ky shqyrtim monitorues të mbështetet në teknologjinë e informacionit. Përvojat e administratave doganore që përdorin monitorim për menaxhimin e rrezikut nëpërmjet TI janë të vlefshme për ato administrata doganore të tjera të cilat janë në fillimet e planifikimit dhe kompjuterizimit të procedurave të tyre për menaxhimin e rrezikut.

## **5.3 Hartimi dhe implementimi i menaxhimit të rrezikut**

Për të hartuar një strategji të menaxhimit të rrezikut nevojitet një plan gjithëpërfshirës dhe i dokumentuar mirë. Zakonisht, një plan i tillë duhet të sigurojë udhëzime dhe procedura mbi punën e përditshme të një organizate. Megjithatë, nëse nuk zbatohet si duhet, strategjitë dhe planet operationale nuk mjaftojnë për të garantuar një menaxhim efikas të rrezikut. Është e rëndësishme që drejtuesit dhe punonjësit e Doganave ta kuptojnë planin dhe rezultatet e dëshiruara, si dhe të jenë të përkushtuar për të dyja. Vetëm nëpërmjet mirëkuptimit dhe përfshirjes aktive si dhe një vendimmarrjes së duhur mund të arrihet që menaxhimi i rrezikut të kthehet në një normë për të gjitha nivelet e organizatës.



**Inspektim i mallrave në një magazinë doganore, duke përdorur informacionin komercial.**

### **KUTIA 5.9**

#### **Përpjekjet për menaxhimin e kompjuterizuar të rrezikut në Kroaci**

Sistemi i Informacionit i Doganës (SID) është plotësisht i kompjuterizuar dhe i mbështetur në një bazë të dhëna të integruar. Ky sistem mbështet funksionet bazë të administratës doganore, përfshirë këtu kontrollin dhe mbledhjen fiskale të tarifave dhe taksave doganore. Në janar 2008, Dogana e Kroacisë futi një "Sistem Përzgjedhjeje Rreziku" në SID, i cili është i lidhur me të gjitha zyrat doganore. Në shkurt 2009 u përditësua strategjia për ndërveprim dhe ndërlidhje, e cila është në përputhje me standardet e BE në fushën e SID-eve. Hartimi dhe implementimi i SRKT-ve po ecën mirë. Gjithashtu janë hedhur hapa për thjeshtimin e procedurave doganore në përputhje me standardet e BE si dhe janë përcaktuar rolet, përgjegjësitë dhe lidhjet mes zyrave qendrore dhe rajonale. Departamenti për Menaxhimin e Rrezikut është përgjegjës për drejtimin dhe zhvillimin e dy sistemeve, njërit për "përzgjedhjen e rrezikut" dhe tjetrit për "zbulimin e shënjestruar të mashtrimit doganor". Synimi i këtyre dy sistemeve është të ndihmojnë në proceset e përzgjedhjes së rrezikut dhe shënjestrimit për qarkullimin e mallrave komerciale dhe qarkullimin jo-komercial, paralel me lehtësimin e tyre. Gjatë Fazës 1 u krijua Sistemi i Përzgjedhjes së Rrezikut brenda SID për të vendosur parametrat për përzgjedhjen e rrezikut të mallrave duke përdorur një sistem kanalizimi të kuq, të verdhë dhe të gjelbër. Gjatë fazës së testimit ky sistem u nis në katër PKK pilot nga të gjitha llojet, pra detare, ajrore dhe rrugore. Gjithashtu vlerësimi i rrezikut është përdorur edhe me mjete jo-elektronike në portin e Rijekës, ku kryhet analizë rreziku përpara mbërritjes e manifesteve të mallrave. Këto manifeste mbërrijnë me email një apo dy ditë përpara anijes. Pas analizës përpara mbërritjes, të gjitha të dhënat hidhen përsëri në sistem për një analizë rreziku rutinë të mëtejshme; deklaratat hidhen në SID, i cili pastaj përcakton nivelin e kontrollit në bazë të parametrevë të ndryshëm. Në kuadër të procesit të vlerësimit të rrezikut kontrollohen edhe bazat e të dhënave të agjencive të tjera ligjzbatuese, psh evidencat e policisë si dhe regjistri gjyqësor i Ministrisë së Drejtësisë.

Për të përgatitur dhe implementuar menaxhimin e rrezikut, administratat doganore kanë nevojë për vullnet, përkushtim dhe burime.

Përgatitja dhe implementimi i menaxhimit të rrezikut doganor ka qenë pjesë e reformave doganore dhe procesit të modernizimit në një sërë shtetesh, përfshirë këtu edhe Azerbajxhanin, Gjeorgjinë, Kazakistanin dhe Serbinë. Këto reforma janë financuar nga agjenci shumëpalëshe donatorësh si dhe buxhetet e vetë vendeve. Gjithashtu, shtetet që hyjnë në BE kanë ndryshuar qasjen e tyre ndaj menaxhimit të rrezikut në mënyrë që të jenë në përputhje me Kuadrin e Standardizuar për Menaxhimin e Rrezikut në Administratat Doganore të BE.

Politika Strategjike e OBD, "Doganat në Shek. XXI" (OBD, 2008) identifikon menaxhimin e rrezikut bazuar në informacion si një prej 10 shtyllave të një strategjie doganore largpamëse. OBD ofron disa mekanizme për të ndihmuar administratat doganore të vendeve anëtare për të implementuar menaxhimin e rrezikut, si dhe ka hartuar disa udhëzues për treguesit e rrezikut në lidhje me doganat. Aktualisht OBD po harton dokumente dhe manuale me tregues rreziku për PKK ajrore, detare dhe tokësore bazuar në disa faza të ndryshme logjistike (përpara mbërritjes, në mbërritje dhe pas mbërritjes).

### 5.3.1 Përgatitja për menaxhimin e rrezikut

Disa administrata doganore përdorin metoda kontrolli tradicionale të trashëguara nga regjimet e mëparshme,

#### KUTIA 5.10

##### Menaxhimi i rrezikut në Kazakistan

Menaxhimi i rrezikut në Kazakistan është implementuar në dy faza, së pari duke krijuar dhe përdorur një metodë përzgjedhëse të masave të kontrollit doganor, procedura të thjeshtuara doganore si dhe teknologji zhdoganimit dhe kontrolli për tregtarët e ligjshëm dhe të besueshëm si dhe përfaqësuesit e tyre; së dyti duke krijuar sisteme zbulimi, analize dhe vlerësimi rreziku. U krijua një bazë të dhënash e unifikuar me informacion elektronik për monitorimin dhe zbulimin efikas të shkeljeve të kodeve dhe procedurave doganore. Në vitin 2006 u përfundua një sistem informacioni për menaxhim përzgjedhës të kontrollit dhe rrezikut. Menaxhimi i rrezikut kryhet për zhdoganimet e import-eksporteve, sidomos për ato mallra që marrin trajtim preferencial. Janë marrë masa për minimizimin e rreziqeve, përfshirë njoftimin përpara zhdoganimit, vulat elektronike, skanimin e kontejnerëve dhe kontrollin në vend. Udhëzimet për menaxhimin e rrezikut në aeroporte u përgatitën sëbashku me ekspertë të EuroDoganës. Menaxhimi i rrezikut po kryhet në kuadër të nismave për modernizimin e doganës, si psh procedura të automatizuara zhdoganimit, baza të dhënash të integruara dhe krijimi i e-Doganës. Sipas Bankës për Zhvillim në Azi, Kazakistani ka shprehur planet e tij për të implementuar plotësisht Kuadrin e Standardeve SAFE të OBD.

Burimi: ADB, 2006, p. 4.

të cilat ndonjëherë përdoren pasi nuk kanë patur detyrim për të ndryshuar dhe modernizuar në kuadër të mandatit të doganave. Në disa administrata doganore, përgatitja për menaxhimin e rrezikut mund të kërkojë ndryshimin e mentalitetit të organizatës nga një "mentalitet kontrolli" në "lehtësimin e përputhshmërisë" apo "përputhshmëri të informuar", duke përdorur një program menaxhimi të ndryshimit (Banka për Zhvillim e Azisë, 2006, fq.1). Në tabelën 5.3 jepen disa prej reagimeve mbrojtëse dhe të "mentalitetit të kontrollit" ndaj ndryshimit të metodave të menaxhimit doganor gjatë përgatitjes dhe implementimit të menaxhimit të rrezikut (Banka për Zhvillim e Azisë, 2005, fq.4).



Përzgjedhja, shënjestrimi, profilizimi dhe analiza e menaxhimi i rrezikut përforcojnë sigurinë dhe rrisin tregtinë ndërkufitare. Kjo foto është bërë në kufirin serb pranë Mehov Krs.

### 5.3.2 Ndryshimet kulturore

Në disa raste, administratat doganore përdorin metoda kontrolli tradicionale të trashëguara nga sistemet e mëparshme. Kur ndodh kjo, përgatitja për menaxhimin e rrezikut mund të përfshijë ndryshimin e mentalitetit të organizatës nga një "mentalitet kontrolli" në "lehtësimin e përputhshmërisë" apo "përputhshmëri të informuar". Për ta bërë këtë në programin e menaxhimit duhet të ndodhë një transformim (Banka për Zhvillim e Azisë, 2006, fq. 1).

Në disa raste është e vështirë të kryhet menaxhim rreziku. Për këtë ka disa arsye, psh frika se mos mashtrimi nuk zbulohet apo nocioni se inspektimet dhe kontrollet pothuajse sistematike përbëjnë një faktor parandalues. Këto argumente shpesh, për të mos thënë gjithmonë, kanë qenë të gabuara. Në udhëzimet e GFPTT për menaxhimin e rrezikut përmenden edhe dy arsye të tjera (GFPTT, 2005). "Punonjësit e ndershëm kanë frikë t'i lejojnë importet të kalojnë nëpër një kanal pa kontroll, pasi mund të akuzohen për neglizhencë, kurse punonjësit e pandershëm e kundërshtojnë sistemin, pasi ul mundësitë e tyre për fitim."

Tabela 5.3 Reagimet ndaj përdorimit të menaxhimit të rrezikut

Reagimet ndaj krijimit të metodave të menaxhimit të rrezikut	Përgjigja	Koment
Na duhen pajisje për kontroll; pastaj do të fillojmë menaxhimin e rrezikut	Gabim	Pajisjet si skanerat me rreze X dhe pajisjet e tjera të shtrenjta për inspektim pa hapje nuk kanë lidhje me menaxhimin e rrezikut. Pajisjet ndihmojnë në kryerjen e inspektimeve. Nëse përdoret një metodë e mirë për menaxhimin e rrezikut, pajisjet përdoren vetëm nëse zbulohet një rrezik.
Veç t'i shikonit kriminelët me të cilët merremi ne!	Jo krejtësisht gabim	Por kjo nuk e përjashton menaxhimin e rrezikut. Përdorimi i një menaxhimi efikas të rrezikut ndikon në shkallën e kontrollit.
Nëse nuk i kontrollojmë të gjitha do të na hidhen përsipër policia, rojet kufitare, prokuroria dhe auditi i qeverisë.	Ky problem ka zgjidhje	Nëse policia dhe rojet kufitare mendojnë që doganierët janë të korruptuar, ata mund të inspektojnë mallrat e lëshuara nga Dogana. Nëse gjejnë parregullsi, si psh deklarime nën vlerë, doganieri mund të gjobet apo të burgoset. Zgjidhja është tek ligjet dhe rregulloret të cilat parashikojnë qartë se Dogana nuk ka nevojë të inspektojë çdo gjë. Qeveria duhet të vendosë rregulla dhe udhëzime të repta për Doganën dhe agjencitë e tjera në PKK. Gjithashtu, Dogana duhet të demonstrojë se kanë rezultate më të mira kur përdorin metodat e menaxhimit të rrezikut.
Nëse nuk i kontrollojmë ne të gjitha, do t'i shohë ndonjë tjetër.	E saktë, deri diku.	Kjo mund të korrigjohet me trajnim të mirë si dhe bashkëpunim dhe një qasje "e të gjithë qeverisë".
Nëse nuk i kontrollojmë të gjitha, njerëzit do të mashtrojnë me vlerat e deklaruara.	Gabim	Vlerat doganore rrallë verifikohen nëpërmjet kontroleve fizike, por nëpërmjet shqyrtimit të dokumentacionit dhe nëpërmjet auditeve. Nëse një kategori mallrash deklarohet nën vlerë disa herë, asgjë nuk e ndalon Doganën të krijojë një profil rreziku.
Numri i zbulimeve do të ulet.	E dyshimtë	Administratat doganore duhet të ruajnë statistika të performancës. Nëse doganierët thonë që kanë "shumë" raste zbulimi, ata duhet të jenë në gjendje ta provojnë këtë. Krahasimet e shpeshta mes numrit të rasteve të zbuluara dhe numrit total të deklaratave të importit, ndoshta çdo muaj, do të siguronin matjen e performancës. Çdo shifër poshtë 1% është performancë e dobët. Zyrtarët e sigurisë aeroportuale mund të kenë shifra të ndryshme të zbulimeve nga ata që punojnë në PKK tokësore.
Kontrolli i çdo malli është faktor parandalues.	Ndoshta jo	Kontrollet gjithëpërfshirëse janë të shtrenjta dhe jo-efikase. Në asnjë shoqëri nuk kapen të gjithë kriminelët dhe kontrabandistët. Sa më të larta nivelet e kontroleve, aq më shumë rriten mundësitë për ryshfet. Metodot pas lëshimit ofrojnë rrjeta sigurie të besueshme.
Ju doni që ne të hapim kufijtë dhe të lejojmë të futet terrorizmi.	Sigurisht që jo	Menaxhimi i rrezikut nuk është për hapjen e PKK-ve për terroristët. Ai ka për synim uljen e numrit të inspektimeve fizike të mallrave që importohen shpesh nga tregtarët e besueshëm. Punonjësit e trainuar mirë të Doganës janë të aftë të zbulojnë kontrabandimin apo imigrantët e paligjshëm duke përdorur një gamë të gjerë metodash dhe instrumentesh menaxhimi, përfshirë menaxhimin e rrezikut. Inspektimi/ekzaminimi fizik duhet të kryhet në një depo doganore në brendësi të territorit, jo në PKK.
Kemi nevojë për trainim.	E saktë	Menaxhimi i rrezikut është një mentalitet që duhet të pranohet nga e gjithë administrata doganore, si drejtuesit ashtu edhe personeli. Nëse menaxhimi i rrezikut nuk përdoret nga të gjitha pjesët e administratës doganore, koncepti nuk do të kthehet në sistem. Edhe tregtarët dhe ndërmjetësit e tyre në zinxhirin furnizues kanë nevojë për trainim për përdorimin e menaxhimit të rrezikut, pasi nëse zinxhiri furnizues nuk është i sigurt, mallrat që kalojnë nëpërmjet një PKK-je vënë në rrezik sigurinë e tij.
Do të fillojmë menaxhimin e rrezikut pasi të kemi një sistem kompjuterik.	Nuk është e nevojshme.	Shumica e vendeve perëndimore tashmë përdorin disa forma të menaxhimit të rrezikut, madje përpara se të kenë kompjuterizuar veprimtaritë e tyre doganore dhe metodat e menaxhimit. Megjithëse kompjuterët dhe programet kompjuterike moderne për menaxhimin e rrezikut luajnë rol domethënës në ndryshimin e mentalitetit të një agjencie doganore, përgatitja e profileve të rrezikut mund të kryhet paralelisht me kompjuterizimin.

Burimi: Marrë nga ADB, 2006, fq. 1.

## KUTIA 5.11

### Reformat për tregtimin ndërkufitar në Serbi

Reformat doganore në Serbi filluan në vitin 2001. Këto reforma përfshinin futjen e praktikave të menaxhimit të rrezikut, përdorimin e metodave elektronike si dhe rritjen e bashkëpunimit mes agjencive të ndryshme.

Pati disa vështirësi. Sistemi kompjuterik i Administratës së Doganës serbe ishte i vjetër, kështu që nuk ishte implementuar asnjë sistem elektronik zhdoganimi. Ekzaminimet fizike dhe vonesat që shkaktonin ato ishin të shpeshta. Ekzistonin vështirësi në komunikimin mes Doganës, administratës tatimore dhe agjencive të tjera, si dhe me klientët nga industria private. Agjencitë që kanë lidhje me tregtinë punonin më vete, gjë që sillte vonesa dhe korrupsion. Megjithatë, kostot vjetore të sistemit kompjuterik të vjetër të Doganës ishin rreth 1 milionë dollarë. Përveç kësaj, edhe vonesat e shkaktuara nga ky sistem u kushtonin si tregtarëve ashtu edhe qeverisë. Ato dëmtonin konkurrueshmërinë e Serbisë dhe ulnin të ardhurat. Sipas një studimi të kryer në vitin 2002, Dogana ishte një nga agjencitë më të korruptuara në Serbi.

Dy epike, një nga programi i Bankës Botërore për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit në Evropën Juglindore dhe një tjetër nga Zyra e BE për Doganat dhe Asistencën Fiskale punuan me Doganën serbe për të përgatitur dhe implementuar reformat. Procedurat e reja përfshinë analizën e përzgjedhjes dhe rrezikut, më pak dokumente doganore, input të drejtpërdrejtë të tregtarit dhe dorëzim elektronik të deklaratave doganore. Këto standarde ishin të harmonizuara me standardet dhe praktikën e BE.

Administrata doganore u përball me një sërë pengesash të brendshme. Disa punonjës në selinë qendrore të Doganës shprehën dyshimet dhe shqetësimet e tyre në lidhje me ndryshimet e vëna në zbatim. Njëri prej tyre tha: "Fillimisht askush nuk e donte ndryshimin. Punonjësit kishin frikë se do të humbnin vendin e punës kur të instaloheshin sisteme më efikase kompjuterike. Personeli e kundërshtoi

ndryshimin pasi kishin frikë se do të bënin gabime në hedhjen e të dhënave në sistemin e ri kompjuterik dhe do të mbanin përgjegjësi për këtë. Ata kishin frikë edhe se do të gjobiteshin nëse nuk i kontrollonin të gjitha mallrat." Task forca e ngritur për reformën i garantoj punonjësit se asnjë nuk do të mbetej i papunë dhe se gabimet ishin pjesë e natyrshme e procesit të mësimi. Në procesin e reformës u përfshinë edhe klientët nga industria private. Në vitin 2002-2003 u instalua një sistem për Shkëmbimin Elektronik të të Dhënave (EDI), i cili filloi të funksiononte në vitin 2005.

Përveç sistemit EDI, administrata doganore vuri në zbatim edhe një metodë të re për menaxhimin e rrezikut. Më parë, të gjitha mallrat inspektoheshin fizikisht, dhe personeli doganor kontrollonte çdo kontejner dhe kamion që kalonte kufirin. Ata e konsideronin këtë një pjesë të rëndësishme të punës së tyre. Pas implementimit të metodës së re të menaxhimit të rrezikut kontrollohej vetëm 15% e mallrave, dhe kamionët përzgjidheshin në mënyrë rastësore, duke përdorur sistemin e ri kompjuterik. Që nga implementimi i reformave, në çdo PKK punonin sëbashku 4 punonjës: një polic, një doganier dhe dy punonjës nga agjencitë e inspektimit për produktet bujqësore dhe mishin.

Përpara sistemit EDI, tregtarëve u duhej një ditë për tu zhdoganuar, por pas sistemit të ri zhdoganimi u ul dhe kryhej brenda 2 orëve. Drejtuesi i projektit e përshkroi kështu procesin dhe rezultatin: "Gjithçka që u desh të ndryshohej ishte mentaliteti i doganierëve. Ata kishin nevojë për training dhe shpjegime. Tani as nuk e imagjinojnë dot të punojnë ndryshe."

Deri në vitin 2006 koha totale për përpunimin e eksporteve ishte ulur nga 32 në 11 ditë, kurse koha e importit nga 44 në 12 ditë. Këto reforma i kanë kthyer shpenzimet që u kryen për to: kanë sjellë përfitime të mëdha si për qeverinë ashtu dhe për sektorin privat.

### 5.3.3 Ndryshimet rregullatore

Administratat doganore dhe agjencitë e tjera kufitare duhet të shqyrtojnë ligjet, rregulloret dhe udhëzimet e tyre të brendshme për tu siguruar që kanë dispozitat e duhura ligjore për të përmbushur kërkesat e menaxhimit të rrezikut. Aktet ligjore dhe nënligjore të doganës duhet të përfshijnë nene dhe udhëzime mbi kontrollin dhe menaxhimin e deklaratave të import-eksportit, dokumenteve shoqëruese dhe verifikimit të mallrave. Dispozitat ligjore të fushës së doganës duhet të mundësojnë edhe verifikimin pas lëshimit të deklaratave të importit. Megjithatë, profilet e rrezikut nuk duhet të përcaktohen brenda ligjit apo rregullave doganore, dhe as nuk duhet të bëhen publike.

Një shembull i një praktike të mirë mund të gjendet në Kodin Doganor të BE (Rregullore e Këshillit [EEC] Nr. 2913/92 e 12 tetorit 1992), e cila thotë:

"Për verifikimin e deklaratave të pranura prej tyre, autoritetet doganore mund të a) kontrollojnë dokumentet e deklaratës dhe ato shoqëruese. Autoritetet doganore mund të kërkojnë që deklaruesi të paraqesë dokumente të tjera me qëllim verifikimin e saktësisë së informacionit në deklaratë; b) kontrollojnë mallrat dhe të marrin mostra për analizë apo ekzaminim të hollësishëm."

Nëse bëhen ndryshime në aktet ligjore dhe nënligjore të doganës për të përfshirë dispozita për menaxhimin e rrezikut, administratat doganore mund të kenë nevojë për të ndryshuar udhëzimet e brendshme apo materialet e qendrës së trainimit. Gjithashtu, personeli mund të ketë nevojë për aftësi speciale për të kryer kontrollin pas zhdoganimit, meqë ato bazohen në transaksione. Gjithashtu nuk mjafton që personeli dhe drejtuesit e doganës të njohin vetëm ligjet, rregulloret dhe udhëzimet e brendshme të doganës: ata duhet të njohin edhe metodat e transaksioneve tregtare ndërkombëtare.

**Kutia 5.12 është marrë nga Udhëzimet e GFPTT për Menaxhimin e Rrezikut (GFPTT, 2005, fq. 5).**

#### KUTIA 5.12

### Shembuj të teksteve të dobëta në legjislacionin doganor

- “Punonjësit e doganës inspektojnë mallrat e deklaruar me qëllim verifikimin e mallrave të deklaruar.”  
*Koment:* Kjo sjell hapjen e çdo dërgese.
- “Dogana do të aplikojë parimet e menaxhimit të rrezikut gjatë kontrollit të dokumenteve.”  
*Koment:* Kjo shmang inspektimet fizike, të cilat në disa raste janë me të vërtetë të nevojshme.
- “Duke përdorur teknikat e menaxhimit të rrezikut, Dogana inspekton vetëm pjesë të dërgesave.”  
*Koment:* Megjithëse duket sikur kufizon inspektimet e Doganës, edhe kjo sjell hapjen e çdo dërgese.
- “Autoritetet doganore kontrollojnë pasagjerët dhe mallrat”  
*Koment:* Kërkesat dhe teknikat për kontrollin e pasagjerëve dhe mallrave nuk duhen ngatërruar, pasi mjetet dhe qëllimet janë të ndryshme. Edhe profilizimi i rrezikshmërisë së pasagjerëve dhe mallrave është i ndryshëm.
- “Dogana përdor parimet e menaxhimit të rrezikut kur merret me tregtarët e parregullt.”  
*Koment:* Ky është një tekst i dobët për përshkrimin e dispozitave të menaxhimit të rrezikut në një ligj doganor, pasi parimi i menaxhimit të rrezikut është zbulimi, vlerësimi dhe kontrolli i rregullt i përputhshmërisë, jo e kundërta.

### 5.3.4 Përgatitja e një strategjie për menaxhimin e rrezikut

Strategjitë e menaxhimit të rrezikut duhet të kenë synime dhe mjete të qarta dhe të arritshme si dhe matës të performancës. Aty përfshihen shumë aspekte: dispozitat ligjore, një model i harmonizuar, masa për përcaktimin e zonave me rrezikshmëri të lartë, një proces menaxhimi rreziku, bashkëpunim dhe

komunikim të brendshëm, marrëdhënie me publikun dhe tregtarët, si dhe ambiente, pajisje dhe kompjuterizim.

Botimi i Doganës së BE-së, Rruga drejt Doganave Moderne (Komisioni i BE 2007, fq. 45–47) është një model strategjie praktikë e mirë për menaxhimin e rrezikut. Ai ka synim të ndihmojë administratat doganore të shteteve anëtare të BE të krijojnë teknika të përshtatshme për identifikim sistematik të rrezikut dhe për të implementuar masat e nevojshme për të kufizuar ekspozimin ndaj rrezikut. Gjithashtu ndihmon në implementimin e strategjive kombëtare dhe ndërkombëtare, në përputhje me legjislacionin përkatës, në mbledhjen e të dhënave dhe informacionit, analizimin dhe vlerësimin e rreziqeve, në rekomandimin e veprimeve, dhe në monitorimin e rezultateve për të lehtësuar, përmirësuar dhe institucionalizuar procedurat e kontrollit.



**Një doganier polak duke lexuar informacion për menaxhimin e rrezikut.**

### 5.3.5 Krijimi i një strukture për menaxhimin e rrezikut

Krijimi i një strukture për menaxhimin e rrezikut kërkon një sërë modifikimesh të strukturës së brendshme të një administrate doganore. Kjo shpesh përfshin krijimin e një komisioni për menaxhimin e rrezikut. Një komision i tillë duhet të përfshijë përfaqësues nga departamente të ndryshme të doganës, në nivel rajonal e lokal. Objektivi i tij është diskutimi dhe miratimi i kriterëve të reja të rrezikut.

**Tabela 5.4 Struktura organizative për menaxhimin e rrezikut**

Niveli në organizatë	Aktorët	Detyrat
Strategjik	Një numër i vogël personeli (ministra, një drejtor i përgjithshëm dhe zv. Ministra e këshilltarë) për të krijuar dhe hartuar pozicione politike për strategjitë kombëtare dhe ndërkombëtare.	Përcaktimi i rreziqeve ndaj synimeve dhe objektivave të doganës, përfshirë ndalimet dhe kufizimet, rreziqet shoqërore apo ekonomike, ato ndaj shëndetit, të ardhurave apo mjedisit.
Taktik	Stafi dhe drejtuesit përgjegjës për financat, analizën e rrezikut, pajisjet, procedurat e punës, legjislacionin dhe rregullat, logjistikën, trainimin dhe menaxhimin e burimeve njerëzore. Ata do të garantojnë që strategjia e menaxhimit të rrezikut të përfshihej në organizatën e tyre, me një kontekst menaxhimi rreziku gati për testim dhe kryerje veprimtarish.	Vendime dhe plane veprimi për të trajtuar rreziqet e vlerësuara, caktimin e burimeve, monitorimin dhe shqyrtimin.
Operacional	Personeli dhe drejtuesit për të kryer detyrat taktike të përditshme duke përdorur metoda të praktikave më të mira, procedurat dhe pajisjet, si dhe për të përmbushur objektivat e strategjisë së menaxhimit të rrezikut.	Trajtimi i situatave emergjente, puna brenda parametrevë të caktuara, në përputhje me procedurat e miratuara.

*Burimi:* marrë nga një studim i titulluar *Kuadër i Standardizuar për Menaxhimin e Rrezikut në Administratat Doganore të BE* (BE/DP e Taksave dhe Bashkimi Doganor, 2007).

Administratat doganore kanë nevojë për instrumente ligjore apo udhëzime për menaxhimin e rrezikut, që të përshtatin organizatat e tyre, si dhe të caktojnë burimet për personelin dhe menaxhimin e programit.

Krijimi i një njësie për menaxhimin e rrezikut, me mandat të shkruar, është një hap fillestar i mundshëm. Njësi të tilla duhet të kenë burimet e duhura për të përgatitur dhe prezantuar menaxhimin e rrezikut e më pas për menaxhimin e tij.

Një strategji për menaxhimin e rrezikut ka nevojë për planifikim të nivelit të lartë si dhe ekspertë teknikë të cilët të kuptojnë dhe vlerësojnë aftësitë aktuale të organizatës për të arritur objektivat e strategjisë. Strategjia duhet të marrë parasysh nevojën për të ekuilibruar kostot, përfitimet dhe mundësitë, si dhe burimet dhe pajisjet. Drejtuesit e lartë duhet të shohin nëse janë në gjendje të masin efikasitetin e teknologjisë. Performancë e menaxhimit të rrezikut mund të matet në bazë të përmirësimeve të nivelit të

përputhshmërisë apo rritjes së numrit të zbulimeve. Arritja e treguesve të lartë të menaxhimit të rrezikut ka nevojë së pari për një standard performance. Strukturat e organizatave për menaxhimin e rrezikut mund të ndjekin modelin praktikë të mirë të paraqitur në Tabelën 5.4 në faqen e mëparshme.

### 5.3.6 Problemet e organizatave për menaxhimin e rrezikut

Në përputhje me *Kuadrin e Standardizuar për Menaxhimin e Rrezikut në Administratat Doganore të BE*, disa ekspertë rekomandojnë krijimin e njësie për menaxhimin e rrezikut, të cilat ndonjëherë quhen qendra shënjestrimi. Këto duhet t'i raportojnë një zv. Drejtori të Doganës, apo një zyrtari tjetër të lartë të administratës doganore. Këto njësi do të ishte mirë të mos ishin nën mbikëqyrjen e departamentit të TI, atij hetimor apo atij të kontrollit të brendshëm. Këto departamente duhet të

**Kutia 5.13 është marrë nga një propozim i publikuar i Shërbimit Doganor Australian (Qeveria Australiane, Mars 2008).**

#### KUTIA 5.13

### E ardhmja e menaxhimit të rrezikut: Shembulli i Australisë

Shërbimi Doganor i Australisë miratoi një kuadër vlerësimi rreziku në mënyrë që deri në vitin 2015 të ketë mundësi të trajtojë rreziqet përpara se ato të konkretizohen, si dhe të bëjë të mundur që personeli të identifikojë me saktësi mallrat e importuesve me rrezikshmëri të ulët. Kjo duhet të sjellë lehtësimin e tregtisë dhe transportit, si dhe përmirësim të sigurisë kufitare.

Disa prej metodave të menaxhimit dhe instrumenteve operacionale që janë planifikuar për përdorim janë skuadrat specialiste për shënjestrim, vlerësimi i rrezikut në kohë reale, Operatorët Ekonomikë të Autorizuar (OEA), të dhënat paraprake të eksportit, si dhe monitorimi i dërgesave ndër-kufitare.

Një pjesë e programit australian ka si objektivë përmirësimin e kapacitetit të doganës për të identifikuar njerëzit dhe mallrat që paraqesin rrezikshmëri në kufi. Nga ana tjetër duhet minimizuar impakti mbi njerëzit dhe mallrat e ligjshme që kalojnë kufirin. Duke bërë më shumë përpjekje për identifikimin e mallrave me rrezikshmëri të lartë, dogana mund të përqendrohet tek ato dërgesa që kanë nevojë për ndërhyrje. Do të krijohen disa ekipe shënjestrimi specialiste, të cilat do të kenë përparësi të ndryshme, përfshirë rrjetet kriminale, blerjet online, transaksionet financiare, analizën e komunikimit dhe terrorizmin.

Sëbashku me këto ekipe do të ekzistojë dhe një projekt vlerësimi rreziku në kohë reale, i cili do të japë vlerësime rreziku më aktive, duke përmirësuar kështu analizimin dhe menaxhimin e enteve me interes. Projekti synon përmirësimin e mbrojtjes së kufirit duke përdorur vlerësim rreziku subjektsh në kohë reale e duke rritur kapacitetet për zhvillimin dhe përpunimin e treguesve të rrezikut.

Ky model vlerësimi rreziku kërkon largimin e doganës nga varësia prej fushave specifike të të dhënave të mbledhura nga raportimi i mallrave. Nga këndvështrimi i vlerësimit të

rrezikut, të dhënat e siguruar nga dokumentet e mallit, dmth fushat specifike, janë më pak të rëndësishme sesa marrëdhëniet mes informacionit në ato fusha dhe prirjeve që ato shfaqin gjatë kohës. Pika e fillimit për doganën australiane është se veprimtaritë e enteve dhe rrjeteve kriminale do të përmbajnë anomali që nuk ekzistojnë në rastin e importuesve të ligjshëm. Dogana australiane planifikon t'i përqendrojë pjesën më të madhe të përpjekjeve dhe burimeve të saj për vlerësim rreziku tek një numër i vogël entesh me rrezikshmëri të lartë.

Më specifikisht, Dogana e Australisë planifikon këto hapa:

Të ketë një tablo të përgjithshme të prirjeve të tregtisë. Kjo do të arrihet nëpërmjet analizës së prirjeve të sjelljes, duke përdorur një analizë më të gjerë të treguesve të rrezikut. Në këtë mënyrë do të jetë më e lehtë të identifikohen anormalitetet;

Të ketë një tablo gjithëpërfshirëse e historike të të gjithë importuesve. Dogana australiane ka nisur një projekt për historikun e klientëve, i cili mbledh informacion për 3 mijë apo më shumë importuesit kryesorë. Ky projekt do të vazhdojë e do të zhvillohet për të krijuar një evidencë të vazhdueshme historike të të gjithë importuesve;

Të ketë një sistem të sigurtë nëpërmjet të cilit të akreditohen dhe shqyrtohen kompanitë. Janë përfunduar disa projekte të ndryshme me qëllim për të krijuar një sistem të fortë e për të siguruar verifikim dhe vlerësim, si psh Operatorët Ekonomikë të Autorizuar (OEA);

Të ketë kapacitet për ndërhyrje të fshehtë. Importuesit sa vjen e po bëhen më të aftë të monitorojnë dërgesat e tyre gjatë lëvizjes në zinxhirin furnizues, gjë që e bën të vështirë ndërhyrjen e fshehtë nga Dogana. Çdo metodë e sponsorizuar nga shteti për monitorimin e zinxhirit furnizues ka nevojë për këtë kapacitet.



sigurojnë informacionin dhe burimet e duhura atyre që kanë përgjegjësi për menaxhimin e rrezikut. Menaxhimi i rrezikut nuk duhet të konsiderohet një veprimtari e veçantë; ajo duhet të jetë një pjesë integrale e procesit doganor.

Një prej detyrave të para të një njësie për menaxhimin e rrezikut duhet të jetë hartimi i një politike menaxhimi rreziku për administratën doganore, ndjekur nga hartimi i vlerësimit të rrezikut dhe profileve të rrezikut për testim. Kjo njësi mund të ngarkohet me përgatitjen dhe dorëzimin e projekt-kurrikulës së trainimit, axhendës dhe materialeve të trainimit për menaxhimin e rrezikut, në konsultim me drejtuesit e burimeve njerëzore të Doganës apo drejtuesit e qendrës së saj të trainimeve.

Personeli dhe drejtuesit e njësisë së menaxhimit të rrezikut duhet të përfshijnë personel me eksperiencë nga PKK dhe qendra, të cilët mund të identifikojnë rreziqet dhe kërcënimet, dhe duhet të jenë të aftë të përgatisin raporte për drejtuesit e lartë. Në njësi duhet të ketë ekspertë vlerësimi dhe tarifash, këshilltarë për audituesit pas zhdoganimit, si dhe ekspertë hetimi dhe mbledhjeje informacioni. Një njësi e tillë mund të jetë e vështirë të krijohet, pasi ekspertë të tillë janë të rrallë, ose të kërkuar nga departamente apo sektorë të tjerë të Doganës.

**Kutia 5.14 është marrë nga një publikim i Korporatës Financiare Ndërkombëtare të Grupit të Bankës Botërore (Beruashvili dhe McGill, Maj 2010).**

#### KUTIA 5.14

### Automatizimi i sistemit të menaxhimit të rrezikut: Shembulli i Gjeorgjisë

Projekti Reforma e Klimës së Biznesit në Gjeorgji (RKBGJ) u krye nga viti 2005 në 2009. Implementimi zgjerua sistematikisht në të gjitha zyrat e zhdoganimit, dhe deri në korrik 2008 në të gjithë Gjeorgjinë kryhej përzgjedhje e mallrave bazuar në rrezikshmërinë e tyre. Përpara këtij projekti, të gjitha importet dhe eksportet, pavarësisht rrezikut që paraqisnin, i nënshtroheshin inspektimit fizik. Për shkak se çdo gjë inspektohej në mënyrë të sipërfaqshme, arritjet ishin të pakta dhe kishte shumë mundësi për korrupsion. Dorëzimi elektronik i dokumenteve ishte i pamundur. Kuadri ligjor i ndërlikuar, i paqartë dhe konfliktual i bënte të paqarta dokumentet dhe procedurat e zhdoganimit. Punonjësit e doganës mund të kërkonin 23 dokumente të ndryshme nga tregtarët. Importuesit nuk kishin mundësi të dinin paraprakisht çfarë dokumentesh do tu kërkohej ose sa duhet të paguanin. Nuk ndiqeshin rregullat e vlerësimit të Organizatës Botërore të Tregtisë. Gjithashtu, nuk kishte një mekanizëm për të lehtësuar reformat domethënëse, si psh mundësia për komunikim apo shkëmbim feedback-u mes sektorit privat dhe administratës doganore gjeorgjiane.

Qeveria vendosi t'i zëvendësojë të gjitha inspektimet fizike me një sistem përzgjedhjeje mallrash bazuar në rrezikshmëri. Futja e menaxhimit të rrezikut në dogana ka ulur korrupsionin dhe, paralel me ligjet dhe procedurat, ka bërë të mundur që tregtarët të respektojnë vullnetarisht legjislacionin tatimor. Sistemi përfshin:



**Pjesëmarrësit në seminarin OSBE-OBД mbi menaxhimin e rrezikut në dogana, të mbajtur në Astana në tetor 2011.**

### 5.3.7 Trainimi i stafit dhe drejtuesve për menaxhimin e rrezikut

Kurset ndërgjegjësuere për të gjithë Doganën mund të jenë të dobishme për një njohuri të përgjithshme mbi procedurat e reja. Përveç këtyre duhet të organizohen kurse teknike të specializuara për personelin e përfshirë drejtpërdrejtë në zbatimin e procedurave të menaxhimit të rrezikut.

Në 2011 OBD botoi një Përmbledhje të re për Menaxhimin e Rrezikut, e cila i siguron anëtarëve të saj një kuadër për

*Menaxhim rreziku doganor:* Sot rreth 90% e të gjitha dërgesave i nënshtrohen vetëm kontrollit të dokumenteve ("kanalit të verdhë"), gjë që ka ulur kohën e zhdoganimit me disa ditë. 10% që mbetet inspektohet fizikisht ("kanali i kuq"). Përzgjedhja bazohet në një përzierje kriteresh rreziku që janë programuar në ASYCUDA;

*Programi „Lista e artë“ e Operatorëve Ekonomikë të Autorizuar:* Si pjesë e sistemit të menaxhimit të rrezikut të doganës, për importuesit e Programit "Lista e Artë" është implementuar "kanali i gjelbër" (asnjë kontroll fizik apo i dokumentacionit). Programi Lista e Artë siguron procedura të thjeshtuara importi për tregtarët e vlerave të larta/vëllimeve të mëdha (vlerë importi prej 5 milionë Lari gjeorgjiane [GEL]) të cilët kanë një të kaluar të pastër. Procedurat e thjeshtuara përfshijnë: a) lëshim të menjëhershëm të mallrave, duke anashkaluar formalitetet e gjata; b) pagesë të mëvonshme (deri në 30 ditë) të tarifave doganore; c) dorëzim elektronik të deklaratave pa dokumenta të tjera; d) regjistrim paraprak të deklaratës. Që në nëntor 2009 nuk kërkohet garanci doganore për anëtarët e Listës së Artë. Numri i kompanive që përfitojnë nga ky program është rritur jashtëzakonisht, nga 4 kompani në një grup pilot në mbi 200 sot. Njëqind importuesit më të mëdhenj të Gjeorgjisë kryejnë më shumë se 40% të vëllimit, vlerës dhe numrit të deklaratave të importit.





Duke implementuar reformat gjithëpërfshirëse arrihen këto rezultate:

*Rriten vëllimet e tregtisë dhe të ardhurat.* Gjeorgjia u ngjiti nga vendi 112 që kishte në vitin 2005 në numrin 11 në vitin 2010 në klasifikimin e Bankës Botërore për lehtësinë e kryerjes së biznesit;

*Ndihma teknike duhet të shoqërohet me prokurim.* Projekti RKBGJ rezervoi 2.5 milionë dollarë amerikanë nga buxheti 4-vjeçar prej 13 milionësh për prokurimet në mbështetje të implementimit të nismave për reformë. Kjo ishte thelbësore për suksesin e reformës, sidomos në ditët e para të automatizimit të proceseve të biznesit. Me rritjen e të ardhurave, qeveria ndryshoi përparësitë e saj buxhetore dhe projekti zëvendësoi asistencën teknike me veprimtaritë prokuruese. Implementimi i menaxhimit të rrezikut u krye vetëm pasi disa procese të biznesit me doganat u rishikuan dhe thjeshtuan. Edhe procedurat e zhdoganimit u thjeshtuan, duke përfshirë deklarata paraprake, lëshim të menjëhershëm të mallrave për tregtarët me rrezikshmëri të ulët, etj. U optimizuan dhe automatizuan procedurat e inspektimit fizik të autoriteteve doganore.

*Efikasiteti në transaksione sjell rritje të jashtëzakonshme në vëllimet dhe vlerat e transaksioneve.* Kjo mund të shihet nëpërmjet shembujve të rritjes të tregtinë totale, në të ardhurat nga taksat dhe në numrin e kamionëve komercialë që kalojnë tranzit nëpër Gjeorgji;

*U krijua një mekanizëm për dialog publik-privat.* Projekti RKBGJ punoi me AmCham Gjeorgji për të krijuar një task forcë publik-privat për çështjet doganore. Grupi i punës i Doganës analizoi bizneset për të parë problemet që kishin patur, identifikuar shkaqet dhe propozuar zgjidhjet që më pas ktheheshin në amendamente të kodit doganor dhe legjisllacionit dytësor. Kështu sektori privat u bë një përkrahës i zjarrtë i reformës. Partnerët tregtarë, të cilët fillimisht ishin të shqetësuar nga ndryshimi i vazhdueshëm, u bënë përkrahës dhe shtytës të reformës, duke dhënë qindra rekomandime.

*Ndryshimi agresiv ul kohën që nevojitet për reforma largpamëse.* Gjeorgjia u ngjiti nga vendi i 149 në të 30 në treguesin "Tregtia përtej kufijve" të programit Të bërit Biznes. Kjo ndodhi brenda 4 viteve, duke kryer shumë reforma të vogla. U bënë qindra ndryshime në ligje, rregullore dhe procese biznesi. Çdo ndryshim e bënte ndryshimin pasardhës më të lehtë.

*Reformat e bazuara në transaksione ndërtojnë më shpejt kapacitete.* Nëse ndryshimi i regjimit implementohet nga lart-poshtë, ai kërkon burime shumë të mëdha të jashtme. Kjo i irriton partnerët vendas, pasi përfitimet duket të largëta dhe jo të sigurta. Reforma e bazuar në transaksion prodhon rezultate më të mëdha dhe më të shpejta. Parimet janë të lehta për tu kuptuar dhe aplikuar në situata të ndryshme.

Me mbështetjen e RKBGJ, kapaciteti dhe profesionalizmi i Shërbimit për të Ardhurat në thjeshtimin, automatizimin, krijimin dhe implementimin e programit të tij të menaxhimit të rrezikut u rrit dukshëm. RKBGJ siguroi dhe trainim të specializuar dhe këshillim në disa fusha të caktuara, si psh një njësi për analizën e rrezikut, e cila ishte e përqendruar në parimet transaksionale. Drejtuesit e lartë janë mbështetur sa vjen e më shumë në drejtuesit e nivelit të mesëm dhe u kanë deleguar atyre kompetenca, gjë që i ka bërë proceset e biznesit më të lehta dhe më efikase;

*Ka qenë e mundur të kthehen në vlera monetare përfitimet e sjella nga çdo reformë.* Kthimi në vlerë monetare herët dhe shpesh ndihmon në popullarizimin e reformave doganore, si dhe sjell rezultate që reformuesit e doganës mund t'ia paraqesin zyrtarëve të lartë të cilët ankohen për mungesë progresi. RKBGJ u përpoq t'i kthente në vlerë monetare kursimet – si për tregtarët ashtu edhe për shtetin – që erdhën nga reformat doganore të implementuara së fundmi. Kursimet vjetore nga reformat doganore të cilat mund të ishin kthyer në vlera monetare ishin rreth 388 milionë dollarë. Psh, në shtator 2006 projekti llogarit kursimet e reformave për tregtarët kur koha e zhdoganimit të një kamioni në kufijtë e Gjeorgjisë ulet me një ditë. Kostoja e mbajtjes së një kamioni komercial në një ditë, 288 dollarë, u shumëzua me 139 mijë kalime kamionësh në 12 muajt e mëparshëm, gjë që rezultoi në një kursim vjetor të përllogaritur në 40 milionë dollarë. Dy vite më vonë vëllimi i tranzitit të kamionëve ishte rritur në 600 mijë, duke sjellë 133 milionë kursime shtesë në vit. RKBGJ përdori Modelin e Kostos Standarde të krijuar nga qeveria holandeze për të matur kostot për bizneset si rrjedhojë e barrave administrative që rrjedhin nga nevojat për raportim informacioni. Gjithashtu u përfshinë impaktet e drejtpërdrejta financiare mbi qeverinë dhe sektorin privat të cilat nuk janë të lidhura me kërkesat për informacion, si psh ulja apo shmangia e tarifave. Edhe kjo u vlerësua si vlerë monetare.

#### *Përfundimi*

Uljet dramatike të kohëve të zhdoganimit duke standardizuar e thjeshtuar procedurat doganore dhe futur menaxhimin e rrezikut në Gjeorgji nga viti 2005 në 2009 ulën dukshëm koston e të bërit biznes, si për tregtarët ashtu dhe për shërbimin e të ardhurave. Këto ulje u shoqëruan me rritje dramatike në xhiron e tregtisë, nga 3.4 miliardë dollarë në 2005, në 5.5 miliardë dollarë në vitin 2009, dhe në të ardhurat nga TVSH (60-65% të asaj që mbliidhet në kufi) nga 1.3 miliardë GEL në 2.5 miliardë GEL në të njëjtën periudhë kohore.

#### *Ndër përfitimet kyçe mund të përmenden:*

- Sistemi i menaxhimit të rrezikut uli numrin e inspektimeve fizike me 10-15% për importet dhe 13% për eksportet;
- Koha e nevojshme për lëshimin e mallrave u ul nga 3 apo më shumë ditë në një mesatare prej 2 orësh;
- Rreth 90% e të gjitha dërgesave tani zhdoganohen nëpërmjet kanalit të verdhë, duke u kontrolluar vetëm dokumentet;
- Synimi i implementimit të inspektimeve të bazuara në rrezik dhe auditeve pas zhdoganimit ka nxitur thjeshtimin e procedurave doganore. Këto procedura të thjeshtuara janë futur në disa regjime të ndryshme doganore, përfshirë magazinimin doganor, heqjen e përpunimit në hyrje, heqjen e përpunimit në dalje, importimin e përkohshëm, eksportin, ri-eksportin dhe mallrat e kthyer;
- Kërkesat për dokumentacion janë sqaruar dhe janë ulur dukshëm në numër. Sot kërkohen vetëm 2 dokumente për eksportin dhe 3 për importin.

Sistemet më të thjeshta e kanë bërë më të lehtë jo vetëm për bizneset që të jenë të rregullt, por edhe për qeverinë që të zbulojë evazionin. Tani inspektimet e bazuara në rrezikshmëri identifikojnë afërsisht 100% më shumë shkelje sesa identifikonin inspektimet fizike në të kaluarën.

implementimin e menaxhimit të rrezikut. Përmbledhja përmban udhëzime, metoda dhe shembuj të mënyrave si duhet zbatuar menaxhimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut në një administratë doganore.

## Përfundim

Një qasje efikase për zbulimin dhe trajtimin e rreziqeve është përdorimi i menaxhimit të rrezikut, i cili presupozon inspektime me përzgjedhje. Administratat doganore që përdorin 100% metoda kontrolli tradicional do të ishte mirë të ndryshonin qasjen e tyre. Kjo mund të jetë një sfidë afatshkurtër teksa Dogana dhe agjencitë e tjera kufitare hartojnë një strategji doganore me menaxhim rreziku sidomos në kontekstin aktual të shkurtimeve në buxhet, plus trainimet për personelin dhe drejtuesit mbi menaxhimin e rrezikut. Administratat doganore duhet të modernizojnë dhe të implementojnë praktikatat e mira më të fundit për menaxhimin e rrezikut.

Sipas një publikimi të UNCTAD për menaxhimin e rrezikut (UNCTAD, 2008), entet që dëshirojnë të përdorin menaxhim modern rreziku duhet të marrin parasysh këto hapa të rëndësishme:

- Personeli dhe drejtuesit duhet të pranojnë vlerat e shtuara dhe efikasitetin e menaxhimit të rrezikut. Kjo mund të arrihet me një politikë të menaxhimit të rrezikut dhe një plan menaxhimi strategjik, i cili mund të nxjerrë në pah objektivat dhe përparësitë si dhe të shpjegojë arsyet pse niset një sistem i ri;
- Kurset ndërgjegjëse për të gjithë organizatën mund të rrisin njohuritë për procedurat e reja. Duhet të organizohen kurse teknike të specializuara për personelin e përfshirë drejtpërsëdrejti në zbatimin dhe punën me procedurën e re;
- Struktura e brendshme e një administrate doganore duhet të përshtatet me reformat që ndërmerren, kryesisht nëpërmjet krijimit të një komisioni për menaxhimin e rrezikut, me përfaqësues nga departamentet rajonale dhe vendore të Doganës. Objektiva e një komisioni të tillë është diskutimi dhe miratimi i kriterëve të reja të rrezikut;
- Duhet të krijohet një njësi e veçantë në Doganë e cila të jetë përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe funksionimin e procesit të menaxhimit të rrezikut. Kjo njësi mund të mbledhë, klasifikojë dhe analizojë të dhënat mbi importuesit dhe transportuesit, me informacion që vjen nga burime si baza e të dhënave e OBD, raportet kombëtare për konfiskimin, apo administrata të tjera në bazë të marrëveshjeve të ndryshme;
- Ligjet dhe rregullat doganore duhet të shqyrtohen për tu siguruar se teknikat e menaxhimit të rrezikut që janë në zbatim janë në përputhje me kërkesat ligjore;
- Administratat doganore duhet të marrin në konsideratë përdorimin e manifesteve elektronike që janë harmonizuar me standardet ndërkombëtare në mënyrë që të mundësojnë identifikimin paraprak të dërgesave me rrezikshmëri të lartë.

## Bibliografia

- Banka për Zhvillim e Azisë (BZHA) (Gusht 2005), *Udhëzues për Menaxhimin e Rrezikut* [pdf]. Gjetet tek [www.adb.org/Projects/TradeFacilitation/Documents/Publications-RiskManagementGuide-ENG.pdf](http://www.adb.org/Projects/TradeFacilitation/Documents/Publications-RiskManagementGuide-ENG.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].
- Banka për Zhvillim e Azisë (BZHA) (prill 2006), Jeffrey Liang dhe Dorothea Lazaro, *Menaxhimi i rrezikut: Katalizator i Reformave dhe Modernizimit Doganor, Përvojat dhe Nismat e Vendeve Pjesëmarrëse në CAREC* [pdf]. Gjetet tek [www.adb.org/Projects/TradeFacilitation/Documents/risk-management-carec.pdf](http://www.adb.org/Projects/TradeFacilitation/Documents/risk-management-carec.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].
- Qeveria Australiane, Shërbimi Doganor Australian (Mars 2008), *Një propozim për zgjidhje të përmirësuara për tregtinë 2015 Draft për konsultim* [pdf]. Gjetet tek [www.daff.gov.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/671318/99f-cbfca-at2.pdf](http://www.daff.gov.au/_data/assets/pdf_file/0008/671318/99f-cbfca-at2.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 4 prill 2011].
- Zona e Posaçme Ekonomike e Aqaba (ASEZA) [faqe interneti]. Gjetet tek [www.aqabazone.com/?q+node/329](http://www.aqabazone.com/?q+node/329) [Lexuar për herë të fundit më 5 prill 2011].
- Beruashvili, Natalia; Olin McGill (Maj 2010), "Shpërthimi i nyjes: Sistemi i automatizuar i menaxhimit të rrezikut doganor i implementuar në Gjeorgji," në: *Leksionet e zgjuara*, Bashkëpunimi Financiar Ndërkombëtar, Grupi i Bankës Botërore [pdf]. Gjetet tek <https://smartlessons.ifc.org/smartlessons/lesson.aspx?id=1243> [Lexuar për herë të fundit më 4 prill 2011].
- Den Otter, Jacqueline (2009), "Reformat e tregtisë ndërkufitare në Serbinë e pas-luftës," në: *Reformat 2009*, Banka Botërore, Të bërit Biznes, fq. 78–83 [pdf]. Gjetet tek [www.wbginvestmentclimate.org/uploads/DB09\\_Reforms\\_Serbia.pdf](http://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/DB09_Reforms_Serbia.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 4 prill 2011].
- Frontex i BE (2011) Modeli i Përbashkët për Analizën e Rrezikut të Integruar të BE [faqe interneti]. Gjetet tek [www.frontex.europa.eu/faq](http://www.frontex.europa.eu/faq) [Lexuar për herë të fundit më 27 shtator 2011].
- KE, DP e Taksave dhe Bashkimi Doganor (2011), *Menaxhimi i rrezikut për Doganat në BE* [html]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/customs\\_controls/risk\\_management/customs\\_eu/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/index_en.htm) [Lexuar për herë të fundit më 20 shtator 2011].

BE, Bashkimi Doganor dhe Tatimor (2007), Plane, *Rrugët drejt doganave moderne* [pdf]. Gjetet tek [http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/abdilisikiler/Dokumanlar/customs\\_blueprint\\_en.pdf](http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/abdilisikiler/Dokumanlar/customs_blueprint_en.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 24 nëntor 2011].

KE, DP e Taksave dhe Bashkimi Doganor (2007), *Kuadër i Standardizuar për Menaxhimin e Rrezikut në Administratat Doganore të BE* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/framework\\_doc.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/framework_doc.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 24 nëntor 2011].

Komisioni Evropian (1987), *Rregullorja e Këshillit (EEC) Nr 2658/87 e 23 korrikut 1987 mbi tarifën dhe nomenklaturën statistikore dhe Tarifën e Përbashkëta Doganore* [html]. Gjetet tek <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31987R2658:EN:HTML> [Lexuar për herë të fundit më 30 mars 2011].

Kodi Doganor i BE, *Rregullorja e Këshillit (EEC) Nr 2913/92 e 12 tetorit 1992 që krijon Kodin Doganor të Komunitetit* [pdf]. Gjetet tek <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2913:20070101:EN:PDF> [Lexuar për herë të fundit më 4 prill 2011].

Komisioni Evropian (KE), 2007, *Udhëzimet për MIK në Ballkanin Perëndimor* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial\\_assistance/cards/publications/ibm\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial_assistance/cards/publications/ibm_guidelines_en.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 10 nëntor 2010].

Partneriteti Global për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë (GFPTT) (2005), *Udhëzimet për Menaxhimin e Rrezikut në Dogana* [pdf]. Gjetet tek [www.gfptt.org/uploadedEditorImages/00000341.pdf](http://www.gfptt.org/uploadedEditorImages/00000341.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 4 prill 2011].

Agjencia për të Ardhurat dhe Doganat e Mbretërisë së Bashkuar, Analizë: Pjesa 1: Analiza e rrezikut në kontrollin doganor [htm]. Gjetet tek [www.hmrc.gov.uk/manuals/inchpmanual/inchp08050.htm](http://www.hmrc.gov.uk/manuals/inchpmanual/inchp08050.htm) [Lexuar për herë të fundit më 21 shtator 2011].

ISO (2009) Udhëzimi 73 Fjalori i Menaxhimit të Rrezikut.

IOM (2010), *Raport i Misionit Vlerësues dhe Monitorues: Forcimi i MIK në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi* [pdf]. Gjetet tek [http://syb.icisleri.gov.tr/ortak\\_icerik/syb/Assessment\\_dhe\\_Monitoring\\_Mission\\_Report\\_final.pdf](http://syb.icisleri.gov.tr/ortak_icerik/syb/Assessment_dhe_Monitoring_Mission_Report_final.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].

Dogana e Indisë, Sistemi i Menaxhimit të Rrezikut i Doganës fiton Çmimin e Kryeministrit. [faqe interneti] Gjetet tek [www.cbec.gov.in/RMS-PM-award.htm](http://www.cbec.gov.in/RMS-PM-award.htm) [Lexuar për herë të fundit më 27 shtator 2011].

Bordi Qendror i Akcizës dhe Doganës [htm]. Gjetet tek [www.cbec.gov.in/RMS-PM-award.htm](http://www.cbec.gov.in/RMS-PM-award.htm) [Lexuar për herë të fundit në gusht 2011].

Lordache, Emilia dhe Voiculet, Alina Vasilica (Nëntor 2007), "Menaxhimi i rrezikut doganor në BE," *Gazeta Ekonomike Rumune*, fq. 55–72. Gjetet tek [www.rejournal.eu/Portals/O/Archiva/JE25/JE25IordacheVoiculet.pdf](http://www.rejournal.eu/Portals/O/Archiva/JE25/JE25IordacheVoiculet.pdf) [Lexuar për herë të fundit në gusht 2011].

Ots, R. (2010), "Bosnia dhe Hercegovina: Analiza e përbashkët e rrezikut mbi qarkullimin ndër-kuftar," *Lajmet e OBD* 62. Gjetet tek [www.scribd.com/doc/34567937/World-Customs-Organization#outer](http://www.scribd.com/doc/34567937/World-Customs-Organization#outer) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].

UNCTAD (2006), Shënime teknike mbi masat për lehtësimin e tregtisë, Botimi nr. 239, korrik 2006. Gjetet tek [www.eclac.org/Transporte/noticias/bolfall/5/25925/FAL239.htm](http://www.eclac.org/Transporte/noticias/bolfall/5/25925/FAL239.htm) dhe tek [HTTP://eo.unctad.org/ttl/technical-notes/TN12\\_RiskManagement.pdf](http://eo.unctad.org/ttl/technical-notes/TN12_RiskManagement.pdf) [Lexuar për herë të fundit në gusht 2011].

UNCTAD (2011), *Menaxhimi i rrezikut për Kontrollin Doganor* [pdf]. Gjetet tek [www.unctad.org/en/docs/TN12\\_RiskManagement.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/TN12_RiskManagement.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 30 mars 2011].

UNCTAD (2008), *Menaxhimi i rrezikut në procedurat doganore, Shënime teknike nr.12* [pdf]. Gjetet tek [http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN12\\_RiskManagement.pdf](http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN12_RiskManagement.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].

Banka Botërore (2006), *Reformimi i Procedurave Rregullatore për Importin dhe Eksportin: Udhëzues për praktikantët* [pdf], Korporata Ndërkombëtare e Financës, Grupi i Bankës Botërore. Gjetet tek [www.ifc.org/ifcext/sme.nsf/AttachmentsByTitle/BEER reforming the Regulatory Procedures Import Export/\\$FILE/ReformBookFinal.pdf](http://www.ifc.org/ifcext/sme.nsf/AttachmentsByTitle/BEER reforming the Regulatory Procedures Import Export/$FILE/ReformBookFinal.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 30 mars 2011].

OBD (28-29 qershor 2010), *Studim mbi Menaxhimin e Rrezikut* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/2.%20Event%20files/PDFs/riskmngtforum/riskmngt21062010.pdf](http://www.wcoomd.org/files/2.%20Event%20files/PDFs/riskmngtforum/riskmngt21062010.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 29 mars 2011].

OBD, *Rrjeti i zbatimit të ligjit në dogana (CEN)* [htm]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/home\\_cboverviewboxes\\_valelearningonCustomsvaluation\\_epcengien.htm](http://www.wcoomd.org/home_cboverviewboxes_valelearningonCustomsvaluation_epcengien.htm) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].

OBD (qershor 2008), *Rezoluta e Këshillit të Bashkëpunimit të Doganave mbi Rolin e Doganave në Shek. XXI* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Resolutions/Role%20of%20Customs%20in%20the%2021st%20Century%20June%202008\\_.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Resolutions/Role%20of%20Customs%20in%20the%2021st%20Century%20June%202008_.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 1 prill 2011].

OBD (dhjetor 2007), *Raport i OBD mbi prirjet dhe modelet: një vlerësim për krijimin e kapaciteteve*, Botimi 2 [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Capacity%20Building/Trends-Patterns/Trends2-EN.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Capacity%20Building/Trends-Patterns/Trends2-EN.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 30 mars 2011].

#### Shihni edhe:

Laporte, Bertrand (2011), "Sistemet e menaxhimit të rrezikut: mbledhja e të dhënave në administratat e doganave të vendeve në zhvillim," *Gazeta e OBD* 5/1 [pdf]. Gjetet tek [www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2011/1/Laporte.pdf](http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2011/1/Laporte.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 25 nëntor 2011]

# 6 Mundësitë për Projektimin e Pikave të Kalimit Kufitar

## PËRMBAJTJA

Hyrje	141
6.1 Synimet dhe objektivat e projektimit të PKK-ve	142
6.2 Infrastruktura dhe burimet për PKK-të e vogla	148
6.2.1 Projektet për PKK-të e vogla	148
6.3 Infrastruktura dhe burimet për PKK-të e mëdha	151
6.3.1 Kriteret e praktikave më të mira për PKK-të e mëdha	151
6.3.2 Pajisjet për inspektime dhe procedurat për korsinë e inspektimit parësor	151
6.3.3 Pajisjet dhe procedurat për inspektimin e mallrave pas hyrjes	152
6.3.4 Shërbime të tjera në PKK-të e mëdha	154
6.3.5 Projektet për PKK-të e mëdha	154
6.3.6 Projektimi i korsive të automjeteve	156
6.4 Ndërtesat dhe infrastruktura për PKK-të tokësore	163
6.4.1 Ndërtesat e administratës	163
6.4.2 Infrastruktura e PKK-së	164
6.4.3 Vlerësimi në vend i PKK-së	165
6.4.4 Financimi i projekteve përmirësuese të kufirit	166
Përfundime dhe rekomandime	169
Bibliografia	169
<b>Kutia 6.1</b> Matja e vonesave dhe kohës së kalimit të kufirit në PKK: Shembull i një praktike të mirë	141
<b>Kutia 6.2</b> Një shembull i nevojës për të modernizuar një PKK	141
<b>Kutia 6.3</b> Strategjia e kufirit e Mbretërisë së Bashkuar	142
<b>Kutia 6.4</b> Atributet e ndërtesave në PKK: Një shembull i një praktike të mirë në SHBA	143
<b>Kutia 6.5</b> Mundësitë për projektimin e PKK-ve: nevoja për dokumente dhe standarde	144
<b>Kutia 6.6</b> Një shembull i detyrave të planit të punës për modernizimin e një PKK-je tokësore	144
<b>Kutia 6.7</b> Programet e modernizimit të PKK-ve: Shembull i një praktike të mirë	145
<b>Kutia 6.8</b> Modernizimi i PKK-së: bashkëpunimi mes vendeve fqinje	146
<b>Kutia 6.9</b> Agjencitë që gjenden zakonisht në PKK-të amerikane (tokësore)	147
<b>Kutia 6.10</b> Sistemet e reja të avancuara për kontrollin doganor në PKK: Shembulli i Federatës Ruse	153
<b>Kutia 6.11</b> Menaxhimi i qarkullimit: Shembull i një praktike të mirë	155
<b>Kutia 6.12</b> Një PKK e re në Ludonka, kufiri Rusi-Letoni	156
<b>Kutia 6.13</b> Një PKK e re në kufirin Rusi-Poloni	156
<b>Kutia 6.14</b> Procesi i projektimit të PKK-së: Shembull i një praktike të mirë	160
<b>Kutia 6.15</b> Ndriçimi i jashtëm për PKK-të	162
<b>Kutia 6.16</b> Përmbajtja e udhëzimeve për projektimin e PKK-ve: Shembull i një praktike të mirë	163
<b>Kutia 6.17</b> Shembull i një PKK-je me një zyrë	165

<b>Kutia 6.18</b>	PKK Mokransy në Bjellorusi	165
<b>Kutia 6.19</b>	Partneriteti privat-publik për modernizimin e PKK-ve në Turqi	167
<b>Diagrama 6.1</b>	Konfigurimi bazë për një PKK të vogël (deri në 100 automjete në ditë)	149
<b>Diagrama 6.2</b>	Skica e një PKK-je me nivel të ulët qarkullimi (deri në 50 automjete në ditë)	150
<b>Diagrama 6.3</b>	Skica e një PKK-je me nivel të ulët qarkullimi (deri në 50 automjete në ditë) afër një lumi apo ure	150
<b>Diagrama 6.4</b>	Projekti linear tradicional i korsisë së inspektimit parësor	156
<b>Diagrama 6.5</b>	Inspektimi parësor me shumë korsi lineare	157
<b>Diagrama 6.6</b>	PKK me disa korsi lineare për inspektim parësor dhe parking në formë kurriz peshku	157
<b>Diagrama 6.7</b>	PKK e madhe e thjeshtuar, me korsi lineare dhe parking në formë kurriz peshku	158
<b>Tabela 6.1</b>	Lista e pajisjeve dhe instrumenteve për PKK-të e mëdha	153
<b>Tabela 6.2</b>	Hapësira mesatare e zyrave të PKK-ve në BE	164
<b>Tabela 6.3</b>	Hapësirat e caktuara për punonjësit parandalues dhe ligjzbatues	164

## 6. Mundësitë për Projektimin e Pikave të Kalimit Kufitar

### Hyrje

Një PKK duhet të mundësojë përpunimin efikas të qarkullimit të ligjshëm, të ketë ambiente për zbulimin e shkeljeve, si dhe të ofrojë një imazh të mirë të shtetit që përfaqëson.

Si me çdo infrastrukturë tjetër, ndërtimi dhe projektimi i PKK-ve ka shumë aspekte dhe secili vend shpesh ka standardet e tij. Mundësitë për konfigurimin e PKK-ve të paraqitura në këtë kapitull janë thjesht shembuj të praktikave më të mira, megjithëse nuk përfaqësojnë domosdoshmërisht standardet e shteteve individuale anëtare të OSBE apo shteteve anëtare të KEKBE.

Ky kapitull do të përshkruajë se si administrata të ndryshme doganore kanë projektuar, ndërtuar, rinovuar, riparuar dhe mirëmbajtur PKK-të e tyre. Nga një këndvështrim ekonomik/tregtar, një tipar thelbësor i një PKK-je që funksionon mirë është rrjedha e pandërprerë e qarkullimit. Në rast të krijimit të radhëve, përparësi duhet t'i jepet gjithmonë përsheptimit të qarkullimit. Më vonë mund të ngrihen kontrole të tjera, psh në depot e zhdoganimit në brendësi të territorit.

Qarkullimi në PKK është rritur shumë këto dekadat e fundit. Megjithatë, ndërtesat në të cilat autoritetet kufitare punojnë çdo ditë shpesh janë dhjetëra vjeçare dhe të krijuara për nivele shumë më të ulëta qarkullimi. Në këto PKK të vjetra pajisjet shpesh janë të vjetëruara ose nuk

ekzistojnë fare. Infrastruktura shpesh nuk është optimale për numrin e madh të detyrave që duhet të kryejnë autoritetet kufitare ditët e sotme, shumica e të cilave janë të lidhura me sigurinë dhe lehtësimin e tregtisë.

Ky kapitull do të rendisë disa praktika të mira në lidhje me mundësitë e projektimit të PKK-ve, të cilat mund t'i ndihmojnë agjencitë kufitare të krijojnë mjedise pune më të mira, të cilat pastaj do të ndihmojnë në përmirësimin e performancës së personelit. Në kapitull përfshihen edhe lista me pajisje të cilat mund të ndihmojnë zyrat dhe drejtuesit e Doganës dhe të rojeve kufitare të përmbushin detyrimet e tyre.



Radhë automjetesh për të hyrë në SHBA nga Tihuana, Meksikë.

#### KUTIA 6.1

### Matja e vonesave dhe kohës së kalimit të kufirit në PKK: Shembulli i një praktike të mirë

Një studim i Administratës Federale për Autostradat të Departamentit të Transportit të SHBA mbi vonesat dhe kohët e kalimit të kufirit në PKK El Paso – Ciudad Juarez sjell një shembull të një praktike të mirë të përdorimit të teknologjive që: a) mund të masin lehtësisht dhe saktësisht kohët e kalimit të automjeteve komerciale dhe të pasagjerëve, dhe b) mund të transferohen lehtësisht në PKK të tjera.

Pjesa e parë e projektit vlerësoi teknologjinë RFID (Identifikim me atë të Frekuencave Radio). Pjesa e dytë e projektit përfshinte 6 detyra:

- Kontaktimi i aktorëve të përfshirë në projekt
- Vlerësimi i teknologjive
- Hartimi i një plani zbatimi
- Demonstrimi i efikasitetit të teknologjisë
- Vlerësimi i rezultateve
- Përgatitja e një raporti përfundimtar

#### Detyra 1: Kontaktimi i aktorëve të përfshirë në projekt

Hapi i parë ishte identifikimi i aktorëve të përfshirë në projekt dhe i nevojave të tyre, si dhe vlerësimi i pengesave ndaj mbledhjes së të dhënave për kohën e kalimit të kufirit. Në këtë rast, aktorët e përfshirë ishin kompanitë e transportit me kamionë, agjencitë shtetërore dhe vendore për planifikimin e transportit, Dogana e SHBA dhe ajo e Meksikës, Administrata Federale e Autostradave, etj.

#### Detyra 2: Vlerësimi i teknologjive

U krijua një test për të demonstruar kapacitetin e pajisjeve RFID për të llogaritur kohën e udhëtimit në një mjedis real.

#### Detyra 3: Hartimi i një plani zbatimi

U instaluan lexues RFID në anën meksikane të kufirit si dhe në dalje të PKK-së, nga ana amerikane. U krye një test në vend, duke përdorur mostra për RFID të dhëna nga Agjencia e SHBA për Doganat dhe Mbrojtjen e Kufirit, si pjesë e programit për Tregti të Lirë dhe të Sigurtë (FAST). U provua që një sistem i bazuar në RFID mund të përdoret për të llogaritur kohët e udhëtimit për automjetet komerciale në një PKK.

#### Detyrat 4, 5 dhe 6 (hapat e fundit) përfshinin:

Në vitin 2009 u dhanë fonde për të instaluar pajisje të përhershme matjeje në PKK në El Paso. Më vonë, me sigurimin e fondeve të tjera këta matës u vunë dhe në vende të tjera. Aktualisht po shqyrtohen problemet në lidhje me komunikimin, manipulimin dhe ruajtjen e të dhënave, ashtu si në rastin e shpërndarjes së të dhënave. Dy detyrat e fundit përfshijnë vlerësimin e rezultateve të mbledhjes së të dhënave, si dhe përgatitja e një raporti përfundimtar.

Burimi: U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, April 2009.

## KUTIA 6.2

### Një shembull i nevojës për të modernizuar një PKK

Raporti i USAID për Projektin e Reformës dhe Konkurrueshmërisë së Politikave Ekonomike të Mongolisë përshkruan një studim të kryer në prill 2008 me 550 shoferë kamionësh që kaluan kufirin mongol. Studimi zbuloi kohët mesatare të pritjes në PKK tokësore mes Zamiin Uud (Mongoli) dhe Erlian (Kinë):

- 23.5 orë për të inspektuar kamionë me ngarkesa jo-uniforme
- 28.5 orë për të skanuar ngarkesa uniforme
- 135 orë për të transferuar ngarkesa jo-uniforme nga kamioni në tren
- 34.2 orë për kamionët që presin në Kinë për të mbërritur në PKK Zamiin Uud në Mongoli

PKK-ja tokësore dukej qartë që ishte shumë e ngarkuar dhe jo efikase. U hartua një plan përmirësimi, në të cilin infrastruktura fizike u përmirësua në këto mënyra:

- Zgjerim i zonës së inspektimit për të lehtësuar inspektimet dhe përmirësuar qarkullimin e kamionëve;
- Ndarja e qarkullimit të kamionëve komercialë nga qarkullimi i pasagjerëve;
- Ndarja e ngarkesave të kamionëve sipas llojit: kamionët me ngarkesa uniforme shkonin direkt në një skaner tunel me rreze X, kurse ato jo-uniforme tek një zonë inspektimi.

Pastaj u analizuan rezultatet kosto-përfitim në PKK. Investimi në infrastrukturë kishte qenë 2.5 milionë dollarë amerikanë. Sipas Ritmit të Fitimit të Brendshëm Ekonomik (RFBE), me një kosto mesatare ditore prej 37 dollarësh për kamion, dhe koston ditore të inventarit prej 7 dollarësh, përfitimet u përlogaritën në më shumë se 200%.

*Burimi:* USAID, 2008, p. 1.

Projektimi dhe ndërtimi i PKK-ve të reja apo rinovimi i të vjetrave është një procedurë me shumë aspekte. Megjithatë, ajo është thelbësore për lehtësimin e tregtisë dhe përmbushjen e nevojave për siguri personale dhe siguri gjatë punës.

## 6.1 Synimet dhe objektivat e projektimit të PKK-ve

Që të përcaktohen synimet e projektimit të një PKK-je duhet të ekzistojë një strategji për kufijtë kombëtarë (Shih Kutia 6.3). Vetëm atëherë agjencitë kufitare mund të fillojnë të vendosin mbi kriteret e konfigurimit, të vendosin cilat PKK duhet të rinovohen apo zgjerohen, apo të vendosin ku duhet të ndërtohen PKK-të e reja. Strategjitë e kufirit duhet të përfshijnë parime në lidhje me kufijtë kombëtarë dhe duhet të identifikojnë rreziqet dhe kërcënimet që janë të pranishme në kufij të caktuar.

Psh, një PKK mund të jetë e nevojshme të ndërtohet për shkak të kontrabandimit/trafikimit në një rajon të caktuar. Nuk duhet harruar as fakti se PKK-të luajnë një rol të madh shoqëror për komunitetet ndërkufitare.

Siguria në PKK duhet të ekuilibrohet me nevojën për masa lehtësuese për tregtinë, si psh ulja e vonesave kohore për eksport-importin. PKK-të mund të përfshihen edhe në nisma qeveritare për rritjen e eksporteve, rritjen e punësimit dhe uljen e varfërisë.

Nëse duhet ndërtuar PKK të reja apo duhet të rinovohen dhe modernizohen ambientet ekzistuese duhet patjetër të përgatiten skica të përgjithshme si dhe udhëzime për ndërtim dhe mirëmbajtjen. Në shumë vend administratat doganore miratojnë projektet e infrastrukturës së PKK-ve dhe madje edhe mbikëqyrin projektimin dhe ndërtimin.

## KUTIA 63

### Strategjia e kufirit e Mbretërisë së Bashkuar

Siç është përshkruar në një dokument të botuar nga Instituti i Londrës për Kërkimet Publike për Politikën mbi sigurinë kufitare në MB të Britanisë së Madhe dhe Irlandës së Veriut, që në vitin 2007 Strategjia Kufitare e MB ka synuar "eksportimin" e kufirit duke kryer sa më shumë kontrolle kufitare që në vendet e tjera. Një synim tjetër është edhe përmirësimi i "integritetit" të dokumenteve të kontrollit kufitar (psh përdorimi i dokumenteve biometrike) dhe përdorimi më i mirë i të dhënave si instrument menaxhimi kufiri, nëpërmjet programit "e-kufijtë". Kjo strategji rendit 5 parime të sigurisë dhe menaxhimit efikas të kufirit:

- Vepro shpejt;
- Përqëndroji përpjekjet;
- Menaxho hinkat;
- Maksimizimi i thellësinë dhe shtrirjen e mbrojtjes kufitare;
- Siguro dhe parandalo.

Strategjia kufitare e MB bazohet në një proces menaxhimi rreziku, sepse nuk është e mundur as fizikisht e as ligjorisht të kryhen 100% kontrolle kufitare efikase (për shkak të detyrimeve të BE) dhe sepse ekonomia e MB përfiton dhe varet nga lëvizja më e lirë e mundshme e njerëzve dhe mallrave.

Strategjia e MB identifikon 5 fusha rreziku që duhen trajtuar:

- Dobësi në kontrollin e imigracionit;
- Humbje nëpërmjet evazionit fiskal në kufi (të ardhurat nga kufiri përbëjnë 5% të taksave të mbledhura në MB);
- Krimi ndërkombëtar i organizuar, si psh trafikimi i drogave;
- Terrorizmi;
- Fusha që ka lidhje me nevojën për të përjashtuar mallrat e ndaluara dhe ruajturi kontrollin mbi mallrat e kufizuara.

*Burimi:* Gregory, 2009, p. 6.



Edhe infrastruktura e PKK-së shpesh vendoset nga ministritë e brendshme apo ministritë e punëve publike, të cilat pastaj kryejnë edhe ndërtimin dhe mirëmbajtjen e asfaltit. Skica më të hollësishme të këtyre planeve të punës do të përshkruhen më vonë në këtë kapitull.

Një shembull i një skice të mirë të një PKK-je mund të gjendet në Udhëzuesin për Skicën e një PKK-je Tokësore të SHBA (Shih Kutia 6.4) Aty përshkruhen objektivat për arkitekturën e një PKK-je amerikane, e cila bazohet në këto katër elemente:

- Respekt për imazhin
- Respekt për funksionin
- Respekt për mjedisin
- Respekt për ekonominë

Në SHBA arkitektura e konsideruar e përshtatshme për PKK nuk lejon dominimin e asnjërit prej këtyre elementeve, por i jep secilit element rëndësinë e tij.

Kur projektohet një PKK si praktikë e mirë, objektiva është përcaktimi i nevojave të PKK-së së re dhe marrja në konsideratë e tyre gjatë ndërtimit të ambienteve eficiente, ekonomike dhe fleksibël. Projekti/skica duhet të pasqyrojë funksionin e PKK-së si dhe veprimtarinë e saj. Gjithashtu duhet të lejojë ndarjen normale të detyrave dhe rrjedhën e veprimtarive, organizatën dhe grupet e punës brenda ambienteve, si dhe një përkufizim të standardeve

minimale të performancës. Projekti duhet të përfshijë edhe modele tipike të përgjithshme për ato elemente që janë të përbashkëta për të gjitha PKK-të.

Megjithatë, megjithëse është e qartë që PKK-të kanë disa tipare të përbashkëta, nuk ekziston një PKK prototip dhe asnjë zgjidhje projektimi që të jetë e pranueshme universalisht. Lloji i qarkullimit, vëllimi dhe ambientet, të gjitha këto sjellin kërkesa të ndryshme fizike. Si në rastin e projektimit të çdo lloji ndërtese, profesionistët që merren me planifikimin duhet të eksplorojnë dhe të hartojnë një program e projektojnë zgjidhje të cilat u përgjigjen nevojave dhe kufizimeve specifike që ka një PKK e caktuar.



PKK mes SHBA – Kanada.

iStockphoto

#### KUTIA 6.4

### Atributet e ndërtesave në PKK: Një shembull i një praktike të mirë në SHBA

Udhëzuesi i Plotë i Skicës së Ndërtesës, një program i Institutit Kombëtar të Shkencave të Ndërtimit rendit pesë objektivat e projektimit të një PKK-je, siç jepen në Udhëzuesin për Skicën e një PKK-je tokësore në SHBA:

- *Eстетika*: Një PKK duhet të japë një mirëseardhje të sjellshme, por duhet të jetë dhe zyrtare, që të pasqyrojë statusin e saj zyrtar dhe funksionin serioz të zbatimit të ligjit. Ajo duhet të jetë në përputhje me stilet rajonale dhe vendore, të përfshijë programin Arti në Arkitekturë, dhe të jetë e ndjeshme ndaj strukturave historike ekzistuese dhe ndaj mjedisit vendor;
- *Funksionale dhe operacionale*: Ndërtimi i një PKK duhet të planifikohet në mënyrë të atillë që veprimtaria të mos ndërpritet si dhe të mundësohet rritja afatgjatë. Duhet të sigurohen rrugë të përcaktuara qartë për qarkullimin dhe personelin. Duhet marrë në konsideratë edhe impakti pamor mbi personat që afrohen në PKK; duhet të garantohet që publiku të mund t'i shohë qartë punonjësit, si dhe që të jenë integruar mirë shenjat/tabelat. PKK-të duhet të mundësojnë inspektimin e katër llojeve bazë të qarkullimit: këmbësorë, automjete jo-komerciale, automjete komerciale dhe autobusë.
- *Produktive*: Një projekt i një ndërtese efikase përfshin pesë parime thelbësore. Ai duhet të mbrojtë shëndetin dhe mirëqenien dhe të sigurojë një mjedis të rehatshëm. Duhet të sigurojë mundësi për ndryshime

në mënyrën e punës; duhet të integrojë me efikasitet teknologjinë dhe duhet të sigurohet që mjedisi i punës të jetë i besueshëm, me sisteme, pajisje dhe instrumente ndërtimi që funksionojnë gjithmonë dhe mirëmbahen;

- *E sigurt*: Megjithëse duhet të ekzistojnë masa sigurie të nevojshme, është mirë që të minimizohet imazhi i një PKK-je si një "fortesë". Përkundrazi, zonat publike duhet të jenë mikpritëse dhe të aksesueshme. Zonat e pakontrolluara duhet të minimizohen, dhe inspektorët duhet të jenë në gjendje të monitorojnë vizualisht qarkullimin dhe personat. Inspektimet duhet të kryhen në vende ku personat dhe mallrat mund të shihen lehtësisht nga shumë punonjës;
- *E qëndrueshme*: Në shumicën e rasteve PKK-të nuk mbyllen kurrë, duke punuar papushim 7 ditë në javë, 24 orë në ditë. Pajisjet e tyre duhet të kenë standardet më të larta të industrisë dhe të mos kenë shumë nevojë për mirëmbajtje. Ndërtesat duhet të jenë eficiente përsa i përket energjisë si dhe të përgjegjshme ndaj mjedisit. Pasoja e tymit të shkarkuar nga automjetet, ndotjes dhe nxehtësisë që lëshojnë makinat në pritje duhet të minimizohen. Duhet të maksimizohet përdorimi i dritës së diellit në ndërtesa, si dhe ajrosja natyrore. Gjithashtu duhet të minimizohet përdorimi i ujit.

Burimi: Conway, 2010.

## KUTIA 6.5

### Mundësitë për projektimin e PKK-ve: nevoja për dokumente dhe standarde

Kur projektohen PKK të reja, rinovohen dhe modernizohen ato ekzistuese, apo kryhet mirëmbajtje dhe riparime, praktika e mirë dikton që të ketë dokumente udhëzues për projektin, si dhe standarde. Në SHBA, psh, Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme (ASHP) dhe kontraktorët e saj duhet të respektojnë Udhëzuesin për Skicën e një PKK-je tokësore në SHBA si dhe një sërë standardesh kombëtare. Këtu përfshihen:

- Standardet për ambientet e Shërbimit të Ndërtimeve Publike (SASHNP). Ky dokument përshkruan kodet e ndërtesave, rregulloret federale, si dhe standardet e Shoqatës Kombëtare për Mbrojtjen ndaj Zjarrit dhe Shoqatës Amerikane për Testim dhe Materiale (ASTM), si detyrim për të gjitha ndërtesat federale të kontrolluara nga ASHP. Ajo mbulon ndërtimin e ndërtesave të përgjithshme, sistemet, përfundimin dhe cilësinë, si dhe respektimin e kodeve të ndërtimit, standardet e aksesibilitetit (për persona me karrige me rrota, etj.), ndërtesat historike, ruajtjen e energjisë, bojën me prani plumbi, projekt të qëndrueshëm, materiale të riciklueshme, cilësinë e ajrit brenda, mospërdorimin e azbestit, uljen e pranisë së radonit, ligjin për politikën mjedisore, standardet metrike si dhe koston e ciklit të jetës. SASHNP jep udhëzime në lidhje me cilësinë e projektimit të ambienteve dhe projektimit të ambienteve të jashtme, projektit arkitekturor dhe interior, inxhinierimit strukturor (përfshirë strukturën anti-sizmike), inxhinierimin mekanik, elektrik, të mbrojtjes kundër zjarrit si dhe kërkesat e tjera në lidhje me projektimin dhe ndërtimin;
- Studime zhvillimore, programe lehtësimi apo studime fizibiliteti. Këto dokumenta përcaktojnë shtrirjen specifike të punës që është miratuar për projekte të veçanta për ndërtimin e PKK-ve, përfshirë kërkesat për hapësirë, buxhetet për projektin, afatet kohore si dhe kërkesa specifike, unike për projekte të veçanta;
- Udhëzuesi i Çmimeve i ASHP dhe Shërbimi i Ndërtimeve Publike. Ky dokument paraqet politikat

e përdorura nga SHNP për të vlerësuar pasuritë e patundshme dhe shërbimet e tjera përkatëse të agjencive federale;

- Standardet për rehabilitim dhe udhëzimet për rehabilitimin e strukturave historike. Ky dokument përcakton procedurat dhe detyrimet e agjencive federale në rastet e strukturave/ndërtesave historike;
- Kontratat arkitekturore/inxhinierike. Këto përcaktojnë shtrirjen e projekteve të veçanta dhe përgjegjësinë e tyre për shërbimet. Këto kontrata përcaktojnë edhe pikat e ndryshme që duhen respektuar. Lista mund të përfshijë këto kategori: përputhja me kodin e ndërtimit, detyrimet për aksesibilitet (psh të personave me aftësi të kufizuara), përputhja me rregullat e kursimit të energjisë, politikën dhe rregulloret për mjedisin, kërkesat e ASHP, kërkesat metrike, për projektin, projektimi me ndihmën e kompjuterit, Sistemi i Specifikimeve i Institutit Amerikan të Arkitektëve, menaxhimi i mbetjeve të rrezikshme, partneriteti si dhe koncepti i artit në arkitekturë;
- Standardet e Departamentit të Transportit. Projektimi i rrugëve duhet të jetë në përputhje me kërkesat e Departamentit të Transportit të atij shteti. I gjithë qarkullimi rrugor dhe sinjalistika duhet të përmbushë kriteret e Manualit për Mjetet Uniforme të Kontrollit të Qarkullimit (MMUKQ) i cili administrohet nga Administrata Federale për Autostradat;
- Kodet vendore, aty ku ka. Politikën për përputhjen e ndërtesave federale me kërkesat e kodeve të ndërtimit.
- Standardet Uniforme për Aksesibilitet në Ndërtesa Federale (UFAS) dhe Udhëzimet për Aksesibilitetin e Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara (ADAAG). PKK-të duhet të projektohen në mënyrë të atillë që të jenë të lehta për tu përdorur nga personat me aftësi të kufizuara, në përputhje me UFAS dhe ADAAG.

*Burimi:* US, GSA, 2011.

## KUTIA 6.6

### Një shembull i detyrave të planit të punës për modernizimin e një PKK-je tokësore

Raporti për Projektin e Reformës dhe Konkurrueshmërisë së Politikave Ekonomike të Mongolisë përshkruan këto detyra që u kryen gjatë modernizimit të një PKK-je tokësore mes Mongolisë dhe Kinës:

- Auditim i hartave ekzistuese, informacionit, statistikave, standardeve kombëtare dhe ndërkombëtare, udhëzimeve kombëtare për arkitekturën;
- U morën kopje të projekteve të PKK-ve të huaja, që janë praktika të mira ndërkombëtare;
- U mbledhën të dhëna, u kryen studime dhe teste në terren për të verifikuar të dhënat ekzistuese, për të përcaktuar një konfigurim të përmirësuar, modern e të përshtatshëm për atë PKK, si dhe u renditën kriteret për të ndihmuar në përgatitjen e skicave arkitekturore dhe inxhinierike;

- U përgatit një skicë paraprake e PKK-së, duke përfshirë vendndodhjen e rrugëve të reja lidhëse, bazuar në standardet kombëtare dhe ndërkombëtare për kontraktim dhe inxhinieri;
- U përgatitën metoda të pranueshme prokurimi për ndërtimin e PKK, të shoqëruara me dokumente për tender, specifitime teknike dhe një listë punimesh inxhinierike civile;
- U identifikuan dhe u bënë përpjekje për zgjidhjen e nevojave administrative që mund të vonojnë progresin e projektit, përfshirë lejet, miratimet, marrjen e tokës, zhvendosjen e shërbimeve, vlerësimin e impaktit mbi mjedisin, si dhe nevojat në lidhje me ligjet për mbrojtjen e trashëgimisë historike, etj.

*Burimi:* USAID, 2008, p.6.

Në SHBA, agjencitë e Shërbimeve Federale të Inspektimit të cilat përdorin PKK-të konsultohen që në fazat fillestare të një projekti të ri. Ata përfshihen si partnerë të barabartë në procesin e projektimit, për të garantuar përmbushjen e kriterëve të Udhëzuesit të SHBA për Projektimin.

Jo të gjitha vendet kanë udhëzues specifikë për projektimin e PKK-ve. Megjithatë, kompanitë e ndërtimeve civile, kontraktorët e ndërtimit si dhe kompanitë për inxhinierimin e rrugëve, shërbimit elektrik dhe ujit duhet të respektojnë standardet kombëtare për ndërtim, riparim dhe mirëmbajtje. Duhet të ketë një evidencë të standardeve kombëtare në një ministri të punëve publike. Kjo do të mundësonte një analizë të situatës aktuale dhe identifikim të mangësive në një udhëzues projektimi PKK-sh që krijohet apo ekziston. Hartimi i një udhëzuesi është proces i vazhdueshëm. Kutia 6.6 përshkruan disa prej detyrave që janë përfshirë në modernizimin dhe përmirësimin e një PKK-je rrugore mes Mongolisë dhe Kinës. Kjo mund të shërbejë si udhëzues për projekte të tjera modernizuese në atë rajon.

Një udhëzues projektimi duhet të japë objektiva për PKK të mëdha dhe të vogla. Këto objektiva duhet të përfshijnë çështjet funksionale dhe operacionale, produktivitetit, sigurinë dhe qëndrueshmërinë. Ky kapitull do të diskutojë

më në hollësi më poshtë mbi objektivat për projektimin e PKK-ve.

Personeli i agjencive kufitare nuk janë inxhinierë civilë, analizues terrenesh, hidraulikë apo elektrikistë të kualifikuar, dhe nuk duhet të pritet prej tyre që të marrin një fuçë e të lyejnë muret, apo të kryejnë mirëmbajtje dhe riparime. Projektimi, ndërtimi dhe mirëmbajtja e ndërtesave dhe pajisjeve të PKK mund të bazohet në modele të ndryshme. Në SHBA, psh, agjencia federale që siguron shërbime të menaxhimit të ambienteve në shumicën e PKK-ve është Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme (ASHP).



Tabelë doganore në një PKK.

#### KUTIA 6.7

### Programet e modernizimit të PKK-ve: Shembull i një praktike të mirë

Ky shembull i një praktike të mirë ka të bëjë me një program modernizimi të PKK-ve tokësore, të zhvilluar nga SHBA duke përdorur fonde të caktuara nga Kongresi në përputhje me Aktin për Rimëkëmbjen dhe Ri-investimin, të shkurtit 2009.

Planet e modernizimit përfshinin:

- Përmirësimi i teknologjisë dhe modernizimi i infrastrukturës së PKK-ve tokësore të SHBA;
- Ndhmë në përmbushjen e misionit të ADMK për sigurimin e kufirit dhe lehtësimin e udhëtimit dhe tregtisë së ligjshme.

Kongresi miratoi një total prej 420 milionë dollarësh për të financuar:

- Projektimin dhe ndërtimin e shumë PKK-ve të reja tokësore;
- Riparimin dhe ndryshimin e PKK-ve tokësore ekzistuese.

Një metodë e quajtur Vlerësimi Strategjik i Burimeve solli si rezultat:

- Një plan strategjik për modernizimin e ndërtesave ekzistuese dhe rekomandime për ndërtesa të tjera;
- Përfundimin që për të rikapitalizuar inventarin e PKK do të duheshin mbi 6 miliardë dollarë;
- Një listë të nevojave për projekte përparësore, bazuar në kriteret objektive. Disa PKK u klasifikuan në bazë të nevojës së tyre për modernizim, në një shkallë

ku vlerat nga 83.3 – 100 klasifikoheshin si “kritike”, ato nga 66-83.29 “urgjente”, dhe 50-66 si “të larta”. Shembuj të rinovimeve të nevojshme përfshijnë: çati që pikojnë, themele të dobëta prej druri, dëmtim nga uji, asbest si dhe infrastrukturë e dëmtuar, e papërshtatshme për përdorimin e pajisjeve moderne.

Ndër forcat shtytëse pas këtyre planeve për modernizim ishin:

- Evolucionin e shpejtë pas 11 shtatorit i misionit dhe nevojave operacionale të ADMK;
- Fakti që ndërtesat e PKK-ve ishin mesatarisht 40 vjeçare, disa edhe më shumë se 70 vjeçare, pa asnjë modernizim që nga ndërtimi i tyre;
- Ambiente ekzistuese të ngarkuara, për shkak të vëllimit në rritje të trafikut dhe të nivelit të personelit;
- Pamundësia për t'i përshtatur ambientet ekzistuese me teknologjitë e reja të inspektimit;
- Nevoja në rritje të inspektimit që kërkojnë hapësira operacionale më të sigurta.

Kontrata për këtë modernizim ka tre synime: injektimi i fondeve në ekonomi, modernizimi i PKK-ve të SHBA, dhe përfshirja e biznesit të vogël. Kontrata u lidh me Korpusin e Xhenios të Ushtrisë së SHBA, Administratën e Shërbimeve të Përgjithshme të SHBA dhe drejtpërsëdrejti me bizneset e vogla.

Burimi: U.S. Customs and Border Protection, June 2009.

Duke shqyrtuar se si menaxhohen asetet e PKK-ve nga agjencitë kufitare të vendeve të tjera dhe se si i zgjidhin ata problemet mund të nxirren mësim të vlefshme. Gjithashtu i dobishëm është edhe krahasimi i praktikave më të mira të përdorura në mjedise pune të ngjashme. Secili vend duhet të gjejë rrugën e tij drejt strategjive më të mira për PKK-të. Duhet krijuar udhëzime dhe standarde për projektimin e PKK-ve, të hartohen strategji për zhvillimin e teknologjisë si dhe të sigurohen fonde.

Kutia 6.7 në faqen e mëparshme tregon programin e ADMK të SHBA për modernizimin e PKK-ve tokësore. Ky veprim kërkoi miratimin e legjislacionit të ri që autorizonte modernizimin e PKK-ve tokësore dhe lëshimin e fondeve.

Gjithashtu rekomandohet që PKK-të të planifikohen dhe ndërtohen në partneritet, me agjencitë kufitare nga të dyja anët e kufirit. Një shembull i kësaj janë partneritetet që janë krijuar mes SHBA dhe Kanadasë (shih Kutinë 6.8) dhe mes SHBA dhe Meksikës. Këto kanë qenë rezultat i Marrëveshjes për Tregtinë e Lirë në Amerikën e Veriut (NAFTA), e cila hyri në fuqi në vitin 1994 dhe eliminoi shumë pengesa ndaj tregtisë mes SHBA dhe fqinjëve të saj. Këto partneritete kanë sjellë një sërë studimesh të dobishme, psh një analizë të mënyrave afatshkurtra dhe

jo të kushtueshme për zgjidhjen e infrastrukturës rrugore dhe hinkave të menaxhimit të qarkullimit që ngadalësojnë lëvizjen e njerëzve dhe mallrave në kufirin SHBA-Meksikë. Këto nisma janë të dobishme për çdo agjenci kufitare që përjeton hinka të menaxhimit të qarkullimit në PKK-të e saj.

Në vitin 1968 u miratua Konventa e Vjenës për Shenjat dhe Sinjalistikën Rrugore nga Këshilli Ekonomik dhe Shoqëror i Kombeve të Bashkuara. Ajo është një traktat ndërkombëtar për rritjen e sigurisë në rrugë nëpërmjet sistemeve të standardizuara të sinjalistikës ndërkombëtare të përdorura në rrugë.

Shenja ndërkombëtare që tregon një PKK tokësore është një disk i bardhë me bordurë të kuqe dhe me një shirit horizontal të kuq. Zakonisht sipër dhe poshtë këtij shiriti janë fjalët “Douane” dhe përkthimi i saj në gjuhën e vendit përkatës. Megjithëse ndonjëherë shfaqet fjala “Police”, (Policia), PKK-të shpesh quhen pika apo posta “doganore”. Kjo ndonjëherë sjell një konfuzion përse i përket funksionit të PKK-ve. Pavarësisht shenjës ndërkombëtare të PKK, funksioni i një PKK është menaxhimi i kufirit. Kjo kryhet nga disa institucione apo agjenci kufitare të ndryshme, jo vetëm Dogana. Këtu mund të përfshihen, ndër të tjera, tre kryesore:

#### KUTIA 6.8

### Modernizimi i PKK-së: bashkëpunimi mes vendeve fqinje

Një studim i përbashkët i kryer nga Administrata Federale e Autostradave e Departamentit të Transportit të SHBA dhe Komisioni i Përbashkët i Punës SHBA-Meksikë për Planifikimin e Transportit tregoi se vlera e mallrave të qarkulluara mes SHBA, Kanadasë dhe Meksikës është rritur me 170% që nga viti 1990, me një rritje prej 8% në vit. Në vitin 2003 kishte 13.3 milionë kalime në kufirin SHBA-Kanada dhe 4.2 milionë kalime në kufirin SHBA-Meksikë. Në vitin 1994 u firmos një Memorandum Mirëkuptimi mes Sekretariatit për Komunikacionin dhe Transportin të Meksikës dhe Departamentit të Transportit të SHBA, i cili krijoi një Komision të Përbashkët Pune për Planifikimin e Transportit (KPP), i cili që atëherë ka bashkërenduar planifikimin dhe programimin e projekteve inter-modale përgjatë kufirit SHBA-Meksikë. Në vitin 2000, Departamenti i Transportit të SHBA dhe ai i Kanadasë firmosën një Memorandum Bashkëpunimi me anë të të cilit u krijua Grupi i Punës për Kufirin SHBA/Kanada.

#### SHBA-Meksikë

Fokusi kryesor i Grupit të Përbashkët të Punës (GPP) ishte planifikimi i transportit tokësor dhe lehtësimi i lëvizjes ndërkufitare efikase, të sigurtë dhe ekonomike të njerëzve dhe mallrave. Synimet e tij përfshijnë nxitjen e komunikimit ndërkufitar mes qeverive të Meksikës dhe SHBA, si dhe mes 10 shteteve amerikane dhe meksikane nga secila anë e kufirit, duke hartuar plane të bashkërenduara për transportin tokësor, si dhe duke vlerësuar impaktet aktuale dhe të ardhshme të qarkullimit mbi infrastrukturën e transportit. Komisioni i GPP mbledhet dy herë në vit, në të dy vendet. Një studim i kryer nga GPP në vitin 1998 mori

në shqyrtim infrastrukturën e transportit kufitar të të dyja vendeve, proceset e rrjedhës së trafikut për automjetet komerciale, proceset e planifikimit të transportit si dhe kapacitetin për të përballuar tregtinë ndërkufitare në rritje. Një rezultat i rëndësishëm i studimit ishte krijimi i një baze të dhënash e cila mirëmbahet nga Administrata Federale e Autostradave dhe Instituti Meksikan i Transportit, dhe përmban informacion mbi tregtinë dhe rrjedhën e trafikut në PKK, të dhënat socio-ekonomike për zonat kufitare, si dhe të dhënat mbi PKK-të ekzistuese dhe ato të planifikuara si dhe përmirësimet e infrastrukturës kufitare.

#### SHBA-Kanada

Fokusi kryesor i Grupit të Punës për Transportin Ndërkufitar ka qenë përbushja e nevojës për rritjen e shkallës dhe shpejtësisë së komunikimit mes Departamenteve të Transportit të SHBA dhe Kanadasë, si dhe nevojës për të shkëmbyer informacion mbi çështjet e transportit ndërkufitar me interes të përbashkët. Anëtarët e DPTN përfshijnë organizata të planifikimit të territorit në qytetet pranë, dhomat e tregtisë, koalicionet e aktorëve të përfshirë dhe industrinë private. Ndër agjencitë e SHBA që marrin pjesë janë Administrata Federale e Autostradave e SHBA, departamentet e transportit të shteteve përgjatë kufirit, ADMK, Departamenti i Shtetit dhe Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme. Disa nga pjesëmarrësit kanadezë janë Transport Canada, qeveritë e provincave dhe ato territoriale, Departamenti i Punëve të Jashtme, Agjencia e Shërbimeve Kufitare, dhe Agjencia e Inspeksionit të Ushqimit.

Burimi: Hochman 2005, pp. 1-14.

- Ministria e Transportit: Kontrolli-peshimi i automjeteve, mbledhja e taksave rrugore, lëshimi dhe kontrolli i lejeve dhe licencave të transportit, kontrolli i kuotave të lejeve të hyrjes;
- Ministria e Bujqësisë: Kufizimi i përhapjes së infeksioneve, nëpërmjet karantinës apo disinsektimit;
- Ministria e Shëndetësisë: Kontrolle fitosanitare, kontrolle të certifikatave të cilësisë së ushqimeve.

Në disa vende, kontrollet e imigracionit kryhen nga autoritetet doganore. SHBA ka një politikë “Një fytyrë në kufi”, sipas së cilës të gjitha kontrollet fillestare të

dokumenteve kryhen nga doganierët, të cilët më pas ia kalojnë rastet problematike, parregullsitë apo ato me nevoja të posaçme agjencisë përkatëse (Shih Kutia 6.9). Kjo shpejton qarkullimin e automjeteve komerciale dhe të pasagjerëve.

Në PKK-të me nivele të ulta qarkullimi nuk është e arsyeshme të mbahet staf nga shumë agjenci. Këtu mund të jetë e dobishme të trajnohen punonjësit e Doganës për të kryer jo vetëm funksione imigracioni dhe të kontrollojnë pasaportat, por edhe lloje të tjera kontrolli (“shumë aftësi”).

## KUTIA 6.9

### Agjencitë që gjenden zakonisht në PKK-të amerikane (tokësore)

Ashtu siç thuhet edhe në faqen e internetit të ASHP, (Agjencitë që gjenden zakonisht në PKK-të tokësore), PKK-të tokësore kanë këto agjenci:

Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme (ASHP), Shërbimi i Ndërtimit Publik: ASHP, nëpërmjet SHNP, është përgjegjëse për projektimin dhe ndërtimin e PKK-ve si dhe për lënien me qera të disa prej tyre. ASHP bën edhe menaxhimin e përgjithshëm të PKK-ve, si dhe kujdeset për detyra të ndryshme, si psh mirëmbajtje dhe riparim;

Agjencia Doganore dhe e Mbrojtjes së Kufirit e SHBA (ADMK): ADMK lehtëson tregtinë dhe udhëtimin e ligjshëm, si dhe merrret me mbrojtjen e SHBA në tërësi. Në përgjithësi, ADMK kontrollon mallrat dhe personat që përpiqen të hyjnë në SHBA nëpërmjet PKK-ve. Patrulla Kufitare e SHBA është pjesë e ADMK, por nuk merr pjesë në inspektimet të kryhen në PKK;

Administrata Federale e Autostradave e Departamentit të Transportit (AFA): AFA punon me partnerët shtetërorë, federalë dhe ndërkombëtarë për të siguruar lëvizjen e sigurtë dhe efikase të njerëzve dhe mallrave nëpërmjet kufijve. Me homologët e saj në Meksikë dhe Kanada, AFA krijon grupe pune të përbashkëta me synim përmirësimin e lëvizshmërisë dhe sigurisë në PKK;

Administrata e Ushqimit dhe Ilaçeve (FDA): FDA kryen inspektime për të kontrolluar importin e ushqimeve, ilaçeve, kozmetikës, aparateve mjekësore, produkteve biologjike, ushqimit dhe ilaçeve të kafshëve, si dhe instrumente që lëshojnë rrezatim;

Shërbimi i Peshkut dhe Faunës së Egër (F&WS): F&WS normon importimin e zogjve dhe faunës që është e mbrojtur nga Konventa për Tregtinë Ndërkombëtare të Specieve të Rrezikuara (CITES) dhe Ligji për Mbrojtjen e Zogjve të Egër i 1992 (LMZE);

Byroja Federale e Hetimit (FBI) dhe Agjencia për Drogat, të Dept. të Drejtësisë (DEA): Degët ligjzbatuese të DD, përfshirë FBI dhe DEA bashkërendojnë punën me ADMK dhe Byronë Hetimore të Imigracionit dhe Doganave (ICE) kur hetimet e tyre përfshijnë shkelje të legjislationit për imigracionin;

Qendra për Kontrollin e Sëmundjeve (CDC): CDC harton dhe zbaton strategji për të kontrolluar njerëzit, kafshët, mallrat dhe mjetet që hyjnë në PKK-të e SHBA për

sëmundje. CDC shqyrton veprimtaritë për të siguruar përdorim efikas të të dhënave shkencore në programet e përdorura për të monitoruar importimin e sëmundjeve që kërkojnë karantinë si dhe sëmundje të tjera të specifikuar;

Byroja Hetimore e Imigracionit dhe Doganës (ICE): Misioni i ICE është të zbulojë dhe parandalojë aktet terroriste dhe kriminale duke shënjestruar njerëz, para dhe materiale që mbështesin rrjetet terroriste dhe kriminale. Në kundërshtim me ADMK, juridiksioni i së cilës kufizohet në veprimtari ligjzbatuese përgjatë kufirit, agjentët specialë të ICE hetojnë shkeljet e imigracionit dhe doganës në brendësi të territorit të SHBA. ICE është përgjegjëse edhe për mbledhjen, analizën dhe shpërndarjen e të dhënave strategjike dhe taktike që kanë lidhje me sigurinë e brendshme, mbrojtjen e infrastrukturës dhe lëvizjen e paligjshme të njerëzve, parave dhe mallrave brenda SHBA;

Administrata për Sigurinë e Transportit (TSA): TSA u krijua si rrjedhojë e ngjarjeve të 11 Shtatorit, dhe bën mbrojtjen e sistemeve të transportit ajror, tokësor dhe hekurudhor për të siguruar lirinë e lëvizjes së njerëzve dhe tregtisë;

Patrulla Kufitare e SHBA (USBP): USBP zbaton legjislationin e imigracionit të SHBA si dhe ligje të tjera federale mes PKK-ve zyrtare si përgjatë kufirit ashtu dhe në brendësi të SHBA. Aktualisht USBP është dega ligjzbatuese me uniformë e Departamentit të Sigurisë së Brendshme. Misioni i saj parësor është zbulimi dhe parandalimi i hyrjes së terroristëve, armëve të shkatërrimit në masë si dhe të huajve të parregullt në vend, si dhe kapja e kontrabanduesve të drogës dhe kriminelëve të tjerë;

Departamenti i Bujqësisë (USDA): USDA harton politikat bujqësore që ekzekutojnë inspektorët e ADMK. Mes të tjerash, USDA zbaton politikat për kontrollin e kafshëve të braktisura, siguron shërbime inspektimi për kafshët e importuara pas importimit, si dhe ndihmon me njoftimin e lëvizjes së gjësë së gjallë në shtetet pritëse;

Agjencia Qendrore e Inteligjencës (CIA): CIA është një aktor i rëndësishëm në përpjekjet për të mbajtur jashtë vendit terroristët dhe agjentët e tjerë të huaj. CIA informon punonjësit e Shërbimit të Natyralizimit dhe Imigracionit mbi terroristët e mundshëm, operativët, etj, që përpiqen të hyjnë në SHBA.

Burimi: US GSA, 2011.



**PKK Ura e Ylberit në Ujëvarën e Niagaras, e cila lidh SHBA me Kanadanë.**

Kur planifikohet një PKK e re apo rinovimi dhe modernizimi i një PKK-je ekzistuese duhet të merret parasysh cilat agjenci kufitare do të punojnë në atë ambient. Në SHBA, psh, në një PKK normale janë përfaqësuar rreth 12 agjenci të ndryshme.

## 6.2 Infrastruktura dhe burimet për PKK-të e vogla

Siguria dhe nevoja për lehtësimin e tregtisë është përparësi në një PKK të vogël me 50 automjete në ditë po aq sa edhe në një PKK të madhe me 5 mijë automjete në orë. Në SHBA është krijuar një prototip për PKK të vogël. Në SHBA ka rreth 50 PKK të vogla përgjatë kufirit verior me Kanadanë. Kjo ka kursyer jo vetëm përpjekjet që duhen për planifikimin dhe projektimin e ambienteve të reja të këtij lloji, por edhe kohën e nevojshme për të përfunduar këto projekte. Disa prej praktikave më të mira të përshkruara më poshtë mund të ndihmojnë agjencitë kufitare apo ministritë e punëve publike të shteteve të tjera në krijimin e prototipit të tyre për PKK-të e vogla.

### 6.2.1 Skicat për PKK-të e vogla

Ky seksion paraqet disa skica të ndryshme për PKK të vogla, duke ofruar disa mundësi që mund të përdoren për ri-modelimin e PKK-ve ekzistuese apo për projektimin e PKK-ve të reja. Opsionet janë të nevojshme për PKK-të ku vëllimi i njerëzve dhe automjeteve nuk justifikon

investimin e shumave të mëdha. Aty përfshihen korsi të ndara për automjetet dhe këmbësorët, pasi për arsye sigurie personat që kalojnë kufirin në këmbë duhet të mbahen veç automjeteve. Është e rëndësishme që personeli i agjencive kufitare të jetë në gjendje të kryejë kontrollin parësor e dytësor të automjeteve dhe mallrave pa u shqetësuar nga numri i madh i këmbësorëve.

Diagrama 6.1 në faqen tjetër tregon një skicë të sugjeruar për një PKK tokësore me pak qarkullim, ku numri i kamionëve të importit dhe eksportit varion nga 50-100 në ditë, me korsi të veçanta për eksportin dhe importin. Njerëzit që kalojnë kufirin në këmbë nuk kanë akses në zonat e PKK që përdoren nga automjetet.

Në këtë projekt, administrata e doganës dhe zyrat e agjencive të tjera kufitare ndodhen në një ndërtesë qendrore, të përbashkët. Në këtë skicë PKK-je të vogël, shoferët e kamionëve duhet të parkojnë dhe të shkojnë në ndërtesën e doganës për të kryer formalitetet.

Automjetet që i nënshtrohen kontrollit të dokumenteve si në hyrje dhe në dalje, parkojnë në formën e kurrizit të peshkut, në mënyrë që të mos bllokojnë lëvizjen e automjeteve të tjera, edhe nëse kontrolli i një automjeti të caktuar mund të dojë më shumë kohë. Këto zona parkimi duhet të jenë të mjaftueshme për parkimin e një kamioni skaner me rreze X, që Dogana të jetë në gjendje të kryejë skanime të rastësishme të automjeteve. Nëse Dogana apo agjencitë e tjera kufitare vendosin të kryejnë një inspektim fizik më të hollësishëm të mallrave/automjeteve, do të ishte mirë të kishte një zonë inspektimi ku të vendosej automjeti. Gjithashtu, duhet të jetë e mundur që të kthehen ato automjete, mallrat apo dokumentet e të cilave nuk janë gati apo janë të paplota, pa shkaktuar radhë në PKK. Çdo lloj parkimi duhet të jetë të paktën një kilometër larg PKK-së, në mënyrë që zona e PKK-së të mos kthehet në një parking dhe në vendpushimi për shoferët.

Diagramat 6.2 dhe 6.3 në faqen 150 janë dy projekte për PKK me vëllime të vogla qarkullimi, në këtë rast më pak se 50 automjete në ditë. Të dy shembujt marrin parasysh zonat me kufizim të mundshëm, si psh brigjet e lumenjve apo vendet afër urave. Këto projekte mund të përshtaten si për zona rurale ashtu dhe për ato urbane.

Në të dyja opsionet bëhet ndarja e lëvizjes së importit nga eksporti dhe vendoset parkingu jashtë perimetrit të zonës së kontrollit doganor. Njerëzit që kalojnë kufirin në këmbë duhet të kenë korsinë e tyre me një roje kufitare dhe/ose kontroll policor.

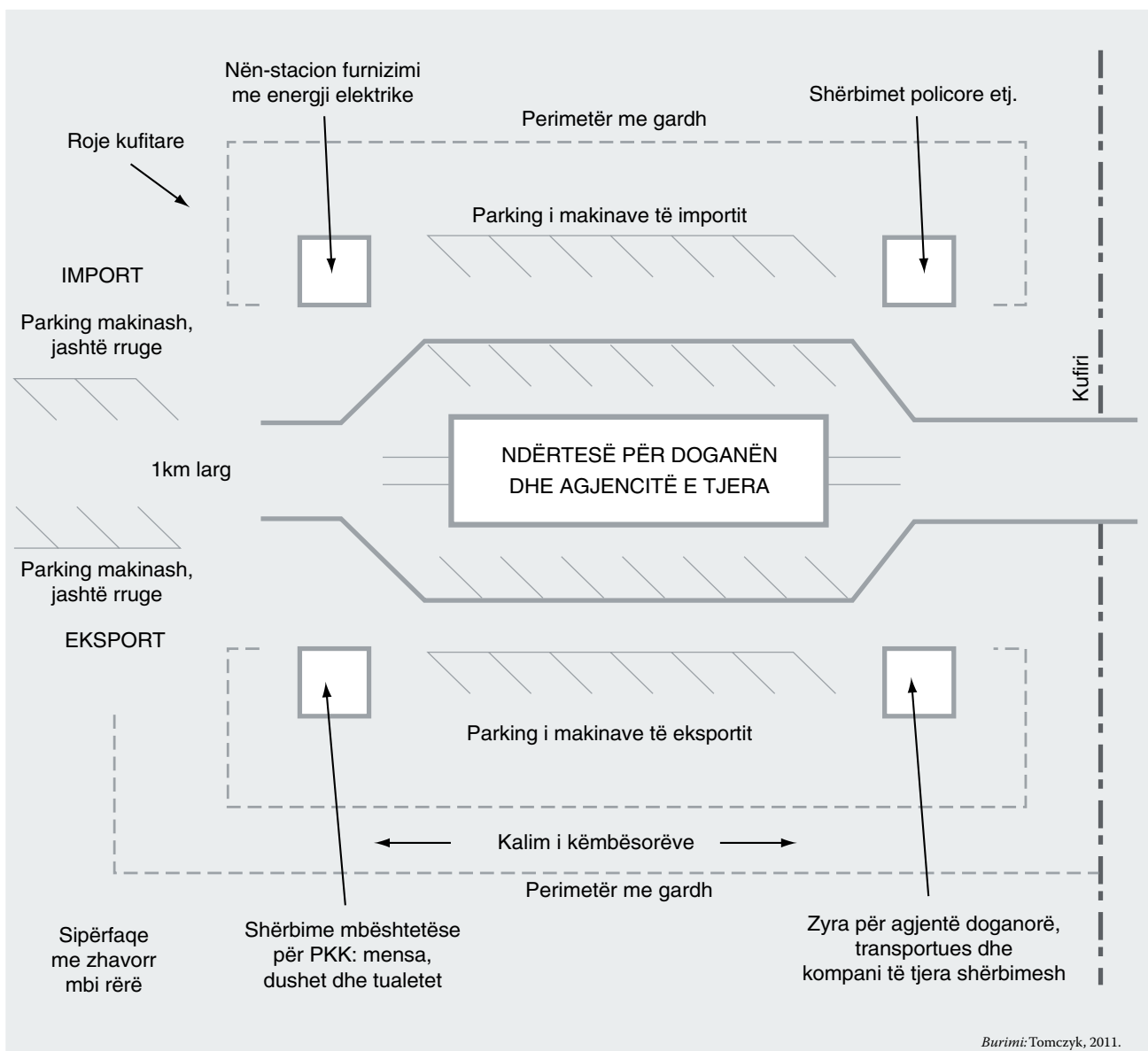
Materialet e ndërtimit janë një tjetër aspekt i projektimit të PKK-së, sidomos kur fondet janë të kufizuara. Betoni apo tulla siguron ndërtesa të përhershme, megjithëse është relativisht i shtrenjtë. Një opsion më pak i shtrenjtë është ai i ndërtesave të lëvizshme, si psh kontejnerët e konvertuar në zyra. Qarkullimi i pakët në PKK-të e vogla do të thotë që sipërfaqja rreth e rrotull dhe rrugët hyrëse

e dalëse mund të nivelohen me zhavorr apo gurë. Gardhi mund të jetë prej metali.

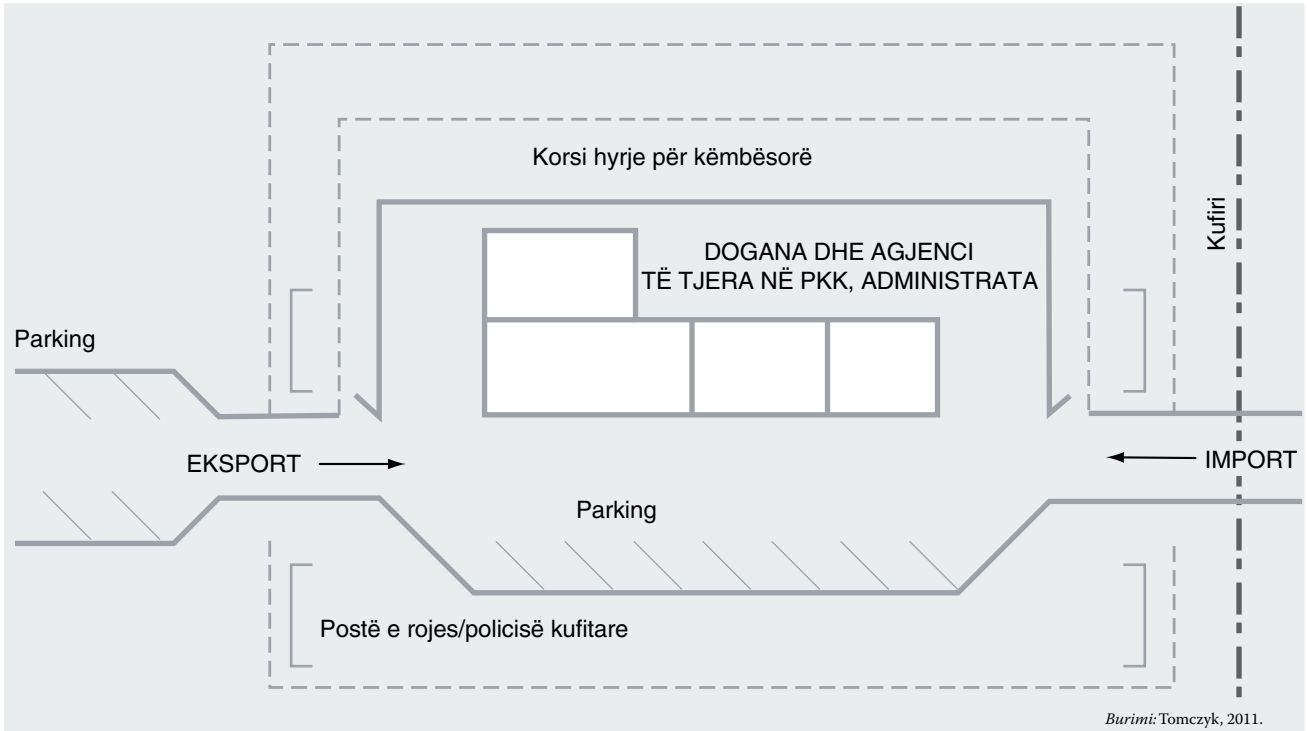
Cilado qoftë mënyra e ndërtimit, ndërtesa e administratës në një PKK të vogël duhet të ketë hapësirë të mjaftueshme për: 1) kontrollin e pasaportave, 2) inspektimet shëndetësore, 3) inspektimet bujqësore, dhe 4) procedurat doganore për eksport dhe import. E mira do të ishte të kishte hapësirë edhe për një sistem kompjuterik dhe

komunikimet me telefon dhe radio, për magazinim të sigurtë të objekteve të konfiskuara, për zyra për Shefin e PKK/Doganës si dhe zyrtarë të tjerë të lartë të sigurisë dhe menaxhimit kufitar dhe personeli i tyre, për një mencë me kuzhinën përkatëse, si dhe për tualetet. Ndër nevoja të tjera mund të jenë dhomat për akomodimin dhe larjen e personelit, një dhomë mbledhjesh dhe trainimi, magazina për ushqim dhe ilaçe, si dhe një gjenerator.

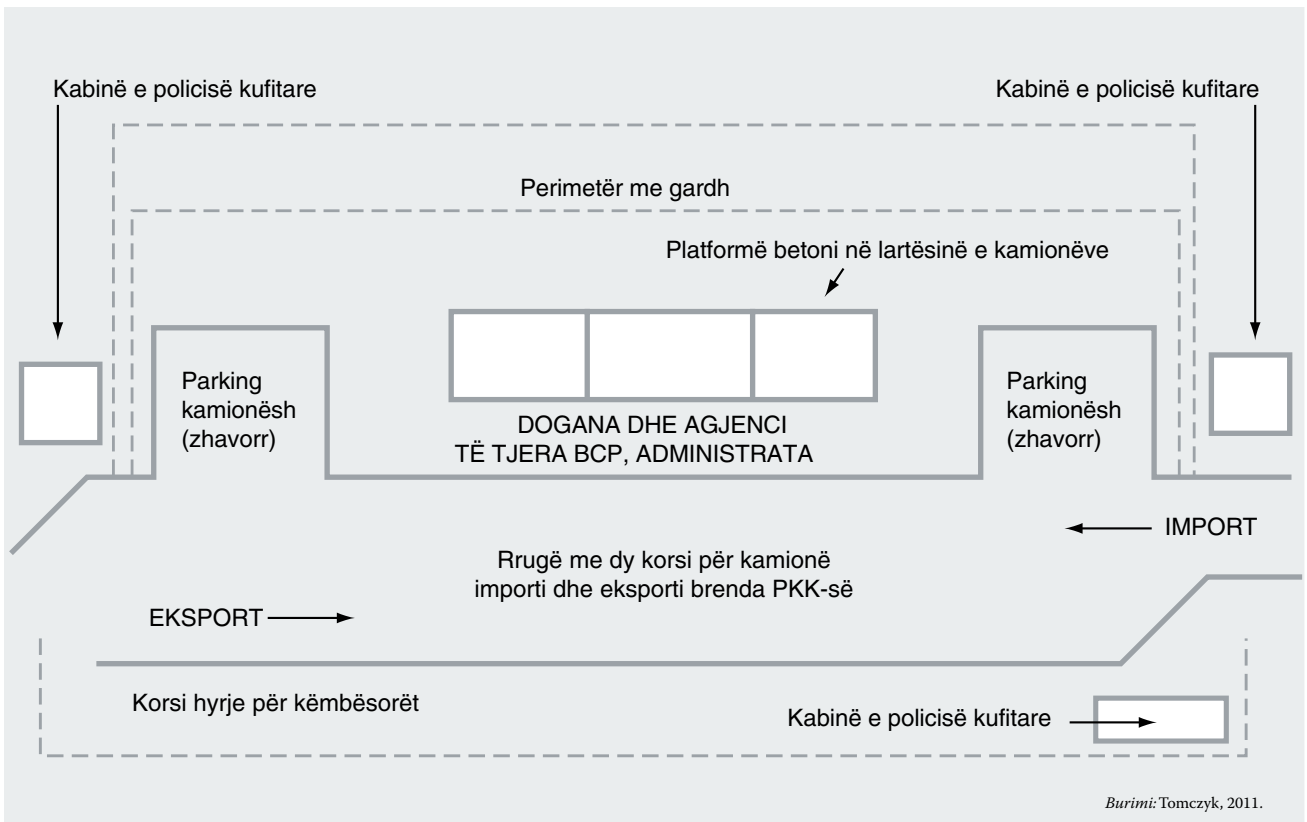
Diagrama 6.1 Konfigurimi bazë për një PKK të vogël (deri në 100 automjete në ditë)



**Diagrama 6.2** Skica e një PKK-je me nivel të ulët qarkullimi (deri në 50 automjete në ditë)



**Diagrama 6.3** Skica e një PKK-je me nivel të ulët qarkullimi (deri në 50 automjete në ditë) afër një lumi apo ure





## 6.3 Infrastruktura dhe burimet për PKK-të e mëdha

Siç u përmend më lart, kur projektohen PKK të mëdha të reja apo rinovohen dhe përmirësohen ato ekzistueset duhen hartuar udhëzime. Megjithëse disa prej çështjeve që trajtohen janë të njëjta me ato në rastin e PKK-ve të vogla, PKK-të e mëdha tokësore kanë disa detyra shtesë. Nga vetë emri, PKK-të e mëdha përpunojnë një numër të madh automjesh çdo ditë. Që ta bëjnë këtë në mënyrë efikase, të shpejtë dhe rrjedhshëm, sasia e pajisjeve që nevojiten është shumë më e madhe sesa ato që nevojiten në një PKK të vogël. Edhe procesi i inspektimit ka disa hapa të ndryshëm, secili me një grup të posaçëm burimesh. Këto hapa përshkruhen më poshtë.

### 6.3.1 Kriteret e praktikave më të mira për PKK-të e mëdha

Shumë prej këtyre kriterëve janë të njëjta me ato për PKK-të e vogla. Në të dyja rastet do të ketë përmirësim të performancës dhe do të ulen vonesat falë disa funksioneve dhe praktikave të caktuara të lidhura me menaxhimin, e më konkretisht:

- Kushte pune të një cilësie të lartë për personelin;
- Projektim i ndërtesave dhe rrethinave të PKK-ve të atilla që të mundësojnë rrjedhën e shpejtë të import-eksportit;
- Korsi të thjeshta eksporti dhe importi me projektim për qarkullim konstant;
- Menaxhim rreziku duke përdorur përzgjedhje të automjeteve dhe mallrave dhe një bazë të dhënash për vlerësimin e rrezikut;
- Korsi të shpejta për automjete dhe autobusë që kanë dërguar njoftim/deklarim paraprak;
- Ndërtesa dhe zona të sigurta PKK-je;
- Sistem me një sportel (SNjS);
- Politika të përbashkëta në PKK për Doganën, imigracionin dhe agjencitë e tjera përkatëse;
- Inspektime të përbashkëta nga Dogana, imigracioni dhe agjenci të tjera përkatëse;
- Komunikime moderne me TIK dhe radio e satelit;
- Sisteme kompjuterike të doganës, si WAN apo ASYCUDA;
- Hapësirë për magazinim me qera;
- Analizë periodike e treguesve të performancës së PKK.



PKK Batrovci, Serbi-Kroaci.

### 6.3.2 Pajisjet për inspektime dhe procedurat për korsinë e inspektimit parësor

Për korsitë e inspektimit parësor ka një sërë rekomandimesh. Organizimi i korsive të inspektimit parësor duhet të lejojë që automjetet të afrohen tek korsitë e PKK pa radhë të gjata. Megjithatë, korsitë e inspektimit parësor kanë nevojë për metoda për të ngadalësuar automjetet përpara se ato të mbërrijnë në kabinat e kontrollit, si psh gunga trafiku dhe blloqe betoni për kthesa. Kjo i jep personelit të sigurisë më shumë kohë për të reaguar në rast të rreziqeve fizike.

Në mënyrë që të ndalohen kërcënimet e identifikuar apo të dyshuara, korsitë e inspektimit parësor kanë nevojë për një larmi pajisjesh zbulimi. Automjetet, shoferët dhe pasagjerët që paraqesin kërcënim nuk duhet të hyjnë në zonën pas korsisë së inspektimit parësor. Në disa vende, në hyrje të PKK-ve duhet të ketë masa kundër shpërthimeve.

Për të ndaluar automjetet, shoferët apo pasagjerët që paraqesin kërcënim nevojiten një numër i mjaftueshëm personeli i trajnuar në secilën korsi inspektimi parësor. PKK-të kanë nevojë për zona në të cilat mund të rridheshin dhe mbahen automjete, shoferë dhe pasagjerë. Këto zona ndalimi duhet të jenë të ndara nga pjesa tjetër e PKK-së për arsye sigurie.

Për të identifikuar kërcënimet nevojiten këto pajisje dhe informacione:

#### *Pajisje kontrolli për rrezatim*

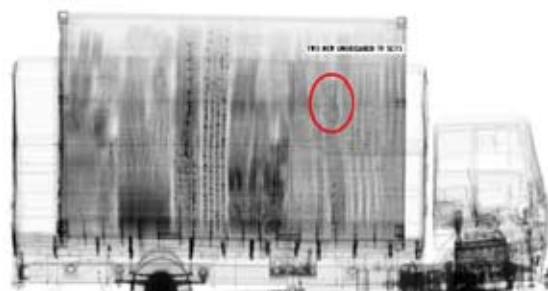
Këto pajisje nevojiten në çdo korsi inspektimi parësor; rezultatet e skanimit duhet të arkivohen.

Automjetet, kamionët apo autobusët që aktivizojnë alarmet e këtyre pajisjeve duhet të mbahen në karantinë në zona me gardh dhe të monitoruara me kamera me qark të mbyllur.

Automjetet që mund të jenë të rrezikshme duhet të veçohen nga pjesa tjetër e PKK. Personeli i PKK-së duhet të qëndrojë larg zonës së karantinës.

#### *Pajisjet lexuese të targave të automjeteve*

Çdo korsi inspektimi parësor ka nevojë për një lexues apo skaner targash që duhet të jetë i lidhur me Doganën, forcat e sigurisë dhe rojen kufitare/policinë. Këto nga ana tjetër duhet të jenë të lidhura me një Bazë të Dhënash Kombëtare



Një skanim i automjetit zbulon mallra të padeklaruara.

për Regjistrimin e Automjeteve. Në SHBA psh targarat e skanuara në korsitë e inspektimit parësor krahasohen me informacionin në Sistemin e Komunikacionit të Thesarit dhe Qendrën Kombëtare të Informacionit mbi Krimin për ndonjë përputhje me kriminelë të dyshuar. Këta lexues/skanues kanë detektorë me rreze infra të kuqe, një sistem ndriçues kompakt, një video kamera, një procesor, si dhe një konvertues protokollit që mundëson lidhjen e lexuesit me bazat e të dhënave të lartpërmendura (Conway, 2010).

Informacioni mbi automjetet e vjedhura dhe informacione të tjera të rëndësishme për automjete, autobusë dhe mjete të tjera komerciale duhet të hidhen në bazat e të dhënave.

Automjetet që aktivizojnë alarmin duhet të izolohen në një zonë të sigurtë. Për shoferët dhe pasagjerët e tyre duhet të sigurohet një zonë e ndarë, e sigurtë. Ata nuk duhet të kenë akses në automjetet që i nënshtrohen inspektimeve pas alarmeve.

### ***Pajisje për zbulimin e eksplozivëve***

Pajisjet moderne për zbulimin e eksplozivëve, të kalibruara për të bërë dallimin mes lëndëve organike dhe jo-organike janë të nevojshme në çdo korsi inspektimi parësor. Shërbimet e sigurisë mund të përdorin edhe qen në hyrje. Teknologjia e pajisjeve të zbulimit të eksplozivëve vazhdon të zhvillohet dhe kërkohen ri-investime, jo vetëm për teknologji por edhe për trainimin e personelit dhe drejtuesve.

### ***Pajisje për zbulimin e drogave***

Kontrollet e para mund të kryhen në çdo korsi inspektimi parësor, duke përdorur këto pajisje dhe qen të trainuar.

### ***Informacion TI i dërguar paraprakisht***

Drejtuesit e doganës dhe të sigurisë në PKK duhet të marrin njoftime elektronike paraprake në lidhje me automjetet dhe dërgesat nga tregtarë, kompani transporti dhe transporti tranzit të njohur ("të besuar"). Për më shumë informacion mbi metodat e njoftimit paraprak shihni Kapitullin 5, "Menaxhimi i rrezikut dhe përzgjedhja". Informacioni i dërguar rregullisht i këtij lloji përmirëson efikasitetin e PKK-ve. Informacioni nga transportuesit "e besuar" mund të jetë në formën e numrave të regjistrimit, informacion mbi dërgesat apo ngarkesat, si dhe emri i shoferit dhe targa, si dhe kombësia dhe numri i pasaportës.

Pas marrjes së informacionit paraprak, Dogana dhe personeli për menaxhimin e sigurisë mund të vendosin cilat automjete mund të kalojnë për përpunim të shpejtë, dhe personeli doganor mund të fillojnë proceset e vlerësimit të rrezikut. PKK-të e mëdha kanë nevojë për korsitë të shpejta importi/eksporti, për automjetet komerciale pronë e kompanive të transportit që njihen si me rrezikshmëri të ulët.

Personeli i sigurisë, Doganës dhe agjencive të tjera kanë nevojë për informacion paraprak në lidhje me dërgesa të rrezikshme dhe kimike (HAZCHEM). Personeli i PKK mund të planifikojë menaxhimin e inspektimit dhe përpunimit përpara mbërritjes së kamionëve me materiale dhe lëndë HAZCHEM. Kamionët HAZCHEM kanë nevojë për korsitë të ndara dhe zona parkimi të izoluar.

## **6.3.3 Pajisjet dhe procedurat për inspektimin e mallrave pas hyrjes**

### ***Pajisjet e inspektimit të mallrave me rreze X***

Administratat doganore duhet të marrin në konsideratë blerjen e disa makinerive statike skanuese në PKK-të e mëdha. Të njohura edhe si pajisje skanuese tunel, këto makineri konsumojnë shumë elektricitet, gjë që kufizon përdorimin e tyre.

Për të përcaktuar cilat automjete të skanohen duhen përdorur metodat për menaxhimin e rrezikut. Inspektimi 100% i automjeteve rrit kohën e zhdoganimit, sjell më shumë kosto tregtie dhe krijon sfida të tjera për sigurinë dhe kontrollin në PKK.

Teknologjia për skanimin pa hapje të kamionëve dhe kontejnerëve vazhdon të zhvillohet dhe përmirësohet. Administratat doganore duhet të vendosin cila teknologji u përshtatet më mirë nevojave të tyre për siguri. Gjithashtu, me rritjen e vëllimit të qarkullimit duhet të rritet edhe numri i pajisjeve të inspektimit me rreze X, gjë që do të kushtojë shumë buxhet. Sot pajisjet për inspektimin e kontejnerëve zakonisht janë detektorë me rreze X dhe gama. Skanerat me rreze X mund të përpunojnë 50-80 kamionë në orë, në varësi të menaxhimit të radhës së kamionëve që i afrohen skanerit. Nevojitet personel i trainuar për përdorimin e skanerëve. Gjithashtu duhet të hartohet një metodë menaxhimi, me anë të së cilës rezultatet e çdo skanimi të hidhen në një bazë të dhënash, e cila të analizojë të dhënat sipas kriterëve të ndryshme.

PKK-të kanë nevojë për një zonë inspektimi dytësor për automjetet që i nënshtrohen inspektimit fizik të hollësishëm, apo inspektimit të vijës së dytë. Makineritë skanuese tunel duhet të vendosen aty ku ka parking të mjaftueshëm për kamionët që presin në radhë, për të mos bllokuar kamionët e tjerë në zonën e PKK-së.



**Njësi skanimi e lëvizshme gjatë një kontrolli në Rusi.**

Automjetet që kanë kaluar inspektimin me rreze X mund të kalohen në zonën e dokumentacionit dhe menaxhimit doganor. Për të përshpejtuar lëvizjen, kur automjetet presin për inspektimin me rreze X, Dogana mund të mbledhë nga shoferët dokumentacionin që tregon ngarkesën apo faktin që kamionët janë bosh.

### *Pajisjet e lëvizshme për inspektimin e mallrave*

Ato kompani që prodhojnë makineri skanimi me rreze X vazhdojnë të përmirësojnë specifikimet e tyre teknike. Administratat doganore duhet të planifikojnë buxhet për zëvendësim, mirëmbajtje dhe kosto përdorimi të këtyre pajisjeve.

### *Aspekte të tjera të pajisjeve të sigurisë në PKK*

Agjencitë kufitare duhet të vendosin cilat specifikime teknike nevojiten për pajisjet e tyre të inspektimit të sigurisë. Ato duhet të hartojnë ushtrime emergjencash që të jenë gati në rast të aktivizimit të një alarmi të këtyre pajisjeve.

Pajisjet e inspektimit të PKK-ve të renditura më poshtë kanë për qëllim të shërbejnë si udhëzues. Vendimet e marra do të varen nga madhësia dhe ambienti i punës në PKK.

**Tabela 6.1 Lista e pajisjeve dhe instrumenteve për PKK-të e mëdha**

Objekti
Detektues metali derë
Skaner për dokumenta kryesore si pasaportat, dhe instrument ekzaminues për viza dhe valuta
Instrument ekzaminues për dokumenta dytësore dhe valuta
Pajisje dore për zbulimin e eksplozivëve dhe avujve të drogave
Instrumente fikse për zbulimin e gjurmëve kimike, eksplozive, biologjike dhe narkotike
Instrument portabël për analizë me rreze infra të kuqe
Detektues derë për gjurmë eksplozivash dhe narkotikësh
Pajisje kabine, përfshirë lexues dokumentesh, lexues mbledhës të dhënash biografike, skaner irisi, dhe pajisje identifikuese të gjurmëve të gishtave dhe fytyrës
Pajisje për kartat me të dhëna biografike
Stacion baze dhe antenë radioje HF
Stacion dhe antenë radioje HF biçiklet
Gjenerator(ë) elektriciteti 35KVA
Kompjutera
Detektues kontrabande
Aparat fotografik dixhital
Matës distance portabël
Skamera tunel fiks, për kamionë dhe trailera kontenjerësh
Skamera rreze X të lëvizshëm për kamionë dhe trailera kontenjerësh
Skamera stacionare targash automjetesh
Pajisje stacionare skanuese për rrezatim
Lexues EDI/RFID për kamionë dhe kontenjerë

*Burimi: Tomczyk, 2011 dhe përshtatur nga BE BOMCA, 2011.*

**Kutia Nr. 6.10 është marrë nga faqja e internetit e Shërbimit Federal të Doganës në Federatën Ruse (2011).**

### **KUTIA 6.10**

#### **Sistemet e reja të avancuara për kontrollin doganor në PKK: Shembulli i Federatës Ruse**

Në Federatën Ruse, PKK-të po pajisen me pajisje moderne për të zbuluar dhe identifikuar materiale të zbërthyeshme dhe radioaktive, duke parandaluar kështu qarkullimin e tyre të paligjshëm.

Sistemi i kontrollit të rrezatimit Yantar është instaluar në rreth 97% të të gjitha PKK-ve, ndërsa pajisjet portabël për kontrollin e rrezatimit gjenden në 85% të stacioneve doganore.

Në vitin 2010 sistemi Yantar zbuloi shumë shkelje ligjore: zhdoganimi doganor i mallrave dhe automjeteve u pezullua në 765 raste, dhe u ndalua importi në Federatën Ruse i 170 rasteve me mallra të kontaminuara nga lëndët radioaktive.

Përdorimi i skanerëve të rinj, pa hapje, në PKK siguron një skanim të shpejtë të kontejnerëve, automjeteve apo mallrave pa i hapur apo shkarkuar, duke përmirësuar kështu dukshëm standardet e veprimtarive të zhdoganimit në dogana.

Në vitin 2010 në PKK-të në kufijtë e Federatës Ruse funksiononin 52 detektorë të tillë (42 njësi të lëvizshme dhe 10 fikse). Këto pajisje kryen 809 mijë inspektime doganore të mallrave dhe automjeteve. Si rezultat, dogana në kufirin e Bashkimit Doganor ndaloi tre ngarkesa me drogë të paligjshme prej gjithsej 56 kg, dhe u ndalua importi i mallrave dhe automjeteve në 140 raste. Gjithashtu u filluan 2278 procedime administrative dhe 140 procedime penale pas zbulimit të shkeljeve të rregullave doganore.

Detektorët e tillë rrisin dukshëm standardet e kontrollit doganor dhe optimizojnë procedurat e zhdoganimit, ndihmojnë punonjësit të identifikojnë me shpejtësi shkeljet e legjislacionit doganor, si dhe ulin kostot e punës (si dhe kohën) e operatorëve tregtarë të huaj. Vështirësia më e madhe këtu ka qenë gjithmonë zhdoganimi i mallrave të mëdha, psh kontejnerë, frigoriferë dhe kamionë të transportuar me ajër, det dhe hekurudhë, pasi këto kërkonin shumë punë gjatë ngarkimit dhe shkarkimit. Pjesët dhe njësitë brenda automjeteve mund të përdoren si vende për të fshehur mallra të kontrabanduara/trafikuar. Në vetëm pak minuta, detektuesit IDK marrin një imazh me rreze X të kargove të mëdha dhe e shqyrtojnë atë imazh në hollësi për ndonjë objekt të dyshimtë.

Në vitin 2010 autoritetet doganore ruse blenë 491 njësi pajisjesh kontrolli doganor të klasave dhe funksioneve të ndryshme. Mes tyre kishte njësi me rreze X dhe monitorë TV, detektues portabël me rreze X dhe analizues metali fluoreshent, komplete për inspektimin doganor të mjeteve ajrore, detektues portabël për të identifikuar drurë të rrallë, komplete me sonda video, analizues elektro-kimikë për identifikimin e gurëve dhe metaleve të çmuar, etj.

### 6.3.4 Shërbime të tjera në PKK-të e mëdha

Në PKK-të e mëdha që janë afër qyteteve apo fshatrave gjenden klientë nga industria private, shitës dhe shërbime të tjera, ndër të cilat mund të përmendim:

- Agjentë doganorë;
- Banka dhe zyra këmbimi valutor;
- Dyqane pa taksa;
- Kafene;
- Institucione konsullore;
- Hotele;
- Parkingje;
- Shërbime riparimi automjesh;
- Kompani transporti.

Disa vende i lejojnë shoferët e automjeteve komerciale të marrin viza në PKK. Edhe pasagjerëve të veturave apo autobusëve mund t'u ofron shërbime vizash nëse pajisjet dhe sistemet TI të PKK-së janë të përshtatshme për ato procedura.

Pavarësisht avantazheve që mund të ketë një situatë kufitare për zhvillimin shoqëror-ekonomik vendor (kohët e gjata të pritjes së automjeteve sigurojnë një klientelë të mirë për biznesin e restoranteve dhe kafeneve), shërbimet e industrisë private duhet të jenë në ekuilibër me kërkesat e sigurisë dhe nevojën për ta përpunuar me efikasitet ngarkesën. Shpesh shërbimet komerciale në PKK lehtësojnë veprimtaritë ndërkufitare informale dhe lëvizjen e pakontrolluar të personave përtej kufirit, ose nxisin veprimtari si korrupsioni i zyrtarëve nga operatorët komercialë për t'i mbajtur automjetet sa më gjatë në pritje. Disa PKK kanë dyqane dhe pazare afër ndërtesave të PKK-së. Blerësit në këto magazina dhe pazare sjellin ngadalësim të qarkullimit dhe si rrjedhojë vështirësi për sigurimin dhe kontrollin e kryer nga personeli i agjencive kufitare. Praktikë e mirë do të ishte ose largimi i këtyre bizneseve, ose ndërtimi i një PKK-je të re. Në përgjithësi duhet të kufizohet prania e këtyre shërbimeve në PKK.

### 6.3.5 Projektet për PKK-të e mëdha

Një PKK e madhe tokësore pasqyron imazhin e një vendi, kështu që duhet të jetë mikpritëse dhe e lehtë për tu përdorur. Mes aspekteve më kryesore të një projekti/skice efikase janë menaxhimi i qarkullimit, kriteret për veshjen e rrugëve, zonat e sigurta të inspektimit dhe ndriçimi i përshtatshëm. Parkimi i automjeteve nuk duhet të pengojë efikasitetin e PKK-së. Një pikë e rëndësishme në favor të projekteve praktika të mira është përdorimi i kujdesshëm i llojeve të ndryshme të korsive të automjeteve. Kjo do të shqyrtohet në një seksion të veçantë.

Projektet që sigurojnë hapësirë të mjaftueshme për qarkullim të lirë kërkojnë llogaritje paraprake të numrit të automjeteve që mund të kalojnë kufirin çdo ditë (duke përllogaritur dhe ulje-ngritjet për rastet e festave). Këta faktorë përcaktojnë sa korsi nevojiten. Çdo projekt duhet të planifikojë edhe tokë shtesë për zgjerime të mëvonshme, si dhe ndryshime të brendshme të ndërtesave.

### Menaxhimi i qarkullimit në PKK

Një hap i parë në menaxhimin e qarkullimit është vendosja e shenjave/tabelave të qarta në të gjitha gjuhët e rajonit. Tabelat rrugore duhet të fillojnë që në kryqëzimin e parë kryesor përpara PKK-së dhe duhet të vazhdojnë në të gjitha rrugët që të çojnë drejt PKK-së. Shenjat e nevojshme janë:

- Në rrugën drejt PKK-së, një tabelë 20 km, një tabelë 1 km, dhe një tabelë e fundit që u tregon shoferëve në cilën korsi duhet të kalojnë;
- Tabela që tregojnë shpejtësinë maksimale të lejuar;
- Tabela që tregojnë dokumentet e udhëtarëve që nevojiten, si dhe lejet, ndalimet dhe kufizimet ligjore;
- Shenja treguese të menaxhimit të korsive parësore: korsi të gjelbra dhe të kuqe, korsi qarkullimi lokal, korsi për diplomatët, korsi të shpejta për anëtarë të programeve të rrezikshmërisë së ulët apo kamionë TIR të programit Carnet (kupon);
- Shenja HAZCHEM (një sistem me pllaka paralajmëruese, të cilat përdoren shpesh në automjetet që transportojnë lëndë të rrezikshme) dhe tabela për korsitë e autoboteve me karburante;
- Tabela "Nuk lejohet hyrja".

Bashkëpunimi ndërkufitar është i rëndësishëm edhe për mirëmbajtjen e qarkullimit. Edhe nëse një PKK është e projektuar mirë, me një numër të mjaftueshëm korsish, kabina në korsitë e inspektimit parësor si dhe zona inspektimi dytësor, ajo mbetet jo-efikase nëse PKK-ja e anës tjetër të kufirit nuk mund të përpunojë me të njëjtin kapacitet. Përsheptimi i punës në PKK kërkon bashkëpunim të ngushtë dhe marrëveshje me vendet fqinje në lidhje me ambientet, teknologjinë dhe procedurat në PKK.

### Parkimi i automjeteve

Agjencitë kufitare duhet të llogarisin hapësirën e nevojshme për parkimin e sigurtë të automjeteve komerciale dhe të pasagjerëve, të cilat u nënshtrohen procedurave të inspektimit, si dhe të sigurojnë ndarjen e tyre. Gjithashtu duhet të ketë dhe një zonë të sigurtë, me gardh, për parkimin e automjeteve personale të personelit të Doganës dhe agjencive të tjera kufitare.

Siç u përmend më lart, të gjitha zonat e tjera të parkimit është mirë të vendosen të paktën 1 km nga hyrja e PKK-së.



Radhë automjesh në një PKK.

## KUTIA 6.11

**Menaxhimi i qarkullimit: Shembulli i një praktike të mirë**

Siç thuhet në një raport të Komisionit të Përbashkët të Punës SHBA-Kanada mbi Planifikimin e Transportit, pasi u formua Grupi i Punës për Transportin Kufitar SHBA-Kanada (GPTK) u hartua një plan i quajtur "Përmbledhje e Infrastrukturës Kufitare nga viti 2003 e më tej". Kjo përmbledhje jepte përshkrime të pronësisë dhe konfigurimit fizik të PKK-ve, informacion mbi qarkullimin dhe tregtinë në vit, si dhe përshkrime për projektet aktuale dhe të planifikuara në mbështetje të tyre. U propozuan në total 224 projekte për të përmirësuar infrastrukturën dhe veprimtaritë e inspektimit në apo afër kufirit SHBA-Kanada, me një kosto prej rreth 13.4 miliardë dollarë amerikanë. GPTK e përditëson studimin çdo vit në mbështetje të përpjekjeve të agjencive të ndryshme për planifikim, bashkërendim dhe financim. Administrata Federale e Autostradave, sëbashku me GPTK, ka krijuar Udhëzuesin me Referenca për Praktika të Vlefshme në Kufirin Verior, një përmbledhje e praktikave të mira që ndihmojnë në qarkullimin ndërkufitar të mallrave dhe njerëzve. Ky udhëzues përshkruan qasjet e përdorura nga agjencitë federale, shtetërore dhe vendore për kryerjen e veprimtarive të përditshme. Disa prej praktikave më të mira të përshkruara në këtë udhëzues janë:

- Instalim i trailerave për zbulimin e radhëve të automjeteve përgjatë rrugëve që të çojnë në PKK. Kur dallohet që është krijuar një radhë, sistemi automatikisht aktivizon shenja me mesazhe të ndryshme që i lajmërojnë shoferët për vonesat;
- Përgatitje e një broshure për shoferët komercialë që kalojnë kufirin SHBA-Kanada. Shumë shoferë kamionësh e kalojnë kufirin rrallë. Kjo broshurë i familjarizon ata me strukturën e PKK-së si dhe ka një listë të të gjitha dokumenteve që kërkohen;
- Organizimi i seminareve mujore për të familjarizuar shoferët e kamionëve me politikën dhe procedurat e PKK. Trainimi i tyre ka ulur kohën e lëshimit të mallrave.

Sëbashku me partnerët në provincë si dhe partnerët e interesuar në nivel shteti, GPTK dhe organizata Transport Kanada kanë kryer studime mbi kamionët e mëdhenj. Të dhënat përdoren për të vendosur çfarë investimesh do të bëjë Kanadaja në kufijtë e saj për infrastrukturën e transportit.

Grupet e tjera të punës për PKK-të kanë ndërmarrë këto projekte: Shkëmbimi i teknologjisë përtej kufijve; mallrat në korsinë FAST (të shpejtë); modelimi i qarkullimit në PKK duke përdorur "Magjistarin e Kufirit"; dhe krijimi i Arkitekturës së Informacionit.

*Shkëmbimi i teknologjisë përtej kufijve*

Programi i Shkëmbimit të Teknologjisë në Kufi (PSHTK) është një partneritet në mbështetje të punës së GPTK dhe GPP për kufirin SHBA-Meksikë. Misioni i tij është të përmirësojë njohuritë dhe aftësitë e personelit të transportit në rajonet kufitare duke shkëmbyer teknologjinë, informacionin dhe trajnimin teknik, në mënyrë që të ndihmohet lëvizja e sigurtë, efikase e njerëzve dhe mallrave.

Ky program ndihmoi në krijimin e gjashtë qendrave për transferimin e teknologjisë, plus një qendër në çdo universitet meksikan afër kufirit, si dhe në një universitet amerikan. Këto qendra shërbejnë si pika lidhjeje për shkëmbimin e informacionit si psh standardet dhe praktikën më të mira të transportit, dhe japin training për profesionistët

dhe teknikët e transportit.

*Mallrat në korsinë FAST (të shpejtë)*

Programi për Tregtinë e Lirë dhe të Sigurtë (FAST), një nismë e përbashkët e ADMK dhe agjencive në Meksikë dhe Kanada siguron përpunim të përshpejtuar të kamionëve të importit si dhe shoferëve të tyre që janë në përputhje me kërkesat e sigurisë të programit. Sipas programit, dërgesat e kompanive të miratuara, që transportohen nga kompani transporti që përdorin shoferë të regjistruar zhdoganohen më shpejt. Ky program ka krijuar në PKK korsinë me tabela të mëdha që shkruajnë "Hapur vetëm për kamionët FAST", për kamionët dhe shoferët që janë pjesë e programit FAST. Korsitë e dedikuara për FAST kanë ulur kohën e përpunimit për dërgesat me kamiona nga 3-4 orë në vetëm disa minuta. Programi i korsive FAST u mundëson agjencive në PKK të zhvendosin personelin drejt atyre kamionëve që kanë nevojë për më shumë vëmendje.

PKK-të me korsinë FAST janë të pajisura me teknologji dhe antena që lexojnë pajisje transmetuese që janë ngjitur në xhamat e kamionëve që janë pjesë e programit, gjë që u lejon doganierëve të lexojnë me shpejtësi informacionin për atë kamion në sistem.

*Modelimi i qarkullimit në PKK duke përdorur "Magjistarin e Kufirit"*

"Magjistari i Kufirit" është një model kompjuterik që simulon qarkullimin ndërkufitar të kamionëve, autobusëve, makinave dhe pasagjerëve. Ai simulon edhe veprimtaritë shtetërore të inspektimit, si psh procedurat e Doganës, imigracionit, transportit dhe sigurisë. Ai mund të përdoret në çdo PKK për të përcaktuar nevojat e veçanta në lidhje me infrastrukturën, ambientet dhe veprimtaritë. Në këtë mënyrë përmirësimi i PKK-ve mund të bazohet në një model, jo në hamendësime. ADMK e ka përdorur Magjistarin e Kufirit për të vlerësuar metodat e propozuara të inspektimit në PKK. Të dhënat e të gjitha PKK-ve të mëdha mbledhen për të vlerësuar metodat e kontrollit në hyrje e dalje si dhe impaktin e ndryshimeve në siguri. Magjistari i Kufirit mund të kryejë në të njëjtën kohë disa studime mbi një sërë PKK-sh për të krahasuar performancat e tyre. Këto studime janë të vlefshme për të analizuar zhvillimet e propozuara në PKK, si dhe për të parë se cili rajon ka arritur maksimumin e kapacitetit dhe ka nevojë për një PKK të re.

*Krijimi i Arkitekturës së Informacionit*

Sipas zyrës së Menaxhimit dhe Veprimtarive me Mallrat të Administratës Federale të Autostradave, shumë agjenci kufitare po planifikojnë apo po përdorin teknologji dhe sisteme informacioni për të lehtësuar punën e tyre. Megjithatë, ato shpesh nuk kanë bashkërendimin dhe bashkëpunimin e duhur, gjë që sjell përdorimin e teknologjisë që nuk përshtatet me të tjerët, ose që madje pengon veprimtarinë efikase. Për të shmangur problemet e teknologjive që nuk përshtaten me njëra-tjetrën, SHBA dhe vendet fqinje po bashkëpunojnë për të zhvilluar arkitektura informacioni që nxisin shkëmbimin e të dhënave dhe bashkërendimin mes agjencive të ndryshme kufitare, si dhe rritjen e përshtatshmërisë së teknologjive të përdorura në mbështetje të veprimtarive të tyre.

*Burimi:* adapted from Hochman 2005, pp. 5–11

Afërsia e parkingjeve me PKK-të sjell disa probleme. Shoferët e kamionëve shpesh i përdorin ato për të pritur për dokumentacion apo pjesë këmbimi, goma, apo kolegët që të vazhdojnë në karvan. Të gjitha parkingjet e automjeteve për pritje apo qëndrim afatgjatë afër një PKK-je mund të pengojnë përpunimin efikas të njerëzve dhe mallrave.

**Kutitë nr. 6.12 dhe nr. 6.13 janë marrë nga faqja e internetit e Shërbimit Federal Doganor të Federatës Ruse (2011).**

#### KUTIA 6.12

##### Një PKK e re në Ludonka, kufiri Rusi-Letoni

Në nëntor 2010 u hap Stacioni Doganor Ndërkombëtar për Automjetet me Mallra dhe Pasagjerë në Ludonka, rajoni Pskov Oblast, kufiri Rusi-Letoni. Kapaciteti i terminalit të ri mundëson përpunimin e 380 veturave, 100 kamionëve dhe 20 autobuzëve në 24 orë. Kjo PKK ka katër korsi për hyrje në Federatën Ruse, nga një për veturat, autobusët, kamionët dhe një rezervë. I njëjti numër korsish është dhe për daljen nga territori rus. Hapja e stacionit të ri modern nxit zhvillimin e tregtisë së jashtme të Rusisë me Letoninë dhe BE në përgjithësi, si dhe ndihmon në lehtësimin e qarkullimit në kufirin Rusi-Letoni.

#### KUTIA 6.13

##### Një PKK e re në kufirin Rusi-Poloni

Në dhjetor 2010, në rajonin Kaliningrad Oblast u hap PKK e re ndërkombëtare e Mamonovo II në kufirin Rusi-Poloni. Ndërtimi i saj filloi në vitin 2006 me financim të buxhetit federal të Federatës ruse dhe fonde të BE në kuadër të programit të investimeve TACIS.

Infrastruktura e PKK-së së re përfshin ndërtesa për pasagjerët dhe zhdoganimin e mallrave, kuti për inspektimin e plotë të makinave dhe kamionëve, një ndërtesë për shërbimin e qenve nuhatës, pavijone për kontrollin kufitar dhe doganor, një zonë për kompleksin e inspektimit mobil të doganës, dhe pajisje peshimi.

Në vitin 2010, stacioni Mamonovo II organizoi disa takime me drejtues të Shërbimit Doganor Rus dhe Dhomës së Doganës të qytetit Olsztyn (Poloni), me qëllim bashkërendimin e procedurave të zhdoganimit.

Kapaciteti i PKK-së së re është 4 mijë automjete në 24 orë, nga të cilat 2600 vetura, 1250 kamionë dhe deri në 150 autobusë. 8 korsi përdoren për makinat (katër në hyrje e katër në dalje), dy për autobusët (nga një në secilin drejtim) dhe 14 korsi për kamionët (nga 7 në secilin drejtim).

Në të njëjtën kohë me hapjen e Mamonono II, Polonia hapi stacionin doganor Gzhehotki-Mamonovo Customs në anën e saj të kufirit.

Afër Mamonovo II do të ndërtohen terminale të tjera për doganën dhe logjistikën, në zona afër kufirit me Federatën Ruse.

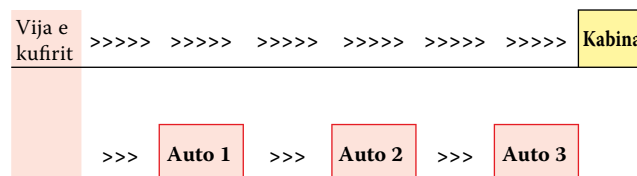
## 6.3.6 Projektimi i korsive të automjeteve

Për shkak se përpunimi efikas dhe i shpejtë i automjeteve në PKK-të tokësore është i lidhur drejtpërsëdrejti me projektet e korsive të automjeteve, projektimi i korsive është faktor i rëndësishëm në lehtësimin e transportit ndërkufitar. Rëndësia e një infrastrukture të mirë në PKK diskutohet në një studim politikash të vitit 2009 “Portat për në Evropë” – një kufi miqësor? (Kindler, 2009), i cili përshkruan problemet e ndryshme në lidhje me projektimin e korsive të automjeteve.

Korsitë lineare për inspektime parësore nuk janë një metodë efikase për menaxhimin e automjeteve. Praktika e mirë për menaxhimin e PKK-ve moderne për uljen e kohës së pritjes së automjeteve përfshin përdorimin e disa korsive për inspektim parësor, me disa korsi të dedikuara për veturat e pasagjerëve dhe autobusët dhe të tjera për automjete komerciale. Inspektimi në këto korsi kryhet në kabina me punonjës të PKK. Gjithashtu, korsitë e inspektimit parësor duhet të mbështeten me zona për pritjen e automjeteve apo zona për inspektim dytësor (parkim), ku të përdoret koncepti i projektimit “kurriz peshku”. Në katër diagramat e mëposhtme krahasohet një korsi inspektimi tradicionale, lineare, pa parkim në formë kurriz peshku, me korsi inspektimi parësor, lineare, të mbështetura me zona pritjeje në formë kurriz peshku. Duhet vënë re se përdorimi i zonave me parkim në formë kurriz peshku është një praktikë e mirë, por jo gjithmonë zgjidhja e duhur.

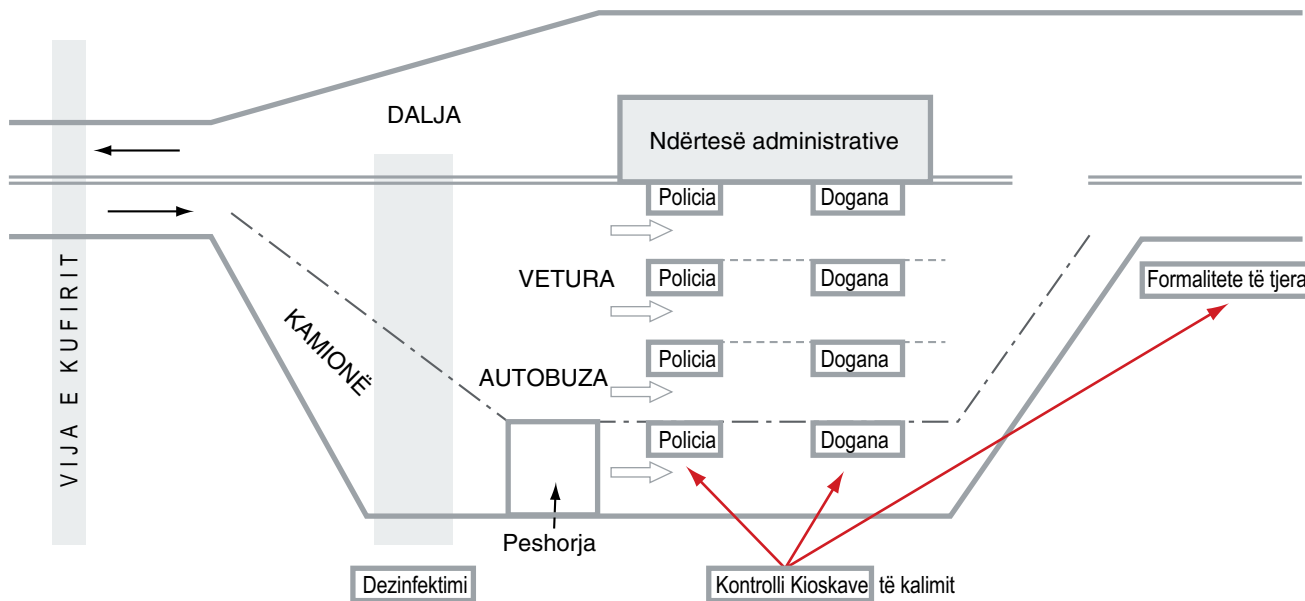
Siç tregohet në Diagramën 6.4 më poshtë, në një korsi lineare tradicionale për inspektim parësor, automjetet 1 dhe 2 duhet të presin derisa ajo nr. 3 të ketë përfunduar të gjithë përpunimin e agjencisë së kontrollit kufitar. Nëse ka një vonesë, automjetet 1 dhe 2 nuk mund të largohen nga kordia dhe zona e kontrollit. I gjithë trafiku i automjeteve lëviz me ritmin e automjetit që i nënshtrohet kontrollit më të gjatë.

#### Diagrama 6.4 Strukturë lineare tradicionale e korsisë së inspektimit parësor



**Radhë kamionësh në një PKK mallrash afër Batrovcit, në Serbi.**

Diagrama 6.5 Inspektimi parësor me shumë korsi lineare (Banka Botërore, 2004)

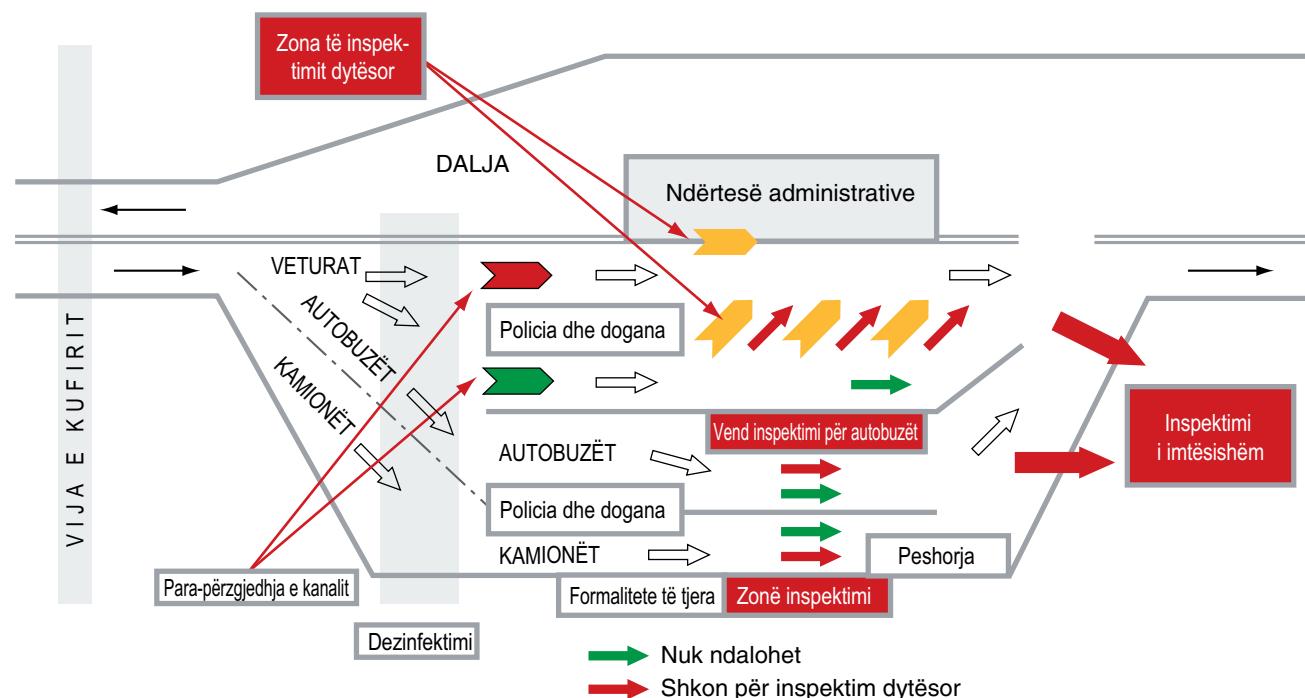


Një zgjidhje është rritja e numrit të korsive për të bërë të mundur që automjetet të futen në korsinë e inspektimit parësor të përshtatshme për to (Diagrama 6.5). Megjithatë, një strukturë me shumë korsi lineare inspektimi parësor nuk e ndryshon strukturën bazë të përshkruar më lart, si dhe ka disa aspekte të tjera problematike. Ndërtimi dhe përdorimi i shumë korsive është i shtrenjtë, pasi kërkon personel më të shumtë të agjencive kufitare. Kalimi i këtyre zonave në këmbë është i vështirë dhe i rrezikshëm. Për më tepër, kur zgjidhet një rradhë, shoferët nuk mund ta dinë më parë sa do të zgjasë procesi i zhdoganimit.

Siç tregojnë këta shembuj, rradhët dhe vonesat kohore janë rezultat që ndikon tek të gjitha automjetet kur inspektimet dytësore për automjetet dhe shoferët kryhen në korsitë e inspektimit parësor.

Në Diagramën 6.6, shoferët që hyjnë në korsitë e inspektimit parësor zgjedhin kanal in e gjelbër apo të kuq. Automjetet qarkullojnë më shpejt pasi kontrollet e automjeteve nuk ndikojnë në anashkalimin e kanalit të gjelbër. Policia apo dogana mund t'i drejtojnë automjetet në korsitë e tjera nëse nevojitet. Zonat e inspektimit janë me kënd (kurriz

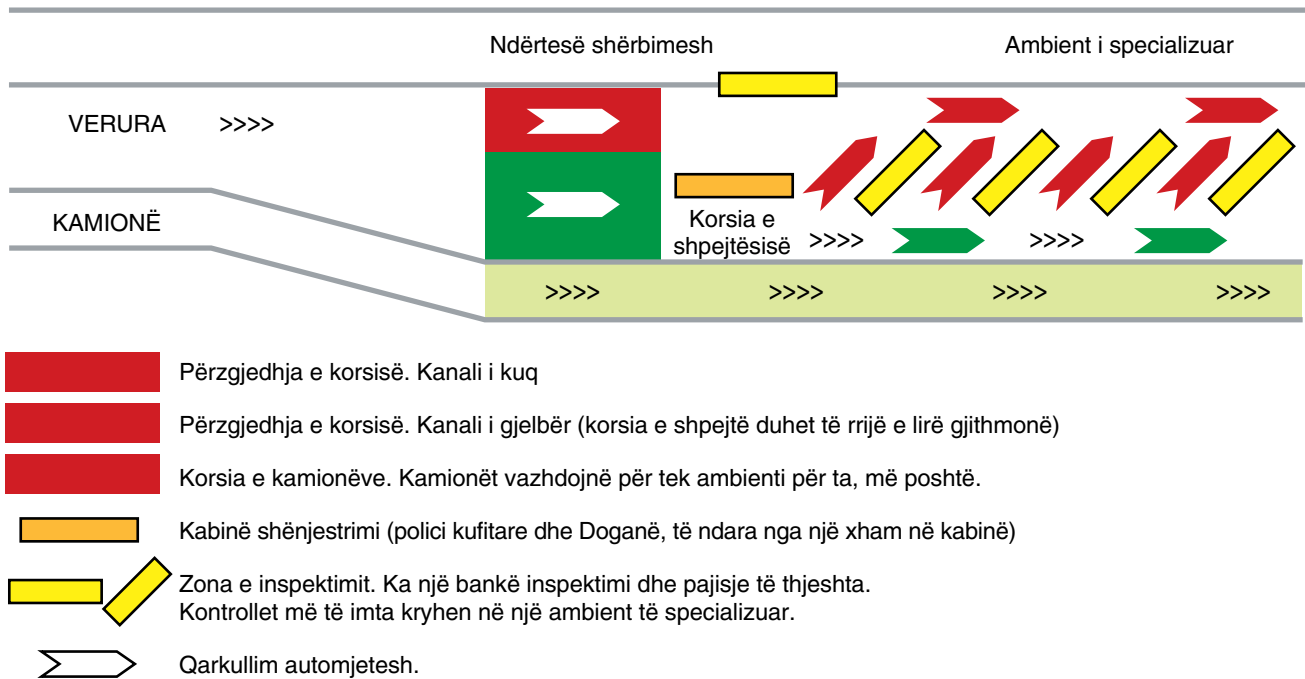
Diagrama 6.6 PKK me disa korsi lineare për inspektim parësor dhe parking në formë kurriz peshku (Banka Botërore, 2004)



\*Ky proces mund të shihet më në hollësi në Diagramën 6.7

**Diagrama 6.7 PKK e madhe e thjeshtuar, me korsitë lineare dhe parking në formë kurriz peshku (Banka Botërore, 2004)**

ANA E KUFIRIT (Hyrja)



peshku), në mënyrë që automjetet në to të mos bllokojnë qarkullimin kryesor. Edhe nëse ato zona janë të zëna (kur kryhen disa kontrole njëkohësisht), qarkullimi është i lirë dhe automjetet mund të largohen nga PKK. Edhe automjetet komerciale mund të përpunohen në të njëjtën mënyrë. Kur përdoren zonat e pritjes apo inspektimit në formë kurriz peshku, qarkullimi nuk vonohet edhe nëse një automjet ka nevojë për inspektim shtesë apo kur procesi i zhdoganimit është i ngadaltë për arsye të tjera.

Këta shembuj tregojnë se strukturat e PKK-ve kanë nevojë për korsitë anashkaluese, të cilat bëjnë të mundur që automjetet e ngecura në një korsitë të kthehen dhe të shkojnë në anën tjetër të PKK-së, si dhe që automjetet e dërguara për inspektim fizik dytësor të shkojnë në ndërtesën/ambientin e sigurtë për inspektim dytësor pa patur nevojë të presin në radhë sa të mbarojnë automjetet e tjera inspektimin parësor.



**Një automjet në PKK Terespol, Bjellorusi-Poloni.**

Kur inspektimi parësor përfshin kontrollin e dokumenteve dhe vulave nga personeli doganor dhe kufitar, mallrat zhdoganohen në një depo zhdoganimi në brendësi të territorit (DZhb). Inspektimi parësor mund të ketë personel doganor në kabinë që kontrollojnë për certifikatat fitosanitare; në raste parregullsisht thirrret specialisti përkatës. Në disa raste personeli doganor mund edhe të skanojë pasaportat e shoferëve. Megjithatë, në këtë skenar supozohet që metodat e inspektimit do të mundësojnë që kamioni të marrë një dokument tranziti të brendshëm (si psh T1) relativisht shpejt. Kur transportuesit, agjentët doganorë dhe operatorët e transportit njoftojnë paraprakisht Doganën për kamionët e importit, eksportit dhe tranzitit, personeli doganor në PKK kanë mundësi t'i përgatisin më shpejt dokumentet e tranzitit të brendshëm.

Inspektimi dytësor përfshin zhvendosjen e kamionit në një ndërtesë inspektimi të sigurt, ku personeli i trainuar doganor dhe i rojes kufitare mund të kryejë inspektimin fizik të kamionit dhe mallit. Këtu supozohet se personeli kontrollor i PKK-së përdor menaxhimin e rrezikut dhe profilizimin e rrezikut për të identifikuar një rrezik, dhe jo gjykimin personal. Inspektimi dytësor mund të përfshijë skanimin me pajisje tunel me rreze X. Në disa PKK të Azisë Qendrore, automjetet komerciale që hyjnë në korsitë e tyre të importit mund të krijojnë ngatërresë brenda zonës së kontrollit doganor. Aktualisht shoferët e kamionëve largohen nga kamionët e tyre dhe shkojnë në ndërtesat administrative të PKK-së për t'iu kontrolluar dokumentet dhe për të marrë dokumentet e tranzitit, kurse rojet kufitare në portën e hyrjes së PKK-së kufizojnë



numrin e automjeteve komerciale që hyjnë në zonën e kontrollit doganor. E gjithë kjo shkakton rrëmujë e radhë jashtë PKK-së. Administrata doganore e Azerbajxhanit po planifikon të ulë radhët në PKK Ura e Kuqe në kufi me Gjeorgjinë duke ndërtuar parkingje për automjetet komerciale, të kompletuara me ndërtesa për procedura me një ndalesë.

Kur rinovohen PKK apo ndërtohen PKK të reja me disa korsi automjeteve ku secila ka një kabinë kontrolli mund të nevojiten më shumë punonjës të Doganës dhe roje kufitare, gjë që shton buxhetet, rekrutimin dhe trainimin. Menaxhimi i mirë i korsive të automjeteve kërkon manovrimin sipas nevojave me personelin, psh gjatë orëve të pikut të ditës, ose gjatë periudhave të festave.

Shumë punonjës të Doganës, roje kufitare dhe kontrollorë të tjerë në kufijtë e Azisë Qendrore aktualisht punojnë në PKK të vogla me kushte pune nën optimalen, dhe pa lidhje TI. Situata po përmirësohet ngadalë, në varësi të fondeve. Megjithatë, rindërtimi i PKK-ve me një konfigurim me dy apo tre korsi nuk e përmirëson shumë efikasitetin e menaxhimit të PKK-së dhe mund të mos rrisë ritmin e përpunimit të automjeteve.

### ***Portat hyrëse, pengesa manuale në PKK-të tokësore***

Disa vende vazhdojnë të përdorin portat tradicionale prej metali, që hapen me dorë, zakonisht mes rrugës dhe zonës së PKK-së. Këto porta kufizojnë aksesin në korsitë e inspektimit parësor. Për më tepër, në PKK tokësore me shumë qarkullim, këto porta tradicionale mund të sjellin radhë në rrugët hyrëse si dhe vonesa kohore për eksportet, importet dhe transitet. Një zgjidhje, siç u përmend më lart, do të ishte përdorimi i disa korsive për inspektimin parësor.

### ***Korsitë e inspektimit parësor***

Ashtu si në PKK-të e vogla, për hyrje-daljen e personave që kalojnë kufirin në këmbë duhet të bëhen korsi të veçanta, të ndara me gardh.

Numri i korsive të inspektimit parësor duhet të përcaktohet nga një analizë e menaxhimit të kontrollit në PKK, gjatë së cilës janë shqyrtuar shifrat e kalimeve aktuale dhe ato të përlogaritura për të ardhmen. Edhe me një numër optimal korsish për inspektim parësor mund të ketë radhë gjatë pikut të ditës apo gjatë festave.

Për kamionët komercialë duhet të ketë disa korsi, të ndara nga ato për veturat dhe autobusët. Në varësi të vëllimit të qarkullimit, një korsi duhet të jetë "FAST" për kamionët TIR apo të tjerë.

PKK-të me qarkullim të madh e që nuk kanë disa korsi inspektimi parësor për shkak të vendit të kufizuar duhet të përdorin "parkingjet" për kontrollin e dokumenteve. Edhe këtu rekomandohet parkimi me kënd, në formë kurriz



**Ambiente moderne të një PKK serbe afër Batrovcit.**

peshku, pasi lejon vend të mjaftueshëm për automjetet që kalojnë.

Kur përgatitet projekti i PKK-së duhet të llogaritet madhësia e automjeteve komerciale dhe autobusëve, sidomos atyre për turistë, si dhe të ndërtohen si duhet parkingjet në formë kurriz peshku. Konventa e Rishikuar e Kiotos rekomandon që shoferët të qëndrojnë në automjete, dhe kabinat e kontrollorëve të jenë në lartësinë e kabinës së shoferit në kamionë komercialë.

Për automjetet që kthehen nga kontrollorët duhet të ketë një korsi për tu kthyer mbrapsht.

Kur ndërtohen PKK të reja apo rinovohen ato ekzistueset duhet të merren parasysh këto nevoja për korsi të automjeteve komerciale:

- Numri i korsive të inspektimit parësor, secila me një kabinë; psh PKK e re e Sarpit mes Turqisë dhe Gjeorgjisë do të ketë 15 korsi automjeteve;
- Porta të automatizuara kontrolli për secilën korsi inspektimi parësor në çdo kabinë. Këtu, në vend të një porte hyrëse për në PKK, në shumë PKK në kufijtë e Azisë Qendrore secila korsi ka një portë që vihet në punë nga kontrollori që nga kabina;
- Kabina për kontrollorët, apo ndërtesa zyrash;
- Gjerësia dhe gjatësia e korsive të inspektimit parësor;
- Korsitë e gjelbra dhe të kuqe;
- Rrethë për kthimin e automjeteve;
- Parking automjeteve në formë kurriz peshku, në rastet ku nuk është e mundur të bëhen disa korsi për inspektimin parësor;
- Numri dhe vendndodhja e tabelave në disa gjuhë;
- Ndriçimi i jashtëm;
- Vendndodhja dhe numri i kamerave të sigurisë;
- Duhet marrë në konsideratë një zyrë e re kontrolli për menaxhimin e PKK nga ku mund të monitorohet përdorimi i korsive të automjeteve dhe të urdhërohet dërgimi i tyre në korsi boshe, dhe personeli të zhvendoset në korsitë me shumë qarkullim apo tek inspektimi dytësor i automjeteve, sipas nevojave.

Nevojat në lidhje me korsitë për makina pasagjerësh dhe autobusë përfshijnë:

- Numrin, gjatësinë dhe gjerësinë e korsive;
- Numri dhe vendndodhja e tabelave në disa gjuhë;
- Portat e daljes nga korsitë e inspektimit parësor të kontrollohen nga korsia, ose kabinat të vendosen pranë zonave të parkimit në formë kurriz peshku;
- Korridori i kontrollit të pasaportave dhe imigracionit, kur PKK-të nuk kanë disa korsi automjeteve;
- Kontrolli i sigurisë në korridorin e pasagjerëve;
- Pajisje për skanimin e pasagjerëve dhe bagazheve;
- Ndriçimi i jashtëm;
- Vendndodhja dhe numri i kamerave të sigurisë.

### ***Inspektim i sigurtë i automjeteve***

Automjetet që zbulohet se kanë shkelur ligjet/rregullat doganore apo ligje të tjera duhet të zhvendosen në një zonë inspektimi të sigurtë. Këto zona duhet të jenë të mbuluara me çati apo mushama për të mundësuar kontrollin e rehatshëm të automjeteve apo hapjen e kontejnerëve. Megjithatë, në disa PKK të vogla, qarkullimi nuk e justifikon këtë investim. Në kuadër të procedurave të menaxhimit të rrezikut, personeli dhe drejtuesit e Doganës duhet të përdorin informacionin ekzistues për

të vlerësuar dhe identifikuar kamionët dhe mallrat me rrezikshmëri të lartë përpara mbërritjes, dhe të thërrasin më parë personelin e specializuar nëse është e nevojshme, ose të ndërrojnë destinacionin e këtyre kamionëve, duke i shoqëruar për në një PKK tjetër ku ka pajisje inspektimi të përshtatshme dhe personel të trajnuar.

Siguria rritet kur këto zona janë të ndara nga zonat e tjera të PKK-së. Kjo mund të mos jetë gjithmonë e mundur në disa PKK të ngjeshura. Megjithatë, personeli i agjencive që veprojnë në kufi duhet të minimizojnë kontaktin mes publikut, pasagjerëve dhe shoferëve të kamionëve, dhe gjithashtu çdo formë aksesi të paautorizuar për në zonat e inspektimit dytësor.

### ***Ndriçimi në zonat e inspektimit dhe parkimit***

PKK-të duhet të marrin në konsideratë nevojat e tyre për ndriçim dhe t'i krahasojnë ato me standardet e ndriçimit. PKK-të punojnë 24 orë në 7 ditë. Personeli, drejtuesit dhe përdoruesit kanë të drejtë të gëzojnë ndriçimin më të mirë të mundshëm. Nëse nuk ekzistojnë praktika të mira dhe standarde kombëtare për ndriçim, ato duhen krijuar. Gjithsesi, shembulli në Kutinë 6.15 ilustron disa prej vështirësive në krijimin e standardeve për ndriçim të përshtatshëm për personelin në PKK.

## **KUTIA 6.14**

### **Procesi i projektimit të PKK-së: Shembull i një praktike të mirë**

Studimi i mëposhtëm për praktikën e projektimit të PKK-ve për qëllime të sigurisë fizike, nga Laboratori Kombëtar i Sandias në SHBA, përshkruan konfigurimin e PKK San Ysidro në kufirin SHBA-Meksikë, e cila është PKK-ja më e madhe në botë për njerëzit dhe automjetet e pasagjerëve, me rreth 2 milionë njerëz që kalojnë çdo muaj. Ysidro u projektua duke përdorur metodën e Sistemit të Mbrojtjes Fizike (SMF) me tre hapa: 1) përcakto objektivat e sistemit; 2) projekto sistemin; dhe 3) analizo sistemin.

#### ***Përcaktimi i objektivave të sistemit***

Hapi i parë në përcaktimin e objektivave të sistemit është përcaktimi i kërcënimeve dhe identifikimi i llojit të kontrabandës që përpiqet të kapë PKK-ja. Së pari duhet të bëhet një përkufizim i kërcënimit, i cili tu përgjigjet pyetjeve të mëposhtme:

1. Me çfarë kategorie kundërshtari kemi të bëjmë? Në rastin e një PKK-je, kundërshtari mund të jetë kushdo: nga një trafikues droge i sofistikuar, deri në një imigrant të paligjshëm që kërkon një jetë më të mirë.
2. Çfarë taktikash përdor kundërshtari? Këto mund të variojnë nga mashtrim i thjeshtë deri në përdorimin e

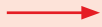
teknologjisë së përparuar. Duhet të merret në konsideratë edhe niveli i motivimit të kundërshtarit.

3. Cilat janë kapacitetet e kundërshtarit? Këtu futet trainimi dhe mbështetja financiare nga një organizatë kriminale, ose mund të jetë thjesht një person i vetëm, i përkushtuar, që përdor mashtrim.

Së dyti, sistemi duhet të bëjë shënjestrimin e objektivit, për të identifikuar dhe renditur sipas përparësive ato çka i duhen sistemit për ta parandaluar. Objektivi shpesh është kontrabanda (ku futen dhe sendet e trafikuar) e cila hyn ose del nga SHBA nëpërmjet automjeteve apo këmbësorëve. Objektet kryesore që kontrabandohen për në SHBA janë drogat, personat e parregullt nga Meksika apo vende të tjera, apo prodhimet bujqësore. Zakonisht kontrabanda që del nga SHBA është para të paligjshme (më shumë se 10 mijë dollarë), por edhe automjete të vjedhura, sende të tjera të lidhura me krimin, si dhe të arratisurit nga drejtësia.

Sistemi duhet të karakterizojë edhe procesin. Kjo detyrë ka për qëllim kuptimin e objektivës së PKK. Duhet të ketë familjarizim me përshkrimin e proceseve, kushtet operationale si dhe integrimin e politikave ligjore brenda PKK-së.





### Projektimi i sistemit

Sistemi duhet të ketë tre funksione: zbulim, vonesë dhe reagim. Këto duhet të jenë të integruara dhe të kryhen brenda një kohe të kufizuar që është më pak sesa ajo që i nevojitet kundërshtarit për të përfunduar veprimin e tij të paligjshëm.

Zbulimi është identifikimi i një veprimi kundërshtues, si të hapur ashtu dhe të fshehtë. Zbulimi në PKK kryhet duke përdorur pajisje me rreze X, lexues targash, qen të trainuar për nuhatje, si dhe personel ligjzbatues. Edhe kontrolli i hyrjes është funksion zbulimi, gjatë të cilit personat dhe automjetet e autorizuar lejohen të hyjnë, kurse personat, automjetet dhe materialet e paautorizuara nuk lejohen. Eficenca e kontrollit të hyrjes mund të matet nëpërmjet shifrave të kalimit në PKK, raporti i rasteve të mashtrimit, si dhe raporti i personave të kthyer pa të drejtë:

- Shifrat e kalimit në PKK janë numri i personave të autorizuar të cilëve u lejohet akses për një njësi kohore të caktuar, duke supozuar se të gjithë personat që tentojnë të hyjnë janë të autorizuar për hyrje;
- Raporti i rasteve të mashtrimit tregon raportin e rasteve të kontrabandës apo kalimit të personave të paligjshëm, përkundrejt totalit;
- raporti i personave të kthyer pa të drejtë tregon shpeshësinë me të cilën personave dhe materialeve të paligjshme u mohohet hyrje në PKK.

Edhe komunikimi dhe vlerësimi janë elemente të rëndësishme të zbulimit. Në një PKK, radiot dhe video-kamerat shërbejnë si instrumente komunikimi dhe vlerësimi.

Vonesa është funksioni i dytë i këtij sistemi. Kemi të bëjmë me vonesën që i shkaktohet përparimit të kundërshtarit. Në rastin e PKK-së, vonesa arrihet nëpërmjet konfigurimit të zonave të inspektimit paraprak, parësor dhe dytësor. Vonesa mund të arrihet nëpërmjet përdorimit të barrierave, vonesave të aktivizuara dhe forcave mbrojtëse. Megjithatë, megjithëse një kundërshtar mund të vonohet përpara zbulimit, kjo vonesë nuk ka vlerë për efikasitetin e sistemit, meqë nuk siguron kohë shtesë për të reaguar ndaj kundërshtarit. Shembuj të mjeteve për vonesë në PKK janë personeli i sigurisë, fashat me gjëmba që vihen në tokë për ndalimin e automjeteve si dhe blloqet prej betoni.

Reagimi përbëhet nga veprime që ndërmerret nga forcat ligjzbatuese, psh ndërprerja dhe neutralizimi, për të parandaluar suksesin e kundërshtarit. Ndërprerja përkufizohet si një numër i mjaftueshëm forcash reagimi që mbërrijnë në një vendndodhje të përshtatshme për të ndaluar përparimin e kundërshtarit. Këtu përfshihet komunikimi i nevojshëm me personelin e reagimit, për t'i dhënë informacion të saktë mbi veprimet e kundërshtarit, si dhe dislokimi i personelit reagues. Matja e efikasitetit të reagimit shihet nga koha që kur forcat e reagimit u njoftuan për veprimin e kundërshtarit deri tek veprimi i neutralizimit të kundërshtarit. Neutralizimi është veprimi i ndalimit të kundërshtarit përpara sesa të arrijë synimin e tij. Në një PKK neutralizimi mund të ndodhë në çdo moment të procesit të kontrollit. Një situatë e vështirë për procesin e reagimit është kur një kundërshtar përpiqet të kalojë me dhunë nëpërmjet zonës së inspektimit parësor.

### Përshkrim i PKK Ysidro:

#### Automjetet që hyjnë në PKK nga Meksika

Automjetet që përpiqen të hyjnë në SHBA nga Meksika ndjekin këtë procedurë. Kur i afrohen vijës gjeografike të kufirit, shoferët vihen në radhë përpara zonës së kabinës së inspektimit; kjo quhet zona e inspektimit paraprak. Në këtë zonë ka 24 korsi hyrjeje në SHBA, të ndara me shufra metali. Këto barriera nuk ndajnë vetëm korsitë nga njëra tjetra, por gjithashtu parandalojnë kthimin pas të automjeteve në radhë. Radha siguron vonesën që u nevojitet personelit doganor dhe qenve nuhatës, që kalojnë rregullisht në mes të korsive, për të inspektuar automjetet për ndonjë objekt të paligjshëm. Inspektorët doganorë, nëpërmjet profilizimit të personave, mjeteve, dhe duke përdorur informacionin e zbulimit (dmth vlerësimin e rrezikut) vëzhgojnë në zonën e inspektimit paraprak dhe intervistojnë shoferët dhe pasagjerët e dyshimtë për të zbuluar ndonjë veprimtari të paligjshme. Paralelisht, punonjësit e njësisë së qenve përdorin qen të trainuar për të zbuluar aromat që dalin nga automjetet në këtë zonë.

Pas zonës së inspektimit paraprak, automjetet kalojnë në zonën e inspektimit parësor, ku ka kabina me kontrollorë të doganës apo të Shërbimit të Imigracionit dhe Natyralizimit/Shtetësisë (INS). Këta inspektorë kanë akses në një bazë të dhënash të zbatimit të ligjit. Kur automjeti ndalon në këtë zonë, lexuesit e targave kanë kohë të përcaktojnë nëse automjeti është i vjedhur apo i përfshirë në veprimtari të dyshimta.

Nëse nevojitet analizë e mëtejshme e automjetit apo shoferit për shkak të një njoftimi në sistemin kompjuterik, ata ose drejtohen ose shoqërohen në zonën "dytësore", ku bëhet një vlerësim më i thellë. Pengesat prej betoni në një konfigurim gjarpërush menjëherë pas zonës së kontrollit parësor sigurojnë vonesë, psh në rastin e një automjeti që kërkon të shmangë procedurat doganore ose dikujt që kërkon të shpërthejë kufirin duke kaluar me shpejtësi. Pas vlerësimit dhe komunikimit të veprimtarisë së dyshimtë, inspektorët doganorë në zonën e inspektimit dytësor kryejnë një reagim të plotë.

#### Automjetet që hyjnë në PKK nga SHBA

Këto automjete ndjekin këtë procedurë. Atyre u kërkohet të ndalojnë nga inspektorët e Doganës (shënim: jo nga rojet kufitare) teksa i afrohen PKK-së. Automjetet e ndaluara përbëjnë një pengesë për automjetet pas tyre, duke siguruar vonesën. Kjo përfordhet edhe me fasha me gjëmba që janë vendosur mes korsive, në rast se një automjet përpiqet të shmangë procedurën. Në bazë të profilizimit të kryer nga agjenti doganor, një automjeti apo shoferi mund t'i kërkohet të dorëzojë objektet në pronësi për tu inspektuar nga një pajisje portabël me rreze X. Procedura e fundit përpara hyrjes në Meksikë është kalimi në një shesh me gjashtë korsi, nën drejtimin e Doganës. Pas vlerësimit dhe komunikimit të një kërcënimi, agjentët e Doganës dhe autoritetet ligjzbatuese meksikane bëjnë reagimin përshtatës, përtej zonës së inspektimit dytësor në PKK.

*Burimi:* adapted from Wagner, 2011.

## Ndriçimi i jashtëm për PKK-të

Një rast studimor i quajtur Mendim i gjerë në lidhje me kufirin (Frazier 2009, fq. 1–3) ka dhënë disa ilustrime të vështirësive që hasin agjencitë kufitare gjatë zbatimit të standardeve të SHBA për ndriçimin. Në SHBA, ndriçimi i jashtëm aktual në PKK varion nga ai me sodium me tension të lartë apo edhe mërkur në disa PKK të vjetra, deri tek llampat prej qeramike speciale dhe LED në PKK-të më të reja. Teorikisht, të gjitha përmbushin kriteret e ndriçimit sipas dy botimeve për standardet e ndriçimit në SHBA, që janë Standardet e ndërtesave për Shërbimin e Ndërtimit Publik, P100-2005 (P100) dhe Udhëzues për Projektimin e PKK-ve tokësore të SHBA 2006 (Udhëzues projektimi), të dyja të publikuara nga Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme (ASHP), e cila i përditëson rregullisht. Ato u shpërndahen ekipeve projektuese që punojnë mbi projekte të reja PKK-sh apo rimodelojnë të vjetrat. Synimi i këtyre dokumenteve është lehtësimi i projektimit të ndërtesave më të mira të mundshme, për përpunim të saktë dhe efikas të automjeteve dhe personave që kalojnë kufijtë.

Sipas Mendim i gjerë në lidhje me kufirin, kërkesa në lidhje me ndriçimin e jashtëm janë shkruar dhe rishikuar një e nga një përgjatë shumë viteve, dhe shumë janë të pabazuara apo edhe të pasakta. Këto udhëzime nxisin përdorimin e tepuar të energjisë dhe lejojnë kthimin e dritës si pasqyrim, si dhe nuk kanë këshilla për praktika të mira ndriçimi.

Ky studim e vlerësoi problemin me mjete të ndryshme, përfshirë studime në PKK ekzistuese, intervista me kontrollorë, shqyrtime të studimeve aktuale, si dhe një analizë të detyrave të PKK që kanë lidhje me ndriçimin.

Ajo që u zbulua ishte se punonjësit në PKK e konsideronin ndriçimin të mirë nëse kishte mundësi shikimi të përshtatshëm si dhe uniformitet. Megjithatë punonjësit shpesh shprehën nevojën për më shumë ndriçim në situata kritike, ata ishin të ndërgjegjshëm për pengesat që i krijojnë shikimit pasqyrimi i dritës dhe mungesa e uniformitetit të saj. Një nga gjërat më të rëndësishme për ta ishte aftësia për të parë automjetet dhe personat që kur i afrohen PKK-së nga ana tjetër e saj, megjithatë kjo nuk përmendej në asnjë nga standardet. Tani është provuar se drita në hapësirën mes të bardhës dhe blusë në spektrin e shikueshëm është më e mira për të parë natën. Disa nga mësimet e nxjerra dhe rekomandimet për ekipet projektuese të PKK-së:

- Projektuesit duhet të kuptojnë detyrat pamore dhe fizike që do të kryhen në një PKK në mënyrë që të japin rekomandime; për këtë arsye, në projektin e ndriçimit të një PKK-je duhet të përfshihen përshkrimet e detyrave në çdo zonë të saj.
- Drita e mjaftueshme varet nga ndriçimi vertikal dhe uniformiteti;
- Jo të gjithë kohën është i nevojshëm niveli më i lartë i dritës; duhet të instalohen çelësa për ndezje e fikje si dhe ulje të intensitetit të dritës;
- Për shkak se ndriçimi është shumë i rëndësishëm në PKK, në projektimin e PKK-ve duhet të përfshihet edhe një specialist ndriçimi.

*Burimi:* adapted from Frazier, 2009, pp. 1-3.



Automjete në radhë për të hyrë në SHBA nga Meksika, në PKK afër Lukeville, Arizona.

## 6.4 Ndërtesat dhe infrastruktura për PKK-të tokësore

Llojet e ndërtesave dhe zonave që nevojiten përcaktohen në bazë të detyrave që kryhen në PKK-në në fjalë. Këtu përfshihen:

- Zonat publike të pritjes;
- Vendet për komunikimin mes publikut dhe personelit, dmth kabinat dhe/ose zyrat;
- Zonat për agentët doganorë dhe agentët e transportit tranzit;
- Zyrat për personelin doganor;
- Zyrat për rojet kufitare/policië/personelin e imigracionit;
- Zyrat për drejtuesit e lartë të PKK-së;
- sallat e mbledhjeve;
- Tualetet;

### KUTIA 6.16

#### Përmbajtja e udhëzimeve për projektimin e PKK-ve: Shembull i një praktike të mirë

Instituti Kombëtar i SHBA për Shkencat e Ndërtimit ka një listë të llojeve të hapësirave që duhet të kenë PKK-të tokësore, sipas Udhëzuesi për Projektimin e PKK-ve tokësore të SHBA. Këtu përfshihen:

- Zonat e pritjes në radhë, përpunimit dhe inspektimit për këmbësorët dhe pasagjerët e autobuzëve
- Zonat e pritjes në radhë, përpunimit dhe inspektimit për automjetet komerciale dhe jo-komerciale, përfshirë zonat për inspektimet dhe karantinën e kafshëve dhe prodhimeve bujqësore
- Zonat e sporteve/punës
- Zyra
- Laboratorë
- Qeli/zona ndalimi për udhëtarët e shoqëruar
- Tualete private
- Qendra për përpunim automatik të të dhënave
- Hapësira magazinimi
- Zona parkimi jashtë (zonat e parkimit për referimet, vizitorët, personelin dhe shërbimin duhet të jenë të ndara nga njëra tjetra)
- Qendër fitnesi
- Kafazët për qentë
- Zona bllokimi për automjete të mëdha si dhe objekte të tjera të mëdha
- Zona të industrisë së lehtë
- Magazina
- Ambiente banimi për inspektorët që punojnë me turne apo për inspektorët që kalojnë natën pas turnit të punës

Burimi: adapted from Conway, 2010.

- Kuzhinat;
- Mensat;
- Ambiente për veshje dhe dollapet;
- Qelitë e ndalimit dhe ambientet e policisë;
- Dhomat e intervistimit policor;
- Zyrat e marrjes në pyetje apo të inspektimit të dokumenteve në dytësor;
- Zyrat e TI dhe komunikacionit (mund të jenë të ndara për të gjitha shërbimet);
- Sallat e trainimit për personelin.

Siç u përmend më lart, *Udhëzuesi për Projektimin e PKK-ve tokësore të SHBA* është një shembull i një praktike të mirë.



Një terminal i ri i doganës së Taxhikistanit, që po ndërtohet pranë një ure mbi lumin Piandj, afër kufirit me Afganistanin.

### 6.4.1 Ndërtesat e administratës

Qëllimi kryesor i këtyre ndërtesave është mbështetja e përpunimit të eksportit dhe importit që kryhet në korsitë e qarkullimit. Asnjë kompani shërbimesh private nuk duhet të lejohet në ndërtesat administrative të PKK-së.

PKK-të e mëdha do të ishte mirë të kishin një ndërtesë të vetme ku të gjendeshin të gjitha agjencitë kufitare aktive, në mënyrë që të përdorin sëbashku ambientet e saj (sallat e mbledhjeve, mensat, tualetet, zonën e hyrjes).

Kur të ardhurat dhe tarifat doganore mblidhen normalisht në terminale zhdoganimi në brendësi të territorit, zhdoganimi nuk mund të përfundojë në PKK-të tokësore. Megjithatë, disa administrata doganore, si psh ato në Afganistan dhe Nepal, i mbledhin tarifat doganore etj, direkt në PKK. Në këto raste, paratë e mbledhura duhet të ruhen në vend të sigurtë. Afër zyrës së zhdoganimit duhet të ketë zyra bankare, që të lehtësohen pagesat e shpejta. Rekomandohet një metodë e vetme pagese, pasi shkurton kohën e pritjes dhe shmang radhët e automjeteve në PKK. Një metodë si praktikë e mirë është kur agentët doganorë dhe/ose importuesit kanë karta pagese për Doganën. Kjo mundëson pagesat elektronike direkt në llogarinë e Doganës. Në këtë rast në ndërtesat administrative duhet të projektohen ambiente për të lejuar pagesat elektronike.

Kur planifikohet një ndërtesë e re administrative në PKK apo rinovohet një ekzistuese duhet të merren në konsideratë këto çështje:

- Cili është orari i punës për atë PKK?
- A ka gjithmonë automjete që hyjnë në PKK?
- A i zhdoqanon në grupe personeli i PKK-së automjetet?
- Sa personel do të ketë ajo PKK? Çfarë funksionesh kanë ata? Cilës agjenci i përketin dhe cilat janë përshkrimet e punës? Ku është aktualisht personeli?
- A është në një vend të largët PKK-ja? Në këto raste, personeli i përhershëm dhe i përkohshëm i PKK-së ka nevojë për strehim dhe akses në shërbime si dyqane, shkolla dhe një klinikë. Si menaxhohet personeli i PKK-së? A ka rrotacion gjatë orëve të punës? A kanë funksione të ndryshme në PKK?
- A nevojiten më shumë punonjës gjatë pushimeve? A varion kërkesa nga stina në stinë?
- Si komunikojnë brenda ndërtesës personeli dhe drejtuesit e agjencive të ndryshme?
- A është e mundur që agjencitë e ndryshme kufitare të përdorin të njëjtat tualete, salla mbledhjesh dhe zonë pritjeje?
- Sa hapësirë do t'i caktohet çdo punonjësi?

Kur ndërtohen ndërtesa të reja administrative në PKK apo rinovohen ato ekzistuese duhen marrë në konsideratë standardet kombëtare të ndërtimit. Tabela e mëposhtme jep hapësirën mesatare të rekomanduar në vendet e BE për personelin në ndërtesa të mëdha zyrash.

**Tabela 6.2 Hapësira mesatare e zyrave të PKK-ve në BE**

Numri i punonjësve në një zyrë	Totali në m <sup>2</sup>	Sip. totale për punonjës (në m <sup>2</sup> )	Shënime
1	9	9	Zyrat vetëm me një punonjës janë të rralla në PKK
2	12	6	Lloji më i përhapur i zyrave në PKK
3	21	7	Rritje minimale e hapësirës për person
4	32	8	Mund të akomodojë punonjës të tjerë apo vizitorë
5	45	9	Mund të akomodojë punonjës të tjerë apo vizitorë

Burimi: Banka Botërore, 2004.



**Ambiente doganore në një terminal tragetesh për automjete në Stokholm, Suedi.**

Më poshtë janë hapësirat mesatare të zakonshme në BE për punonjësit parandalues dhe ligjzbatues, përfshirë zyrën e një drejtuesi dhe një sekretari:

**Tabela 6.3 Hapësirat e caktuara për punonjësit parandalues dhe ligjzbatues**

Përshkrimi	Sip. (m <sup>2</sup> )	Shënime
Komandanti/ Drejtuesi	13	
Zëvendësi	12	
Arkiva	2.15	
Arkiva	2.15	
Sekretaria	18	
Arkiva	3	
Dhoma e veshjes (meshkuj)	27	Një projekt modular lejon që të bëhen ndryshime në zonat përkatëse nëse rritet numri i punonjësve femra.
Dhoma e veshjes (femra)	19	
Tualetet	16	
Salla e instruktazhit	21	
Transmisionet	6	
Kontroll trupor	4	
Analiza e mostrave	3	
Shlodhje	21	
Komandanti alternativ	21	
Zëvendësi	14	
Sekretaria	21	
Dhoma e intervistave	9	
Salla e mbledhjeve	50	
Qelitë	10.50	3 qeli nga 3.5 m <sup>2</sup> secila
Hyrja dhe korridoret	62	
<b>Total</b>	<b>354.8</b>	<b>Mesatarisht mes 3.5 m<sup>2</sup> - 4 m<sup>2</sup></b>
<b>Hapësira totale e zyrave</b>	<b>106.3</b>	<b>7 punonjës, mesatarisht 15.18 m<sup>2</sup></b>
Arkivat në total	6.95	
Dhomat e veshjes në total	45.52	Mesatarisht 0.5 m <sup>2</sup>
<b>Hapësira totale për personelin që nuk rri gjithmonë në zyrë</b>	<b>169.53</b>	<b>Mesatarisht 1.7 m<sup>2</sup></b>

Source: World Bank, 2004.

## 6.4.2 Infrastruktura e PKK-së

Kur projektohet një PKK e re apo ri-ndërtohet një e vjetër duhen marrë në konsideratë këto elemente të infrastrukturës:

Furnizimi me ujë për:

Tualetet/pajisje sanitare/ambiente larjeje

Gatim

Ujë të pijshëm si dhe tubacionet për ujë industrial

**Kutia 6.17 bazohet në një informacion të dhënë nga Komiteti i Doganave i Republikës së Bjellorusisë, 2011.**

#### KUTIA 6.17

##### Shembull i një PKK-je me një zyrë

Këto vitet e fundit Bjellorusia ka përmirësuar PKK-të e saj në korridoret e transportit. Një element kryesor i këtyre përmirësimeve ka qenë kalimi në sistemin me një zyrë të vetme.

Në këtë sistem, të gjitha shërbimet e zhdoganimit janë nën të njëjtën çati. Synimi është që përpunimi i dokumenteve dhe zhdoganimi i mallrave të kryhet aty nga të gjitha autoritetet rregullatore që punojnë në atë PKK. Kështu u kursehet koha transportuesve që u duhej të shkonin nga një ndërtesë në tjetrën, si dhe u thjeshtohet procedura e zhdoganimit (psh për transitet). Ky sistem ka shkurtuar kohën e zhdoganimit në PKK dhe si rrjedhojë edhe kohën e kalimit të kufirit.

**Kutia 6.18 është marrë nga faqja e internetit e Komitetit Shtetëror të Doganës në Bjellorusi (dhjetor 2006) dhe nga gazeta Rossiiskaya Gazeta (Valentina Kozlovich, mars 2008).**

#### KUTIA 6.18

##### PKK Mokransy në Bjellorusi

Sipas buxheteve të Bjellorusisë dhe Federatës Ruse, PKK Mokransy ka kushtuar 243.8 milionë rubla ruse për tu ndërtuar. Megjithatë kjo PKK është në kufirin Bjellorusi-Ukrainë, ajo ka rol shumë të rëndësishëm për bashkimin Federatë Ruse-Bjellorusi. Mokransy është në korridorin Brest–Kishinev–Odessa që kalon në korridorin e dytë trans-evropian Paris-Berlin-Varshavë-Minsk-Moskë. Pas rindërtimit, kapaciteti i PKK-së u rrit me 150%, duke përpunuar 640 makina, 140 kamionë dhe 45 autobusë në 24 orë.

Përpara rinovimit, PK Mokransy nuk ishte e pajisur si duhet për të ndaluar kontrabandistët/trafikantët. Kjo PKK tani ka teknologjinë e fundit dhe ambiente moderne, përfshirë një detektor për lëndët narkotike dhe eksplozivët. Qentë e trainuar posaçërisht gjejnë me lehtësi lëndët e ndaluara, të cilat identifikohen në çast nëpërmjet pajisjeve të reja të specializuara. Linjat me fibra optike e shpejtësi të lartë transferojnë në çast informacionin tek Komiteti Shtetëror i Doganave. Edhe dokumentet e falsifikuara me cilësi të lartë nuk janë problem për tu kapur falë pajisjeve speciale të fjalës së fundit.

Mokransy ka një ndërtesë zyrash të re, me hapësira për zhdoganimin e kamionëve dhe pasagjerëve, tenda për zhdoganimin e autoveturave dhe autobusëve, si dhe kontejnerë për inspektime më të hollësishme të automjeteve. Këto ndryshime të mëdha infrastrukturore kanë krijuar kushte të shkëlqyera si për ata që kalojnë kufirin bjellorus ashtu edhe për punonjësit që kryejnë procedurat e zhdoganimit.

Ujë dhe kanalizime (përfshirë numrin e tualeteve të nevojshme) për:

- Personelin e zyrave;
- ambientet e inspektimit;
- mensën;
- zonat publike.

Projektimi i gropës septike:

- Madhësia;
- Ndërtimi;
- Mirëmbajtja.

Furnizimi me energji elektrike, duke marrë në konsideratë:

- Nevojat e personelit punonjës;
- Nevojat për zonën e PKK;
- Nevojat për siguri kur PKK është e mbyllur;
- Nevojat për komunikim;
- Nevojat për sistemet e TI (psh, 200KV ASYCUDA dhe llojet e tjera të sistemeve TI të doganës);
- Kapaciteti i kablllove dhe rrjeti i shpërndarjes;
- Vendndodhja e nën-stacioneve;
- vendndodhja e stacionit më të afërt të prodhimit të energjisë;
- Gjeneratorë në rast ndërprerjeje të energjisë.

Çështje për tu marrë në konsideratë në lidhje me komunikimin:

- Rrjeti kombëtar i komunikimit;
- Pajisjet e nevojshme;
- Infrastruktura mbështetëse e nevojshme (psh energjia).

Mirëmbajtja e ndërtesave dhe asfaltit.

### 6.4.3 Vlerësimi në vend i PKK-së

#### Elementet e PKK-së

Kur projektohet një PKK e re apo rindërtohet një e vjetër duhen vlerësuar këto elemente:

- Topografia: studim i tokës, përfshirë teste të dheut, përbërja kimike, peshëmbajtja, dendësia; në zonat malore, vlerësimi i rrezikut të rrëshqitjeve të tokës; nëse është afër një lumi, vlerësimi i sigurisë bazuar në inspektimin e inxhinierisë civile dhe standardet e vlerësimit;
- Studim i impaktit mjedisor në përputhje me legjisllacionin kombëtar mbi impaktin mjedisor;
- Përdorimi ekzistues i tokës në PKK;
- Përdorimi i tokës rrotull PKK-së;
- Karakteristikat stinore, psh shiu, era, lagështia, temperatura, trashësia dhe pesha e dëborës mbi çati, etj.;
- thellësia dhe shtrirja e shtratit të ujit, niveli i lumit në pranverë dhe mundësitë për përmblytje;
- Kushtet ekzistuese të rrugëve;
- Ndonjë aktivitet tregtar në afërsi të PKK-së, psh zona industriale, tregje, pazare apo zona të tregtisë së lirë;

- Impakti i mundshëm mbi vendbanimet e afërta;
- Plani për pusetat e shërbimeve;
- Heqja e mbeturinave;
- Afërsia e terminalit lokal të autobuzëve.

### ***Vlerësimi i hapësirës***

Kur vlerësohen nevojat për hapësira duhet marrë informacioni i mëposhtëm. Nevojitet informacion mbi përdorimin ekzistues, si dhe atë që pritet në terma afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë:

- Sasia e automjeteve komerciale që qarkullon, përfshirë kamionët kontejnerë dhe jo-kontejnerë (të hapur), si dhe automjete të tjera komerciale, psh kamionçina apo qerre të tërhequra nga kafshë;
- Lloji i mallrave që transportohen sipas llojit të kamionit;
- Sasia e tranzitit ndërkombëtar dhe vendas;
- Numri i këmbësorëve që kalojnë PKK-në;
- sasia e autoveturave;
- Sasia e autobusëve të turistëve dhe pasagjerëve;
- Parkimi i nevojshëm për automjetet e personelit dhe drejtuesve, etj;
- Ndryshimet sipas stinëve dhe festave.

### ***Informacion mbi çështje inxhinierike***

Nevojiten këto vlerësime inxhinierike:

- Test i dheut dhe peshëmbajtjes së tij (shih më lart);
- Ngarkesa elektrike;
- Rezultatet e shpimit të tokës/pusit.

### ***Kufijtë e zonës së PKK-së***

***Për kufijtë e PKK-së nevojiten këto dispozita:***

- Shenjimi i veprimtarive të agjencive kufitare jashtë zonës së rrethuar me gardh;
- Rrethimi me gardh;
- Ndryshim që nuk krijon zona në hije;
- Portat dhe mbrojtja e portave (psh mbrojtja nga shpërthimi);
- Vende me hije dhe të fortifikuara për automjetet e rojes kufitare, policisë dhe në disa raste ushtrisë.

## **6.4.4 Financimi i projekteve përmirësuese të kufirit**

Për financimin e projekteve përmirësuese të kufirit ka tre metoda të përgjithshme: financim i brendshëm, financim nga institucione huadhënëse dhe partneritete publik-privat. Të treja këto metoda do të diskutohen me radhë në seksionet e mëposhtme.

### ***Financimi i brendshëm***

“Financimi i brendshëm” ndodh kur një shtet paguan drejtpërsëdrejti për përmirësimet, dhe fondet vijnë

ose nga buxheti vjetor i shtetit (buxheti i doganës), ose nga një buxhet special për projekte të përmirësimit të infrastrukturës kufitare. Projektet mund të financohen në dy mënyra: nga të ardhurat shtetërore, si psh tatimi mbi të ardhurat, ose nga tarifat e mbledhura në PKK, që mund të jenë tarifa për kalimin e kufirit apo tarifa të veçanta për përdorimin e pajisjeve të PKK-ve si psh skanera me rreze X.

Duhet vënë re se vendet më të pasura, më të zhvilluara janë më shumë në gjendje për të përballuar financimin e brendshëm dhe ka më pak mundësi të kenë nevojë për financim nga institucionet huadhënëse apo donatorët.

### ***Huatë***

Ka shumë institucione huadhënëse apo donatore dhe ofrues të asistencës teknike që mund të ndihmojnë në financimin e projekteve të përmirësimit të infrastrukturës kufitare. Mes tyre janë Banka Botërore, FMN, USAID, EuropeAid, Bankën për Zhvillimin e Azisë, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, dhe Banka për Zhvillimin e Afrikës (ADB).



**Një korsi e dedikuar për kamionët në PKK afër Sarpit, Gjeorgji. Kabinat e kontrollit për punonjësit e doganës dhe policisë kufitare janë ndërtuar në lartësinë e kabinës, që shoferët të mos zbresin.**





### Partneritetet privat-publik

Gjithashtu, projektet e përmirësimit të infrastrukturës së PKK-ve mund të financohen edhe nëpërmjet partneriteteve publik-privat (PPP), në të cilat një kompani apo konsorcium privat financojnë një projekt të tillë në këmbim të disa privilegjeve. Këto privilegje zakonisht janë në dy forma:

1. Koncesionar: Kompania private fiton të drejta ekskluzive për të kryer biznes në PKK (restorante, dyqane, karburante, etj). Kompania lejohet të veprojë për një kohë të caktuar, pas së cilës kontrolli i zonës së koncesionarit i kthehet shtetit. Zakonisht, në rastin e një PPP me koncesionar drejtimi i veprimtarive kufitare dhe ai i zonës së koncesionarit janë të ndara, dhe PKK-të e drejton autoriteti shtetëror.

2. Operator: Në këtë rast, një kompani private drejton një pjesë të PKK-së. Shembuj tipikë janë operatorët privatë të porteve apo firma private që përdorin pajisje skanuese për llogari të një administrate doganore. Zakonisht këto marrëveshje përfundojnë me transferimin e pajisjeve tek administrata doganore pas një periudhe të caktuar kohe.

Një shembull i një partneriteti të tillë paraqitet në Kutinë 6.10, e cila jep një përshkrim të mënyrës se si Qeveria e

Turqisë ka hyrë në partneritet me një firmë private për të modernizuar PKK-të e saj. Kutia 6.19 është marrë nga faja e internetit Gümruk ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.

Nisma e Autostradës Model IRU (IRU MHI) është një tjetër shembull i këtyre partneriteteve. Ajo u planifikua si një mjet për të realizuar një seksion rruge shembull ndërkombëtar, të projektuar, financuar dhe ndërtuar bashkarisht nga qeveri shtetesh, institucione financiare ndërkombëtare, organizata ndërkombëtare dhe komuniteti i biznesit si demonstrim i potencialit ekonomik dhe vlerave të Rrugës së Mëndafshit të hapur sërish.

Më konkretisht, Nisma e Autostradës Model IRU përbëhet nga (IRU, 2011):

- Investime ndërkombëtare në infrastrukturën rrugore mbështetëse (karburante moderne, motele, parkingje të sigurta, etj);
- Procedura doganore të harmonizuara me konventat dhe praktikat më të mira ndërkombëtare; dhe
- PKK tokësore që përmbushin detyrimet bashkëkohore procedurale, infrastrukturore dhe teknike.

#### KUTIA 6.19

### Partneriteti privat-publik për modernizimin e PKK-ve në Turqi

Në vitin 2005, Gümruk ve Turizm İşletmeleri Ticaret A. [Kompani për Doganën dhe Turizmin] (GTI) krijoi kuadrin e një partneriteti mes Bashkimit të Dhomave të Tregtisë të Turqisë (TOBB) dhe 137 Dhomave individuale. Që nga ajo pikë ajo kompani ka modernizuar PKK-të e Turqisë sipas një modeli “ndërto-përdor-transfero”. Pasi filloi me modernizimin e PKK Habur, GTI përfundoi me shpejtësi rindërtimin dhe rinovimin e PKK-ve Cilvegözü, Sarp, Hamzabeyli, dhe Kapıkule, si dhe një sërë të tjerash.

Për të plotësuar nevojat e pasagjerëve po ndërtohen dyqane ushqimesh dhe pijesh, banka, dyqane suveniresh dhe dyqane pa taksa. Në këtë kuadër, GTI ka në përdorim vetëm zonat komerciale; të gjitha proceset dhe procedurat administrative si psh zhdoganimi dhe kontrolli i dokumenteve të udhëtimit kryhen nga institucionet dhe entet shtetërore.

Ndërtesat administrative dhe komerciale, njësitë e kontrollit të hyrje-daljes, hangarët e kontrollit, ambientet e magazinimit të mallrave të paligjshme, platformat, urat e peshimit, ambientet shoqërore dhe zonat e parkimit të kamionëve janë ndërtuar brenda kuadrit të punës rindërtuese dhe rinovuese. Të gjitha pajisjet skanuese, sistemet lexuese, sistemet e kamerave të mbyllura dhe të sigurisë janë funksionale. Të gjitha këto investime janë realizuar me burimet e GTI.

Përveç marrjes përsipër të barrës së rëndë financiare të projekteve modernizuese, GTI ka krijuar të ardhura shtesë nga tatimet dhe ka kontribuar në zhvillimin e tregtisë së jashtme duke rritur qarkullimin e tregtisë nëpërmjet PKK-ve. Kohët e pritjes në kufi, të cilat më parë ishin me orë, janë ulur dukshëm dhe radhët janë minimizuar. Koha e kalimit të kufirit për automjetet dhe pasagjerët është ulur katër herë. PKK-të e Turqisë tani përpunojnë 3.5 milionë automjete dhe më shumë se 10 milionë pasagjerë.

Objektivat kryesore të këtyre projekteve të realizuara nga Bashkimi i Dhomave të Tregtisë të Turqisë dhe GTI janë:

- Lehtësimi dhe përsheptimi i qarkullimit në PKK;
- Krijimi i mundësive për lehtësim të mëtejshëm të procedurave në përputhje me standardet ndërkombëtare;
- Përmirësimi i opinionit publik për PKK-të.

Përmirësimet teknike që shoqëruan këtë modernizim të infrastrukturës së PKK-ve kanë kontribuar edhe në luftën kundër kontrabandimit dhe trafikimit të qënieve njerëzore.

Në fund të periudhës së koncesionarit, ambientet e modernizuara do t'i kthehen përsëri sektorit publik.



→  
Foto përpara dhe pas:

#### PKK Sarp, Turqi-Gjeorgji.



#### PKK Cilvegozu, Turqi-Siri.



E ardhmja e modernizimit të PKK-ve:

- Investimet në teknologji sa vjen e do të vijnë nga sektori privat, pa i vënë barrë buxhetit publik.
- Të ardhurat nga tatimet do t'i shkojnë qeverisë; vetëm ambientet komerciale (dyqanet, etj) do të drejtohen nga sektori privat. Agjencitë shtetërore do të

përqendrohen në detyrën tyre kryesore, kontrollet dhe eliminimin e barrierave procedurale.

- TOBB/GTI nxit Modelin e PKK-së së Përbashkët (një PKK me dy ekupe inspektimi nga të dyja vendet fqinje), si psh PKK Sarp-Sarp në kufirin Turqi-Gjeorgji.

Burimi: GTI, 2007-2010.

## Përfundime dhe Rekomandime

Disa prej veprimeve të këshillueshme janë:

- Përdorimi i korsive të inspektimit parësor për të rritur efikasitetin në PKK, përfshirë një korsi FAST për kamionët komercialë TIR;
- Krijimi i korsive anashkaluese për automjetet që drejtohen për tek inspektimi fizik dytësor (i detajuar), në mënyrë që të mos bllokojnë apo vonojnë mjetet e tjera;
- Ndërtimi i zonave të parkimit në formë kurriz peshku në çdo korsi inspektimi parësor në PKK me hapësirë të kufizuar;
- Vendosja e ekipeve të përbashkëta të kontrollit me punonjës doganierë dhe të rojes kufitare në çdo zonë inspektimi parësor e dytësor;
- Instalimi i detektorëve pa hapje për materialet radioaktive, lëndët narkotike dhe ato kimike të paligjshme përgjatë rrugëve të afërimit në PKK;
- Instalimi i lexuesve të targave të automjeteve (skanera) në hyrje të çdo korsie inspektimi parësor;
- Largimi i automjeteve që paraqesin kërcënim ndaj sigurisë, apo kur dyshohet për shkelje ligjore, në zona dytësore të sigurta;
- Ngarkimi i drejtuesve të PKK-ve me detyrën për të hartuar strategji për infrastrukturën e kufirit, duke përdorur strategji 5-vjeçare me plane veprimi vjetore, duke i lejuar të gjejnë dhe caktojnë burimet dhe fondet e nevojshme;
- Hartimi i një udhëzuesi për projektimin e PKK-ve duke përdorur standardet kombëtare, si dhe përditësimi i tij;
- Bashkëpunimi me vendet fqinje edhe në hartimin e strategjive për infrastrukturën dhe pajisjet e PKK-së;
- Marrja në konsideratë e kryerjes së projekteve pilot për projektimin e infrastrukturës së PKK-ve dhe listave të pajisjeve (sidomos në rastin e PKK-ve me qarkullim të vogël këmbësorësh, automjeteve, autobusësh dhe automjeteve komerciale, por që mund të sjellin përfitime edhe për PKK më të mëdha);
- Marrja në konsideratë e krijimit të një agjencie kombëtare të specializuar për projektimin, ndërtimin, mirëmbajtjen dhe prokurimin e PKK-ve.

## Bibliografia

- Komisioni Arizona – Meksikë, Agjencia e Doganës dhe Mbrojtjes Kufitare, 16 qershor 2005, *Një fyturë në kufi, Menaxhimi i Aseteve në Agjencinë e Unifikuar të Kufirit* [pdf]. Gjetet tek [www.canamex.org/PDF/CBP\\_border.pdf](http://www.canamex.org/PDF/CBP_border.pdf) [lexuar për herë të fundit më 23 janar 2011].
- BE BOMCA, Programi i Menaxhimit të Kufirit në Azinë Qendrore [faqe interneti]. Gjetet tek [www.bomca.eu](http://www.bomca.eu) [lexuar për herë të fundit më 27 shtator 2011].
- Conway, Brian, 2010, *Udhëzues për Projektimin e PKK-ve tokësore*. Gjetet tek [www.wbdg.org/design/land\\_port.php](http://www.wbdg.org/design/land_port.php) [lexuar për herë të fundit më 20 janar 2011].
- Shërbimi Federal i Doganave në Federatën Ruse, 2011 [faqe interneti]. Gjetet tek [www.customs.ru](http://www.customs.ru) [lexuar për herë të fundit më 28 shtator 2011].
- Frazier, Mary Claire (gusht 2009), *Mendim më i gjerë për kufirin* [pdf]. Gjetet tek [www.sparling.com/SparAdmin/arts/MCF\\_LD\\_A\\_border.pdf](http://www.sparling.com/SparAdmin/arts/MCF_LD_A_border.pdf) [lexuar për herë të fundit më 29 Jan. 2011].
- Gregory, Frank, 2009, *Siguria e Kufirit në Mbretërinë e Bashkuar: Problemet, sistemet dhe reformat e fundit, Raport i dorëzuar tek Komisioni për Sigurinë Kombëtare për shek.XXI* [pdf], Londër: Instituti për Kërkimet Publike për Politikën. Gjetet tek [www.ippr.org.uk/members/download.ap?f=/ecomm/filesUK\\_border\\_security\\_april.pdf](http://www.ippr.org.uk/members/download.ap?f=/ecomm/filesUK_border_security_april.pdf) [lexuar për herë të fundit më 19 janar 2011].
- Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş (GTI), 2011, [online]. Gjetet tek [www.gtias.com.tr](http://www.gtias.com.tr) [lexuar për herë të fundit më 26 shkurt 2011].
- Hochman, Jill L. (janar-shkurt 2005), *Veprimtaritë Aktuale të Kufirit, Planifikimi i Kufirit për shek.XXI* [asp], Departamenti i Transportit i SHBA, Administrata Federale e Autostradave, Komiteti i Përbashkët i Punës SHBA-Meksikë për Planifikimin e Transportit, *Rrugët Publike*, Vëll.68, Nr. 4. Gjetet tek [www.borderplanning.fhwa.dot.gov/current\\_article1.asp](http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/current_article1.asp) [lexuar për herë të fundit më 29 janar 2011].
- Bashkimi Ndërkombëtar i Transportit Rrugor (IRU), 2010, *Broshura e Nismës së Autostradës Model*, fq. 1–24.
- Kindler, Marta dhe Ewa Mateiko, janar 2009, *“Portat e Evropës” – një kufi miqësor?* [pdf], Raport mbi politikën, Fondacioni Stefan Batory, Varshavë, Poloni. Gjetet tek [www.batory.org.pl/doc/GatewaystoEurope-2009.pdf](http://www.batory.org.pl/doc/GatewaystoEurope-2009.pdf) [lexuar për herë të fundit më 24 janar 2011].
- Kozlovich, Valentina, *Rossiiskaya Gazeta*, 20 mars 2008, [faqe interneti]. Gjetet tek [www.rg.ru/2008/03/20/punkt.html](http://www.rg.ru/2008/03/20/punkt.html) [lexuar për herë të fundit më 28 shtator 2011].

NIIT, Instituti Kombëtar i Transportit, Almata, Kazakistan.

Zyra e Sigurisë së Brendshme, Korrik 2002 (Shtëpia Botuese e Qeverisë së SHBA, Uashington, D.C.), *Strategjia Kombëtare për Sigurinë e Brendshme* [pdf]. Gjetet tek [www.dhs.gov/xlibrary/assets/nat\\_strat\\_hls.pdf](http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/nat_strat_hls.pdf) [lexuar për herë të fundit më 12 shkurt 2011].

Komiteti Shtetëror i Doganës i Bjellorusisë, 23 dhjetor 2006, [faqe interneti]. Gjetet tek [http://gtk.gov.by/ru/press-center/news/i\\_190.html](http://gtk.gov.by/ru/press-center/news/i_190.html) [lexuar për herë të fundit më 28 shtator 2011].

USAID, 2008, Zona e Inspektimit, ambientet e zhdoganimit dhe infrastruktura përkatëse e PKK *Zamiin Uud* [pdf], Ulaanbaatar, Mongoli: Projekt për reformat në politikat ekonomike dhe konkurrueshmërinë i USAID për Mongolinë (EPRC). Gjetet tek [www.eprc-chemonis.biz/documents/tech\\_reports/Inception\\_report\\_Kamal\\_Patel\\_Eng\\_Jun\\_08.pdf](http://www.eprc-chemonis.biz/documents/tech_reports/Inception_report_Kamal_Patel_Eng_Jun_08.pdf) [lexuar për herë të fundit më 20 janar 2011].

Agjencia e SHBA për Doganën dhe Mbrojtjen Kufitare, 13 qershor 2009, *Ligji për Rimëkëmbjen Amerikanë dhe Investimet: Modernizimi i PKK-ve Tokësore* [pdf]. Gjetet tek [http://tester.senate.gov/Resources/upload/cbp\\_presentation.pdf](http://tester.senate.gov/Resources/upload/cbp_presentation.pdf) [lexuar për herë të fundit më 24 janar 2011].

Departamenti i Transportit i SHBA, Administrata Federale e Autostradave, prill 2009, *Matja e vonesave në kufi dhe kohëve të kalimit për mallrat në PKK El Paso – Ciudad Juarez* [pdf], Zyra e Menaxhimit të Mallrave. Gjetet tek <http://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop09033/fhwahop09033.pdf> [lexuar për herë të fundit më 12 shkurt 2011].

Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme, 2005, *Agjencitë që gjenden zakonisht në PKK tokësore* [word]. Gjetet tek [www.gsa.gov/portal/content/103603](http://www.gsa.gov/portal/content/103603) [lexuar për herë të fundit më 25 janar 2011].

U Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme, 2005, *Standartet për ndërtesat të Shërbimit të Ndërtimit Publik* [pdf]. Gjetet tek [www.gsa.gov/portal/content/104188](http://www.gsa.gov/portal/content/104188) [lexuar për herë të fundit më 20 janar 2011].

Vanderlinden, Richard S., 18 mars 2005, *Hartimi i kërkesave për kapacitete të forcave të sigurisë në PKK-të tokësore: Përdorimi i Modelit të Menaxhimit të Forcave të Ushtrisë* [pdf]. Gjetet tek [www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/ksil5.pdf](http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/ksil5.pdf) [lexuar për herë të fundit më 2 shkurt 2011].

Wagner, George G., *Procesi i Projektimit të Sigurisë Fizike siç aplikohet në një PKK në kufirin e SHBA* [pdf], Laboratorët Kombëtarë të Sandia. Gjetet tek [www.justnet.org/Lists/JUSTNET%20Resources/Attachments/1431/spie-final.pdf](http://www.justnet.org/Lists/JUSTNET%20Resources/Attachments/1431/spie-final.pdf) [lexuar për herë të fundit më 30 janar 2011].

Banka Botërore, 2004, *Udhëzimet për Stacionet Kufitare Tokësore* [pdf]. Gjetet tek [http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/RegionalDocuments/BorderStations\\_Guidelines.pdf](http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/RegionalDocuments/BorderStations_Guidelines.pdf) [lexuar për herë të fundit më 28 shtator 2011].

# 7 Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Inspektimi pa Hapje

## PËRMBAJTJA

Hyrje	173
7.1 Roli i zhvillimit të TIK në menaxhimin e kufirit	173
7.2 Mjedisi global i TIK	174
7.3 Instrumentet ndërkombëtare	174
7.3.1 Aspektet e TIK në Konventën e Rishikuar të Kiotos	174
7.3.2 Aspektet e TIK në Kuadrin e Standardeve SAFE të OBD	174
7.3.3 Standardet ndërkombëtare për të dhënat	175
7.3.4 Udhëzimet e Kiotos për TIK	175
7.3.5 Modeli i OBD për të Dhënat	175
7.3.6 Referenca unike e Ngarkesës (RUN)	176
7.3.7 Informacioni paraprak elektronik për mallrat	176
7.3.8 Dokumenti i vetëm administrativ i BE (DVA)	178
7.4 Çështje në lidhje me politikën dhe legjislacionin vendas	178
7.5 Paketat dhe sistemet e softuereve	178
7.5.1 Mjedisi Komercial i Automatizuar (ACE)	179
7.5.2 Sistemi ASYCUDA i UNCTAD	179
7.5.3 Softuere të tjera që përdoren	181
7.5.4 Sporteli i vetëm elektronik	181
7.6 Krijimi i një strategjie për automatizimin e menaxhimit të kufirit	182
7.6.1 Komiteti drejtues	182
7.6.2 Planifikimi strategjik	183
7.7 Pajisjet e detektimit, skanimit dhe inspektimi pa hapje	185
7.7.1 Çfarë është inspektimi pa hapje?	185
7.7.2 Çfarë nuk është inspektimi pa hapje	185
7.7.3 Pse duhet të skanojmë?	186
7.7.4 Menaxhimi i rrezikut: Një element kyç në inspektimin pa hapje	187
7.7.5 Skanerat për mallrat	187
7.7.6 Kriteret për performancën e skanerit	189
7.7.7 Zgjedhja e një skaneri	189
7.7.8 Zbulimi i lëndëve kimike, biologjike, radioaktive e bërthamore	190
7.7.9 Skanimi i personave, bagazheve dhe automjeteve	191
7.7.10 Përmbledhje e faktorëve thelbësorë të inspektimit pa hapje	191
Përfundimi	192
Bibliografia	192
<b>Kutia 7.1</b> Konventa e Rishikuar e Kiotos, Kapitulli 7: “Përdorimi i teknologjisë së informacionit”	174
<b>Kutia 7.2</b> Deklaratat doganore online në Federatën Ruse	177
<b>Kutia 7.3</b> Njoftimi paraprak i importit në Bjellorusi	177

<b>Kutia 7.4</b>	Projekti Sporteli i Vetëm dhe e-dogana në Azerbajxhan	178
<b>Kutia 7.5</b>	Vlerësim i projektit ASYCUDA++ në Jordani	180
<b>Kutia 7.6</b>	BE sheh nevojën për skanim me rreze X	186
<b>Kutia 7.7</b>	Kuadri i Standardeve SAFE të OBD: Standard 3 për inspektimin pa hapje	186
<b>Kutia 7.8</b>	Sekretari i Përgjithshëm i OBD për skanimin 100%	187
<b>Kutia 7.9</b>	Doganierët irlandezë marrin pajisje me rreze X	188
<b>Kutia 7.10</b>	Pajisjet e teknologjitë e reja në ish-RFJ të Maqedonisë	189
<b>Diagrama 7.1</b>	Modeli i OBD për të dhënat	176
<b>Diagrama 7.2</b>	Shembull i një sistemi me një sportel të vetëm	182
<b>Diagrama 7.3</b>	Ligji për ekuilibrimin e lehtësimit të tregtisë	187
<b>Tabela 7.1</b>	Aktorë të mundshëm në një projekt përmirësimi të TIK	183
<b>Tabela 7.2</b>	Shembull i analizës së mangësive	184

## 7. Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Inspektimi pa Hapje

### Hyrje

Një prej synimeve të deklaruara të kompjuterizimit ishte ta kthente shoqërinë tonë në një shoqëri pa letra dhe më eficiente. Siguria dhe menaxhimi i kufirit është vetëm një nga shumë fushat në të cilat po synohet koncepti i veprimtarive pa letra.

Ky kapitull i hedh një sy së pari rolit të teknologjisë së informacionit dhe komunikimit (TIK) në menaxhimin e kufirit dhe pastaj shqyrton mjedisin ndërkombëtar përsa i përket normimit dhe standardeve. Më tej kapitulli ngushton fokusin tek sfidat dhe specifikat kombëtare, përpara se të marrë në konsideratë paketat e softuerëve dhe të përshkruajë disa nga hardueret dhe softueret që janë në dispozicion. Pas një seksioni mbi pajisjet e detektimit, skanimin dhe inspektimin pa hapje, kapitulli mbyllet duke ofruar një skicë për automatizimin e menaxhimit të kufirit.

### 7.1 Roli i zhvillimit të TIK në menaxhimin e kufirit

Është provuar që rritja e vëllimit të punës në kufi është e lidhur drejtpërsëdrejti me rritjen e tregtisë ndërkombëtare. Për shkak se zhdoganimi zakonisht bëhet në bazë transaksioni, një rritje në numrin e transaksioneve ndikon sidomos në menaxhimin e veprimtarive doganore. Në nivelin bazë, sistemet e TIK ndihmojnë në lehtësimin e barrës së personelit të menaxhimit kufitar, duke i bërë më të lehta veprimtaritë e përditshme.

TIK i përmirësuar e bën edhe menaxhimin doganor më efikas. Një organizatë doganore mund ta ulë vëllimin e punës duke përdorur me efikasitet sistemet e TIK dhe automatizuar disa funksione të saj. Një shembull i kësaj është përdorimi i TIK për të kryer vlerësime rreziku në mënyrë që të identifikohen mallra me rrezikshmëri të lartë që kërkojnë ndërhyrje fizike. Kjo mund t'i lejojë një



Një agjent doganor hedh të dhëna në sistemin ASYCUDA të doganës së Afganistanit, në PKK Torkham, kufiri me Pakistanin.

organizate të përdorë më mirë burimet e saj njerëzore, ta mbajë të ulur numrin e punonjësve duke ruajtur të njëjtin nivel efikasiteti.

Një shqetësim tjetër është kompleksiteti. Tani veprimtaritë në një PKK janë më të ndërlikuara sesa më parë. Menaxhimi i këtyre sistemeve të ndërlikuara kërkon instrumente moderne.

Menaxhimi i sasisë së jashtëzakonshme të të dhënave që prodhohen ditët e sotme mund të jetë i vështirë edhe në organizatat më efikase. Pa TIK, kjo sfidë bëhet e pakalueshme.

Edhe zhvillimet në kërkesat normuese mund të kërkojnë një sistem të ri apo të përditësuar. Kur u instalua fillimisht sistemi i menaxhimit të kufirit në disa vende, këto vende mund të mos kenë qenë palë në marrëveshje ndërkombëtare, dypalëshe apo shumëpalëshe që kërkojnë instalimin e sistemeve eficiente të TIK. Nëse i kanë firmosur tani këto marrëveshje apo planifikojnë ta bëjnë këtë në të ardhmen, sistemet e sigurisë dhe menaxhimit të kufirit duhet të jenë fleksibile për të përmbushur nevojat aktuale si dhe të përballojnë ndonjë eventualitet.

Edhe nëse nuk ka mungesa në një sistem aktual TIK apo në politikat dhe procedurat kufitare të një vendi, tabloja e përgjithshme mund të ketë ndryshuar që nga koha kur u instalua sistemi. Shumë faktorë mund të sjellin nevojën për ekzistencën e një projekti për përmirësimin e TIK: personeli, rritja e vëllimit të punës, kërkesat ligjore, intensifikimi i ndërlikimit, apo braktisja e një "sistemi të vjetër", ndër shumë të tjera.

I fundit është faktori i vetë sistemit. Megjithëse kur është instaluar sistemi mund të ketë qenë fjala e fundit e shkencës, tani ai mund të jetë larg vendit të parë në treg. Ritmi i ndryshimeve në TIK është i lartë. Ajo që ishte më e mira një vit e gjysëm më parë mund të mos plotësojë nevojat e sotme. Për më tepër, ndonjëherë mjafton një kohë e shkurtër dhe sistemi as nuk mbështetet më me shërbime dhe aplikacione nga prodhuesi i tij. Sidomos në rastin e sistemeve të vjetra, mirëmbajtja mund të jetë problem, pasi është e vështirë të gjenden pjesë këmbimi dhe teknike që janë të gatshëm të kryejnë servisin e sistemit.

Potenciali i një programi për përmirësimin e TIK për të rritur efikasitetin e menaxhimit kufitar rritet vetëm nëse të gjithë personat e përfshirë e kuptojnë nevojën për përmirësim; vetëm kështu mund të arrihet konsensus nga niveli më i lartë deri në atë më të ulët. Megjithatë, megjithëse mund të ketë ende rezerva në lidhje me ndryshimet, mund të kryhen ndryshime nëse aktorët e përfshirë e kuptojnë problemin dhe bien dakord mbi synimet e përbashkëta.

## 7.2 Mjedisi global i TIK

Kërkesat e TIK shpesh përfshihen në programe të nivelit të lartë dhe marrëveshjet ndërkombëtare. Kështu projektet e TIK duhet të jenë në përputhje jo vetëm me këto instrumente ndërkombëtare por edhe me standardet teknike ndërkombëtare.

## 7.3 Instrumentet ndërkombëtare

### 7.3.1 Aspektet e TIK në Konventën e Rishikuar të Kiotos

Konventa e Rishikuar e Kiotos (KRK) siguron kuadrin e përgjithshëm për përfshirjen e TIK në veprimtaritë e menaxhimit të kufirit. Megjithëse KRK nuk bën komente në lidhje me specifikat e përdorimit të TIK, aty thuhet qartë se duhet të përdoret TIK. Gjithashtu bëhen disa deklarata të përgjithshme në lidhje me përdorimin e saj.

KRK jep kërkesat minimale për një administratë doganore efikase dhe përmban elemente në lidhje me TIK. Mes parimeve kyçe të renditura në preambulën e KRK (OBD, 1999, fq.3) është: "...futja e teknikave moderne si menaxhimi i rrezikut dhe kontrollet e bazuara në audite, si dhe përdorimi maksimal i teknologjisë së informacionit."

#### KUTIA 7.1

#### Konventa e Rishikuar e Kiotos, Kapitulli 7: "Përdorimi i teknologjisë së informacionit"

##### Standardi 7.1.

Dogana përdor teknologjinë e informacionit në mbështetje të veprimtarive doganore, aty ku është ekonomike dhe efikase për Doganën dhe tregtinë. Dogana specifikon kushtet për përdorimin e kësaj teknologjie.

##### Standardi 7.2.

Kur të fillojë përdorimin e programeve kompjuterike, Dogana do të përdorë standardet ndërkombëtare përkatëse.

##### Standardi 7.3.

Përdorimi i teknologjisë së informacionit kryhet në konsultim me të gjitha palët përkatëse që ndikohen drejtpërsëdrejti, sa më shumë të jetë e mundur.

##### Standardi 7.4.

Legjislacioni i ri apo i rishikuar duhet të parashikojë:

- Metoda të tregtisë elektronike, si një alternativë ndaj dokumentacionit të printuar;
- Metoda verifikimi elektronike krahas atyre në letër;
- Të drejtën e Doganës për të mbajtur informacion për përdorimin e saj dhe, sipas nevojës, për ta shkëmbyer këtë informacion me administrata të tjera doganore dhe palë të tjera të miratuara me ligj, nëpërmjet teknikave të tregtisë elektronike.

Palët anëtare të KRK duhet të jenë në përputhje me Shtojcën e Përgjithshme të Konventës, e cila përfshin standardet tranzitore 3.18 dhe 3.21, sipas së cilave Dogana duhet të lejojë regjistrimin e deklaratave të mallrave me mjete elektronike.

Kapitulli 7 i KRK, "Përdorimi i Teknologjisë së Informacionit" është më specifik për futjen e TIK. Ai përbëhet nga 4 standarde që përbëjnë bërthamën e trajtimit të këtij subjekti nga Konventa. Këta 4 standarde paraqiten tek Kutia 7.1.

Përveç standardeve të renditura në këtë kapitull, KRK përmban disa standarde të tjera që vlejné për futjen e TIK, si për shërbimet doganore në përgjithësi ashtu edhe për menaxhimin kufitar në veçanti. Ato përfshijnë Standardet 3.11 dhe 3.12, si dhe Standardin Tranzitor 6.9, të cilët trajtojnë më specifikisht disa aspekte të punës në doganë, përfshirë deklaratat e mallrave, mbrojtjen e informacionit, deklaratat elektronike dhe kontrollet doganore.

### 7.3.2 Aspektet e TIK në Kuadrin e Standardeve SAFE të OBD

Ashtu si dhe KRK, Kuadri i Standardeve SAFE të OBD për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale përmban koncepte kyçe në lidhje me TIK.

Megjithëse tregtia ndërkombëtare është një faktor kyç në begatinë ekonomike të çdo vendi, të gjitha shtetet përballen me kërcënime në shumë forma, sidomos imigracioni i paligjshëm, krimi i organizuar dhe terrorizmi, si dhe evazioni nga tarifrat doganore. Megjithatë, është e papranueshme të merren masa dhe të implementohen programe në kufi të cilat vendosin një barrë shtesë mbi sektorin publik apo atë privat. Praktikisht është e pamundur dhe me të vërtetë e panevojshme të inspektohet çdo ngarkesë. Për këtë arsye nevojitet një program i cili është llogaritur tu bëjë ballë kërcënimeve por në të njëjtën kohë të lejojë pa pengesë qarkullimin e ligjshëm të biznesit.

Ky ishte skenari i përgjithshëm që shtyu Organizatën Botërore të Doganave (OBD) të krijonte Kuadrin SAFE si një instrument ndërkombëtar për lehtësimin e tregtisë. Ai u miratua unanimisht nga shtetet anëtare të OBD në qershor 2005. Kuadri SAFE është një instrument me lidhje të padiskutueshme me sistemet e TIK dhe përmirësimin e tyre.

Si pjesë e Shtyllës 1, "Doganë-Doganë" (OBD 2005, Kapitulli 3), Standardi 1 për Menaxhimin e Integruar të Zinxhirit Furnizues (fq.9-18) prezanton instrumente të ndryshme, përfshirë Referencën Unike të Ngarkesës (RUN, 1.2.5), Modelin e OBD për të Dhënat (1.3.7) dhe Sportelin e Vetëm (elektronik) (1.3.8).

Standardi 4 për Sistemet e Menaxhimit të Rrezikut (fq.18) fillon me këtë detyrim: "Administrata doganore duhet të krijojë një sistem menaxhimi të rrezikut për të identifikuar kontejnerët me rrezikshmëri të lartë dhe automatizuar sistemin."



Standardi 6 (fq.20) specifikon që në fillim që: “Administrata doganore duhet të kërkojë informacion paraprak elektronik për mallin dhe dërgesat e kontejnerëve, duke lejuar kohë të mjaftueshme për kryerjen e vlerësimit të rrezikut.” Ky standard mbulon një gamë të gjerë të subjekteve të TIK, përfshirë:

- Nevojën për kompjuterizim (6.1);
- Udhëzimet e KRK për TIK (6.2);
- Standardet për shkëmbimin elektronik të të dhënave (6.4);
- Modelin e të dhënave OBD (6.5);
- Sigurinë e TIK (6.6);
- Firmat dixhitale (6.7);
- Privatësinë dhe mbrojtjen e të dhënave (6.9).

Standardi 8 (fq. 23), i titulluar “Matjet e performancës”, fillon si më poshtë:

“Administrata doganore duhet të mbajë raporte statistikore që të përmbajnë matje të performancës në lidhje me: numrin e dërgesave të kontrolluara, nëngrupin e dërgesave me rrezikshmëri të lartë, kontrollet e kryera mbi dërgesat me rrezikshmëri të lartë, ekzaminimet e dërgesave me rrezikshmëri të lartë duke përdorur teknologji inspektimi pa hapje, kontrolle të dërgesave me rrezikshmëri të lartë me inspektim pa hapje dhe mjete fizike, kontrolle të dërgesave me rrezikshmëri të lartë vetëm me mjete fizike, kohët e zhdoganimit si dhe rezultatet pozitive dhe negative. Këto raporte duhet të konsolidohen nga OBD.”

### 7.3.3 Standardet ndërkombëtare për të dhënat

Megjithëse instrumentet ndërkombëtare i harmonizojnë procedurat, proceset dhe disa praktika të mira të TIK në të gjithë botën, prapë ekziston rreziku që secili vend të krijojë të dhënat e veta, duke krijuar kështu vështirësi në përshtatje. Përpunimi i të dhënave ngre disa pyetje:

- Çfarë lloj informacioni duhet të mbledhë Dogana nga tregtia?
- Çfarë formati duhet përdorur për t'i mbledhur këto të dhëna?
- Kur të dhënat duhet të jenë të koduara, si duhet bërë kjo?
- Si do të shkëmbehen të dhënat?

Është shumë e rëndësishme që organizatat doganore të harmonizojnë veprimet e tyre me këto pyetje, jo vetëm për të lehtësuar mbledhjen e informacionit nga tregtia, por edhe për të qenë në gjendje të shkëmbejnë informacion me njëra tjetrën në mënyrë të shpejtë dhe të besueshme.

Duke qenë e ndërgjegjshme se është e nevojshme të jetë më specifike në lidhje me TIK, OBD ka hartuar disa instrumente të cilat mund të jenë të dobishme për qeveritë kur ato nisin një program ndryshimi. Në disa aspekte, këto instrumente mund të shihen si udhëzues implementimi për standardet më të gjera të KRK.

### 7.3.4 Udhëzimet e Kiotos për TIK

Udhëzimet e Konventës së Kiotos për Përdorimin e Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimit, të cilat u përgatitën në vitin 2004 nga OBD (2004a, fq.6) prezantohen si më poshtë: “Qëllimi i këtyre udhëzimeve është të përqendrojnë vëmendjen e administratave doganore tek impakti që ka TIK në punën e tyre. Ato tregojnë se si Dogana mund t'i përdorë këto teknologji për të përmirësuar zbatimin e programeve dhe planeve në shërbimet e tyre për klientët dhe partnerët e tregtisë.” Kështu udhëzimet përqendrohen në pjesët e KRK që kanë lidhje me TIK. Më specifikisht, ato kanë si synim dhënien e udhëzimeve për implementimin e Standardeve dhe Praktikave të Rekomanduara të Konventës.

Udhëzimet nuk janë detyruese për Palët Kontraktuese në KRK, por kanë për qëllim ofrimin e ndihmës për vendimmarrësit gjatë procesit të futjes së TIK në veprimtaritë e tyre. Megjithëse ato kanë të bëjnë vetëm me veprimtaritë e Doganës, këshillat dhe mendimet që ofrojnë ato mund të jenë të dobishme për çdo qeveri që merr në konsideratë zbatimin e një projekti për futjen apo përmirësimin e kapaciteteve të tyre të TIK për menaxhimin e kufirit. Për më tepër, mund të jetë më e lehtë të përdoren parime për kontrolle më efikase të Doganës, për t'i bërë kontrollet policore më efikase. Përmirësimet në TIK mund të sjellin përfitime edhe për personelin kufitar që merret me imigracionin e paligjshëm dhe krimin ndërkombëtar.

Udhëzimet e TIK mbulojnë një gamë të gjerë temash operacionale, teknike dhe strategjike, më kryesisht: vendimin për të kompjuterizuar, procesin e zhvillimit të sistemit, zonat kryesore të aplikimit, ndërfaqet mes aplikacioneve të ndryshme të TI, shkëmbimin e informacionit, si dhe e-tregtinë dhe Doganat.

### 7.3.5 Modeli i OBD për të Dhënat

Modeli i OBD për të Dhënat është një grup të dhënash standarde për veprimtaritë doganore. Duke qenë i përkushtuar ndaj subjektit të harmonizimit të të dhënave nga një sportel i vetëm, ai përcakton një grup të dhënash të standardizuara për shkëmbimin elektronik të të dhënave mes administratave doganore dhe midis administratave doganore dhe operatorëve të tregtisë.

Fushëveprimi i Modelit të OBD për të Dhënat (OBD, 2008):

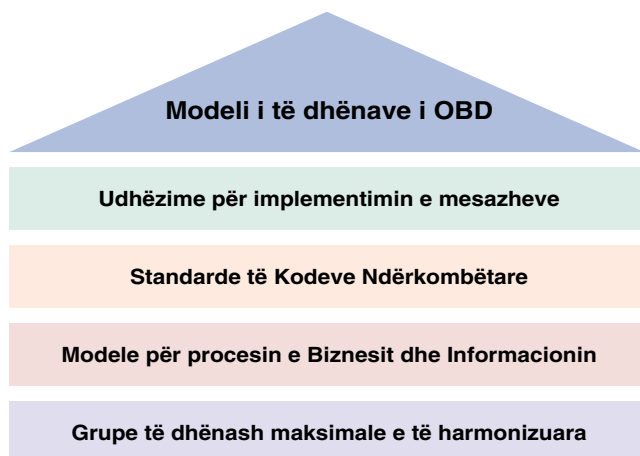
- Kërkesat për mirëmbajtjen e të dhënave që u mbartën nga Versioni 2.0;
- Shqyrtimi dhe zgjidhja e mospërputhjeve;
- Dogana, tranziti dhe e-TIR;
- Mesazhet e reagimit të Agjencive Rregullatore Ndër-kufitare;
- Harmonizimi i vazhdueshëm me CEFECT CCTS, UNTDED dhe përfshirja e tregtarëve/transportuesve;
- Informacioni në lidhje me normimin, i nevojshëm

- për Agjencitë partnere Rregullatore Ndërkufitare;
- Proceset e lidhura drejtpërsëdrejti me lëshimin e mallrave, mjetet e transportit dhe personelin, shëndetin dhe bujqësinë (vendase dhe ndërkombëtare).

Duhet vënë re se nuk përfshihen proceset e aplikimit/kërkesave/miratimit të licencave/lejeve/certifikatave.

**Diagrama 7.1 jep një ilustrim grafik të Modelit të OBD për Doganën (përshtatur nga Matsumoto 2006, fq. 5).**

**Diagrama 7.1 Modeli i OBD për të Dhënat**



### 7.3.6 Referenca unike e dorëzimit (RUD)

RUD, e cila është pjesë e Kuadrit SAFE, është një referencë që i vendoset çdo dërgese importi apo eksporti nga një tregtar me autorizim për të përdorur procedurë të thjeshtuara. Ajo mund të përdoret për të monitoruar një dërgesë nëpër të gjitha evidencat e tregtarit. Referenca Unike e Dorëzimit (OBD, 2004b, fq.3) përshkruhet si më poshtë:

“Objektiva kryesore e RUD është përcaktimi i një mekanizmi të përgjithshëm që ka fleksibilitet të mjaftueshëm për të përballuar skenaret më të përhapur në tregtinë ndërkombëtare. Baza e RUD është maksimizimi i përdorimit të referencave ekzistuese të furnizuesit, klientit dhe transportit.

Gjithashtu është edhe një numër reference kryesisht për tu përdorur nga Dogana. Në të ardhmen mund të kërkohet që t’i raportohet Doganës në çfarëdo momenti gjatë procedurave doganore. RUD duhet të:

- Përdoret në të gjitha lëvizjet ndërkombëtare të mallrave për të cilat kërkohet kontroll doganor;
- përdoret vetëm si kod aksesit për auditim, monitorim të dërgesës, informacion dhe qëllime krahasimi/përputhjeje;
- Unik si në nivel kombëtar ashtu edhe ndërkombëtar;
- Përdoret në nivel dërgesash;
- Lëshohet sa më herët që të jetë e mundur gjatë transaksionit ndërkombëtar;
- Përdoret në të gjitha komunikimet përkatëse nga

të gjitha palët e përfshira në të gjithë zinxhirin e furnizimit në lidhje me Doganën dhe të gjitha agjencitë e tjera normuese.

Familjarizimi me konceptin e RUD është një nevojë thelbësore për autoritetet doganore në mënyrë që të lehtësojnë tregtinë ndërkombëtare të ligjshme, paralelisht me sigurimin e kontrolleve efikase. Në këtë aspekt RUD i siguron Doganës një instrument efikas për shkëmbimin e informacionit mes agjencive ligjzbatuese.”

Dokumenti vazhdon duke cituar përshkrimin që i bën një organizatë tregtare ndërkombëtare RUD-it: “Si një kapëse elektronike e projektuar për e-tregtinë, RUD i lidh informacionet sëbashku – të gjitha copëzat e të dhënave në lidhje me një transaksion tregtie, nga porosia fillestare dhe dorëzimi i mallrave nga një furnizues, tek transporti i këtyre mallrave dhe mbërritja në kufi, e më tej tek dorëzimi në duart e importuesit.”

### 7.3.7 Informacioni paraprak elektronik për mallrat

Informacioni paraprak elektronik për mallrat (IPEM) është një pjesë integrale e të parit prej “katër elementeve bazë” të Kuadrit SAFE të OBD, i cili, nëse citojmë fjalët e tij (OBD 2005, fq. 6) “harmonizon kërkesat për informacion paraprak elektronik për mallrat në dërgesat në hyrje, dalje dhe tranzit.”

Dhënia e IPEM nga të gjithë aktorët në zinxhirin furnizues nëpërmjet linjave të transportit u mundëson autoriteteve doganore të kontrollojnë kontejnerët e importuar, të bëjnë shënjestrim dhe marrin vendime për ndërhyrje bazuar në informacion si dhe të përqendrojnë burimet tek rastet dhe ngarkesat me rrezikshmëri të lartë.

Më poshtë janë disa nga programet që bazohen në IPEM: Rregulli 24 orësh i SHBA dhe kërkesa 10+2, Deklaratat përpara mbërritjes dhe përpara nisjes në BE, Rregulli i Manifestimit Paraprak 24 orësh i Kinës, Rregulli 24-orësh i Meksikës dhe IPEM i Japonisë.



Kutia 7.2 është marrë nga faqja e internetit e Shërbimit Federal të Doganës në Federatën Ruse (2011).

## KUTIA 7.2

### Deklaratat doganore online në Federatën Ruse

Si pjesë e përpjekjeve për të përpunuar dokumentet elektronike, Shërbimi Federal i Doganës në Federatën Ruse ka deklaruar se të gjitha postat doganore të tij janë autorizuar të pranojnë deklarata doganore nëpërmjet internetit. Miratimi i TI të përparuar në Dogana është konsideruar një prej temave më kryesore për ngritjen e standardeve operacionale. Procedurat e zhdoganimit aktualisht mbështeten shumë në ndjekjen e teknologjive të përparuara të informacionit për shkëmbimin e të dhënave elektronike nëpërmjet internetit.

- Njoftimi i hershëm i autoriteteve doganore;
- Deklarim elektronik i mallrave;
- Zhdoganim në distancë duke përdorur e-deklaratën.

Kalimi në deklaratat elektronike varet shumë nga operatorët e tregtisë së jashtme dhe interesi i tyre për të përdorur teknologji të re të informacionit dhe komunikimit. Sot deklaratat doganore përdoren nga më shumë se 20% e operatorëve të tregtisë së jashtme.

#### *Njoftimi elektronik i hershëm (paraparak) i autoriteteve doganore*

Shërbimi Federal Doganor i Federatës Ruse ka nisur një portal eksperimental për prezantimin e të dhënave elektronike në: <http://edata.customs.ru/Pages/Default.aspx>

Nëpërmjet këtij portali, operatorët e tregtisë së jashtme mund të japin informacion të hershëm në lidhje me mallrat dhe automjetet përpara se ato të kenë kaluar kufirin doganor të Federatës Ruse. Avantazhi i këtij shkëmbimi paraparak të të dhënave është lehtësia e aksesit dhe thjeshtësia për ta

përdorur. Përveç kostos së lidhjes me internetin përdorimi i portalit nuk sjell asnjë kosto tjetër.

#### *Deklaratat doganore elektronike*

Për tu ardhur në ndihmë operatorëve të tregtisë së jashtme, po punohet që të krijohet një portal online për deklarimet doganore për përpunimin online të dokumenteve apo dorëzimin online të dosjeve në një format të rënë dakort. Teknologjia e re do tu bëjë të mundur operatorëve të tregtisë së jashtme të dorëzojnë dokumente online tek autoritetet doganore në të gjitha rajonet e Federatës Ruse.

Mënyra si funksionojnë deklaratat doganore online mund të përmbledhet si më poshtë. Dorëzohet një deklaratë online, e cila është e pajisur me një e-firmë dhe një inventar të dokumenteve. Gjatë procedurave të zhdoganimit, mund të kërkohej që dokumentet nga inventari si dhe dokumente të tjera shtesë të dërgohen në formë elektronike. Procedura mund të përfshijë verifikimin e të dhënave nga Dogana, si dhe inspektimin e mallrave.

#### *Lëshimi në distancë i mallrave*

Procesi i lëshimit në distancë të mallrave bazohet në ndarjen e zhdoganimit në zhdoganim dokumentar dhe procedura të mirëfillta inspektimi doganor, të kryera nga autoritete të ndryshme doganore.

Ky proces ul qarkullimin e kamionëve të rëndë në qytetet e mëdha nën kontroll doganor, ul sasinë e dokumentacionit në procedurat e zhdoganimit, zhdok përpunimin e tranzitit doganor, optimizon ngarkesën operacionale të zyrave doganore, ul kostot për operatorët e tregtisë së jashtme si dhe shkurton kohën e zhdoganimit.

Kutia 7.3 bazohet në informacion të dhënë nga Komiteti Shtetëror i Doganës i Bjellorusisë (2011).

## KUTIA 7.3

### Njoftimi paraparak i importit në Bjellorusi

Në Bjellorusi është krijuar një sistem përpunimi paraparak online i cili ka për synim rritjen e sigurisë dhe besueshmërisë së zinxhirit furnizues ndërkombëtar. Ai përdoret që në vitin 2007. Përpara këtij sistemi, çdo vlerësim rreziku dhe të gjitha procedurat e zhdoganimit mund të kryeshin vetëm kur mallrat të mbërrinin në kufi, gjë që nuk i leverdiste transportuesve dhe kërkonte më shumë kohë për kalimin e kufirit.

Krijimi i një sistemi njoftimi paraparak kërkonte përpunimin e një plani për prezantimin e tij, krijimin e një baze ligjore për sistemin, si dhe ndërtimin e një softueri për të bërë të mundur që të gjitha palët e interesuara të njoftojnë elektronikisht autoritetet doganore. Përveç sigurisë dhe qëndrueshmërisë së zinxhirit furnizues ndërkombëtar, sistemi në Bjellorusi ofron edhe shkurtime të kohës që kalojnë operatorët e tregtisë së jashtme dhe zyrtarët e doganës duke zhdoganuar mallrat dhe, si rrjedhojë, shkurton radhët përpara PKK-ve.

Aktualisht njoftimi paraparak nuk është procedurë e detyrueshme në Bjellorusi. Megjithatë, që në qershor 2011, rreth 30% e transportuesve (vendas e të huaj) kanë zgjedhur ta përdorin sistemin e ri.

Pra, njoftimi paraparak elektronik i enteve doganore ka sjellë:

- Siguri dhe qëndrueshmëri të zinxhirit furnizues ndërkombëtar për transportin e mallrave;
- Thjeshtim të formaliteteve doganore në lidhje me kalimin e kufirit, duke shkurtime kohën e zhdoganimit;
- Përdorim të informacionit elektronik të marrë, për të zhdoganuar mallrat e huaja për tranzit doganor;
- Rritje të efikasitetit të sistemeve të analizës së rrezikut dhe menaxhimit të rrezikut;
- Uljen e rrezikut të korrupsionit.

### 7.3.8 Dokumenti i vetëm administrativ i BE (DVA)

Dokumenti i vetëm administrativ i BE (DVA) përbën një shembull të shkëlqyer të një mekanizmi që është i përshtatshëm dhe në përputhje të plotë me Modelin e të Dhënave të OBD. Në BE, DVA përdoret brenda kuadrit të tregtisë me vendet e treta dhe për lëvizjen e mallrave jo të BE-së, brenda BE-së. Gjithashtu përdoret brenda territorit të vendeve EFTA (Islanda, Norvegjia dhe Zvicra) si dhe në tregtinë mes këtyre vendeve dhe BE. Pjesa më e madhe e të dhënave të hedhura është e koduar, në mënyrë që ky dokument të përdoret në të gjitha gjuhët e BE. Ai flet për vendosjen e çdo malli nën procedurën doganore, cilido qoftë mjeti i transportit i përdorur.

**Kutia 7.4 është marrë nga një intervistë me Shefin e Komitetit Shtetëror të Doganës së Azerbajxhanit, Ajdin Aliev, e cila është në faqen zyrtare të internetit të Komitetit të Doganës në Azerbajxhan (2011).**

#### KUTIA 7.4

#### Projekti Sporteli i Vetëm dhe e-dogana në Azerbajxhan

Në 1 janar 2009, Komiteti Shtetëror i Doganës (KSHD) i Azerbajxhanit kaloi në sistemin me Një Sportel në të gjitha PKK-të e tij. Sistemi i ri ndihmon në rritjen e efikasitetit dhe përmirësimin e ndërveprimeve mes autoriteteve të ndryshme të kontrollit. Ai gjithashtu ka ulur shumë kohën e kalimit të kufirit dhe zhdoganimit të mallrave dhe automjeteve.

Sistemi i ri me Një Sportel u projektua në përputhje me standardet ndërkombëtare si psh ato të UN/CEFACT, dhe bazuar në rekomandimet e OBD dhe OBT. Hardueri dhe softueri i sistemit kanë krijuar në Azerbajxhan. PKK-të në kufi janë pajisur me kompjutera që u japin akses në një bazë të dhënash me licenca dhe certifikata të lëshuara nga Ministrinë e Shëndetit, Bujqësisë dhe Transportit.

Azerbajxhani po krijon edhe një projekt e-dogana që përbëhet nga tre nën-sisteme:

- Një sistem i unifikuar Prodhimi i Ndihmuar nga Kompjuteri (CAM) për shërbimin doganor;
- një sistem menaxhimi për burimet e informacionit në internet;
- Një portal të brendshëm dhe një sistem intraneti.

Sistemi përdor një sërë modulesh, si psh kontrollin doganor të kompjuterizuar, përpunimin e automatizuar të dokumenteve, një qendër operacionale kundër kontrabandës dhe trafikut tek CAM, si dhe një sistem zhdoganimi me Një Sportel.

### 7.4 Çështje në lidhje me politikat dhe legjislacionin vendas

Jo rrallëherë futja apo përditësimi i TIK në një departament shtetëror kërkon ndryshime legjislative, mundësisht të atilla që të mundësojnë shkëmbimin elektronik të informacionit që nuk është përmendur në legjislacionin aktual, ose për të rritur kompetencat për të mbledhur apo përdorur informacion.

Në vitin 2003 Kazakistani miratoi një Ligj për Dokumentet Elektronike dhe Firmën Dixhitale, në lidhje me çështje ligjore që lindin si rrjedhojë e e-tregtisë. Ndër të tjera, ky ligj kishte këto dispozita (UNESCAP, 2006):

*Kompetenca për certifikim:* Një qendër certifikimi për të menaxhuar regjistrimin e vërtetësisë së certifikatës dhe verifikimin e përputhshmërisë në firmat dixhitale;

*Dokumente elektronike/transaksione online:* Një dokument elektronik i barazvlefshëm me një dokument në letër, i cili në disa raste, kur vërtetohet me një e-firmë, mund të jetë një mjet i vlefshëm për përmbylljen e një kontrate;

*Firma elektronike/dixhitale:* Një firmë dixhitale që është e barazvlefshme me firmën manuale të firmëtarit dhe ka pasojat ligjore të barazvlefshme;

*Pagesë elektronike:* Transaksione me e-pagesa që rrjedhin nga krijimi dhe përdorimi i e-dokumenteve të certifikuara me firma dixhitale;

*Sistemi gjyqësor dhe siguria:* Kazakistani miratoi Ligjin për Arbitrimin Komercial Ndërkombëtar në dhjetor 2004;

*Krimi kibernetik:* Legjislacioni i përditësuar për të luftuar krimin kibernetik;

*Pronësia intelektuale:* Krijimi i programeve kompjuterike dhe ndryshimi i programeve ekzistuese, meqë aksesit i paligjshëm në informacion kompjuterik të mbrojtur mund të sjellë përgjegjësi civile, penale dhe administrative.

### 7.5 Paketat dhe sistemet e softuereve

Udhëzimet për TIK nuk rekomandojnë implementimin e harduerëve specifike apo nga prodhuesit specifikë. Për shkak se nuk ka një zgjidhje të përshtatshme për të gjithë kur vjen puna për harduere dhe softuere, zgjedhja e tyre u lihet në dorë vendeve, të cilat mund të zgjedhin në përputhje me nevojat e tyre specifike.

Megjithatë, sistemi i përzgjedhur duhet të jetë në gjendje të shkëmbejë informacion me tregtinë. Nëse sistemi përdor ndonjë lloj sistemi informacioni që është pronë e një kompanie, tregtarëve mund t'ju duhet të përditësojnë,

apo më keq akoma, të ndryshojnë sistemin e tyre për të qenë në gjendje të shkëmbejnë të dhëna.

Seksionet 7.5.1 dhe 7.5.2 përshkruajnë dy sisteme të tilla, Mjedisin Komercial të Automatizuar (ACE) dhe ASYCUDA (Sistemi i Automatizuar për të Dhënat Doganore) të UNCTAD. Seksioni 7.5.3 merr në shqyrtim disa ofrues softuerësh private. Seksioni 7.6.4 prezanton konceptin e një sporteli të vetëm elektronik.

### 7.5.1 Mjedisi Komercial i Automatizuar (ACE)

Në SHBA, Sistemi Komercial i Automatizuar (ACS) po zëvendësohet nga Mjedisi Komercial i Automatizuar (ACE). ACE është pjesë e një përpjekjeje shumëvjeçare të Agjencisë së Mbrojtjes Doganore dhe Kufirit (ADMK) që do të instalohet në disa faza. Ai do të:

- Mundësojë aksesin e tregtarëve në informacionin e tyre të tregtisë nëpërmjet raporteve si dhe menaxhimin e tij;
- përshpejtojë tregtinë e ligjshme duke i siguruar ADMK-së instrumentet e duhura për të përpunuar importet/eksportet me efikasitet dhe transportuar mallrat me shpejtësi përtej kufirit;
- përmirësojë komunikimin, bashkëpunimin dhe përpjekjet për përputhshmëri mes ADMK dhe bashkësisë së tregtarëve; do të lehtësojë mbledhjen, përpunimin dhe analizimin efikas të të dhënave komerciale të import/eksportit; si dhe do të sigurojë një platformë për shkëmbimin e informacionit e të dhënave të tregtisë ndërmjet agjencive shtetërore.

Burimet: Ref. e tregtisë botërore, 2008, dhe Departamenti i Sigurisë së Brendshme, ADMK, 2011.



iStockphoto

### 7.5.2 Sistemi ASYCUDA i UNCTAD

Më poshtë jepet një përshkrim i sistemit ASYCUDA të UNCTAD (De Wulf dhe Sokol 2005, fq. 299–300).

Programi ASYCUDA (Sistemi i Automatizuar për të Dhënat Doganore) i UNCTAD u krijua në fillim të viteve 1980 për të automatizuar veprimtaritë e administratave doganore. Aktualisht është i instaluar në 84 vende. Ky program u krijua në mbështetje të administratave doganore dhe objektivit

të tyre të lehtësimit të tregtisë dhe efikasitetit të kontrollit gjatë zhdoganimit. Programi instalohet falas, dmth vendet nuk paguajnë për kostot e zhvillimit të softuerit. Megjithatë, vendet paguajnë për implementimin e sistemit, i cili bëhet nga projekti Asistenca Teknike e UNCTAD. Implementimi përfshin veprimtari të përgjithshme suporti, trainim, dokumentim si dhe krijim të aftësive specifike për suport në bazë jo-fitimprurëse. UNCTAD deri më tani ka krijuar tre versione të ASYCUDA dhe aktualisht po prezanton ASYCUDA World.

- *ASYCUDA Versioni 1* (1981–1984). ASYCUDA Versioni 1 përdorej në kompjuterat e hershëm. I krijuar pas ftesës së sekretariatit të ECOWAS (Bashkësisë Ekonomike të Shteteve të Afrikës Perëndimore), arritja më e madhe e tij ishte ndihma në përgatitjen e bilanceve të tregtisë dhe statistika të tjera të lidhura me tregtinë. Ai u implementua në tre vende dhe provoi se sistemet e zhdoganimit të kompjuterizuara mund të instalohen edhe në kompjutera të lirë.
- *ASYCUDA Versioni 2* (1985–1995). ASYCUDA Versioni 2 futi veprimtaritë kompjuterike të Rrjetit të Zonës Vendase (LAN) në qindra zyra doganore, gjë që mundësoi integrimin gjithëpërfshirës të funksioneve. ASYCUDA Versioni 2 fillimisht punonte me sistemin e vetëm shumëfunksionësh që ekzistonte atëherë në treg (PROLOGUE), dhe disa vite më pas kaloi tek sistemi operativ UNIX, duke hapur kështu rrugën për vëllime të mëdha transaksionesh, dhe, si rrjedhojë, më shumë instalime të ASYCUDA në zyra të mëdha doganore. UNCTAD nuk e prodhon më këtë sistem. Ai është prezantuar në 40 vende dhe përdoret ende në 15 vende që nuk kanë kaluar ende në ASYCUDA++.
- *ASYCUDA++* (1992–tani). ASYCUDA++ bazohet në arkitekturë të vërtetë klient-server, përfiton nga fuqia e gjuhëve programuese të orientuara nga objekti si dhe përdor potencialin e sistemeve të bazave të të dhënave si Oracle dhe Informix. Nga këndvështrimi teknik, ASYCUDA++ është një sistem informativ i doganës që integron një sërë teknologjish moderne dhe të fuqishme. ASYCUDA++ u ndërtua mbi suitën e plotë të moduleve doganore që kishte ASYCUDA versioni 2, por i shtoi më shumë funksionalitet doganor, sidomos në fushën e Inputit të Drejtpërdrejtë të Tregtarit, menaxhimit të rrezikut si dhe monitorimit të tranzitit. Kompjuterët e klientëve të ASYCUDA++ kanë ndërfaqe përdoruesish me shumë dritare, dhe të dhëna në formë teksti. Sistemet operative më të përhapura në kompjuterët e klientëve të ASYCUDA++ janë MS/Windows 9x dhe MS/Windows XP. Programi ASYCUDA ka përfshirë përdorimin e një gjenerate tjetër të instrumenteve teknologjike si dhe internetin e

kudo-përdorur. Një rezultat i parë i kësaj pune është fakti se versioni aktual i ASYCUDA++ u mundëson agjentëve doganorë të dorëzojnë deklaratat nëpërmjet internetit. Versioni i ASYCUDA++ për BE aktualisht vepron në 4 vende evropiane që janë bërë anëtarë të BE në maj 2004: Estoni, Letoni, Lituani dhe Sllovakia.

- *ASYCUDAWorld*. ASYCUDAWorld është zgjidhja e UNCTAD për e-doganën. Krijimi i këtij sistemi filloi në vitin 1999 dhe instalimet e para u bënë në fillim të 2004 (në Moldavi). Ai i mundëson administratave doganore dhe tregtarëve të kryejnë shumicën e transaksioneve të tyre në internet, që nga manifestet e kargos, dokumentet e tranzitit

**Kutia 7.5 është një riprodhim i një artikulli në faqen e internetit të ASYCUDA mbi suksesin e projektit ASYCUDA++ në Jordani (UNCTAD, 2011).**

#### KUTIA 7.5

### Vlerësim i projektit ASYCUDA++ në Jordani

Nga 1-13 gusht 1999 u krye një vlerësim i detyruar i JOR/96/004 "Kompjuterizimi i Procedurave Doganore dhe të Dhënave për Mbledhje të përmirësuar të të Ardhurave". Ekipi vlerësues përbëhej nga dy konsulentë ndërkombëtarë të PNUD dhe UNCTAD, si dhe një konsulent vendas nga Qeveria e Jordanisë. Të tre konsulentët u informuan fillimisht në zyrën e PNUD për Jordaninë, dhe më vonë edhe nga Drejtori i Projektit.

Faza I e projektit filloi në shtator 1997 si projekt pilot për të kompjuterizuar tre ambiente: selinë qendrore të Doganës në Aman, Aeroportin Ndërkombëtar Mbretëresha Alia si dhe Doganën e Amanit. Në kohën e vlerësimit në selinë qendrore të Doganës dhe në aeroport ishte instaluar ASYCUDA++. Sipas planit, Dogana e Amanit do ta instalonte në shtator 1999. Të gjitha deklaratat doganore hidheshin elektronikisht nga agjentët, duke përdorur Inputin e Drejtpërdrejtë të Tregtarit.

Objektiva e zhvillimit të Projektit ishte përmirësimi i ekonomisë së vendit duke forcuar kapacitetin e Qeverisë për të siguruar të ardhura doganore nëpërmjet ofrimit të një shërbimi efikas ndaj bashkësisë së tregtarëve.

Projekti kishte 5 objektiva të menjëhershme:

Sigurimin e të ardhurave doganore dhe përmirësimin e efikasitetit të veprimtarive doganore me anë të ASYCUDA++;

Forcimin e kapacitetit të qeverisë për të formuluar dhe zbatuar politika efektive ekonomike dhe fiskale nëpërmjet sigurimit të të dhënave të sakta dhe të shpejta;

Forcimin e kapacitetit institucional të Departamentit Doganor;

Forcimin e kapacitetit të departamentit për të shpërndarë informacionin në lidhje me tregtarët tek përdoruesit përkatës; dhe

Nxjerrjen e standardizuar të të dhënave nga ASYCUDA++ për të shërbyer si informacion menaxhimi për tregtinë ndërkombëtare.

*Disa përfundime të nxjerra nga Ekipi Vlerësues:*

Gjatë zbatimit të projektit u ndërmorën disa masa për të thjeshtuar procedurat, dokumentet dhe të dhënat përpara automatizimit të tyre në kuadër të sistemit ASYCUDA. Disa shembuj janë tarifa e integruar Doganore, Dokumenti i Vetëm Administrativ (DVA), dhe miratimi i teknikave të menaxhimit të rrezikut. Kontakti mes agjentëve dhe personelit doganor operacional është minimizuar.

*Treguesit e suksesit:*

- Ka disa tregues të suksesit të projektit si dhe të impakteve të arritura. Këto mund të përmbliken si më poshtë:
- Koha e lëshimit: deklarata e korsisë të gjelbër zgjat mesatarisht 2 orë;
- Mbledhja e të ardhurave: Të ardhurat kanë qëndruar konstante pavarësisht uljes së madhe të tarifave;
- Statistikat për tregtinë janë më të plota, të sakta dhe të përditësuara;
- Më shumë transparencë:
  - Tarifa të integruara doganore
  - Dokument i Vetëm Administrativ
  - Teknika të menaxhimit të rrezikut
  - input i drejtpërdrejtë i tregtarëve
  - ndarje e agjentëve nga zyrat doganore
  - konsolidim i taksave preferenciale;
- Ndërtimi i kapaciteteve: Trainim dhe transferim i teknologjisë dhe njohurive.

*Mësimet e marra:*

Së pari, për këtë lloj projekti nevojitet mbështetje dhe vullnet politik i nivelit të lartë, pasi vihet në zbatim një sistem tërësisht i ri. Kjo është provuar nga vendimi i marrë nga Departamenti Doganor për të vendosur në postet e menaxhimit dhe përdorimit të ASYCUDA++ personelin e tij më të lartë dhe cilësor;

Së dyti, është shumë e rëndësishme që ministrinë e tjera të përfshira në tregtinë e jashtme të bëjnë çdo përpjekje për të ulur barrën që është vendosur mbi bashkësinë e biznesit. Kjo do të bëjë të mundur që ekonomia e vendit të përfitojë në maksimum nga procedurat e thjeshtuara doganore që janë nisur si rrjedhojë e projektit ASYCUDA++;

Së treti, në një projekt kaq të ndërlikuar duhet të kryhen teste përpara vënies në zbatim të sistemit;

Së katërti, koha e veprimtarive të trainimit dhe të prokurimit duhet të planifikohet si duhet në mënyrë që vendi pritës të përfitojë në maksimum;

Së pesti, gjatë planifikimit të projekteve që kanë si synim sjelljen e ndryshimeve themelore në mënyrën se si kryejnë biznes organizatat, nuk duhet kursyer asnjë përpjekje për tu familjarizuar me pasojat e qëllimshme dhe të paqëllimshme të këtyre ndryshimeve si dhe për të përgatitur ata që do të ndikohen nga këto ndryshime që t'i kalojnë ato me sukses.

deri tek deklaratat doganore. Platforma e tij bazohet në një arkitekturë teknike të sofistikuar e cila nuk e bën më të nevojshme mbajtjen e një lidhjeje të përhershme me një server kombëtar. Kjo është shumë e rëndësishme sidomos për vendet që nuk kanë telekomunikacion të një cilësie të lartë e të besueshëm. Aty ku telekomunikacioni është më i qëndrueshëm mund të përdoret interneti tradicional. ASYCUDAWorld mund të punojë me të gjithë sistemet kryesore të menaxhimit të bazave të të dhënave (përfshirë Oracle, Sybase, DB2, Informix, dhe SQL Server) si dhe shumicën e sistemeve operative (Linux, Solaris, HP-UX, AIX, dhe MS/Windows). Përdorimi i XML (extensible mark-up language) nga kjo platformë mundëson shkëmbimin e çdo dokumenti brenda dhe jashtë sistemet mes administratave doganore dhe tregtarëve, si dhe mes Doganave në vende të ndryshme. Ky sistem është “pjesë e Java”, dmth është projektuar si një standard i hapur për tu përdorur me Java dhe kështu vendet mund ta modifikojnë dhe zgjerojnë sistemin pa kërkuar asistencën e UNCTAD. Ai përdor konceptin e “e-dokumenteve” të cilat, pasi lidhen me platformën e ASYCUDAWorld, pasqyrojnë në botën e TI dokumentet në letër që përdoren aktualisht si dhe vënë në zbatim proceset e nevojshme të biznesit.

### 7.5.3 Softuere të tjera që përdoren

Seksioni 7.5.3 sjell shembuj të softuerëve të tjera që përdoren (De Wulf dhe Sokol 2005, fq. 300–301 dhe 303).

#### *Softuere SOFI dhe SOFIX*

Sistemi “Solutions Françaises Informatiques” (SOFI) u zhvillua nga Dogana franceze dhe hyri në funksion në vitin 1974. Ai u instalua fillimisht në aeroportet e Parisit dhe më pas u shtri në të gjitha doganat franceze. Sistemi fillestar kaloi disa përditësime dhe ri-projektme dhe ekziston ende sot e kësaj dite.

Pas disa përpjekjeve që u bënë për të krijuar një version eksporti, sistemet e bazuara në konceptin SOFI por ende pjesë të sistemeve operuese private u instaluan në Bregun e Fildishtë dhe Egjipt në fillimvitet 1980. Në fillim të viteve 90, me mbërritjen e koncepteve të sistemeve të hapura dhe konsolidimin e sistemit operativ UNIX, dogana franceze vendosi të mbështeste krijimin e SOFIX (SOFI nën UNIX) dhe t’ia ofronte këtë sistem edhe vendeve të tjera. Ky zhvillim u ndërmor nëpërmjet një joint venture me kompani franceze të harduerëve dhe softuerëve.

Ideja ishte ofrimi i një sistemi si një produkt me kod të hapur, me një bërthamë të vogël rreth së cilës të organizoheshin funksionet kryesore të Doganës. Një prej përfitimeve të kësaj qasjeje ishte fakti se sistemi mund të përshtatej lehtësisht me kërkesat vendase.

Në përfundim, SOFIX nuk u vu kurrë në zbatim nga dogana franceze. Megjithatë, në Turqi SOFIX u implementua me sukses dhe është ende funksional. Një version tjetër i SOFIX u përshtat me kërkesat e Argentinës, ku u instalua në vitin 1993, dhe pastaj u përshtat edhe për Paraguajin në vitin 1995. Në të dyja vendet përdoren ende versione të këtij sistemi, të përditësuara. Edhe në Polinezinë Franceze u implementua një version i thjeshtuar në vitin 1999, i cili është ende operacional.

SOFIX dhe derivatet e tij në Argentinë, Paraguaj dhe Polinezinë Franceze vazhdojnë të mbështeten nga firma konsultuese SIF (Solutions Informatiques Françaises, një prej partnerëve fillestarë në joint venture), e cila është ende e interesuar të ofrojë ekspertizën e saj në vende të tjera.

#### *Softueri PC Trade*

Softueri i Departamentit të Statistikave të Zelandës së Re, PC Trade u projektua fillimisht për të prodhuar statistika kombëtare për tregtinë, duke u mbështetur në të dhënat e importit të krijuara nga ASYCUDA. Veprimtaritë e saj janë forcuar më tej nga fakti se ajo ofron përpunim deklaratash të mallrave si dhe një modul për vlerësimin e tarifave. Ky sistem punon në kompjutera individuale, por mund të lidhet edhe në rrjet duke përdorur Novell ose Windows Networking. Ai është edhe një paketë e plotë statistikore. Ai përdoret gjerësisht në shtetet ishuj të Paqësorit, si Tonga, Polinezia Franceze, Vanuatu dhe Guam.

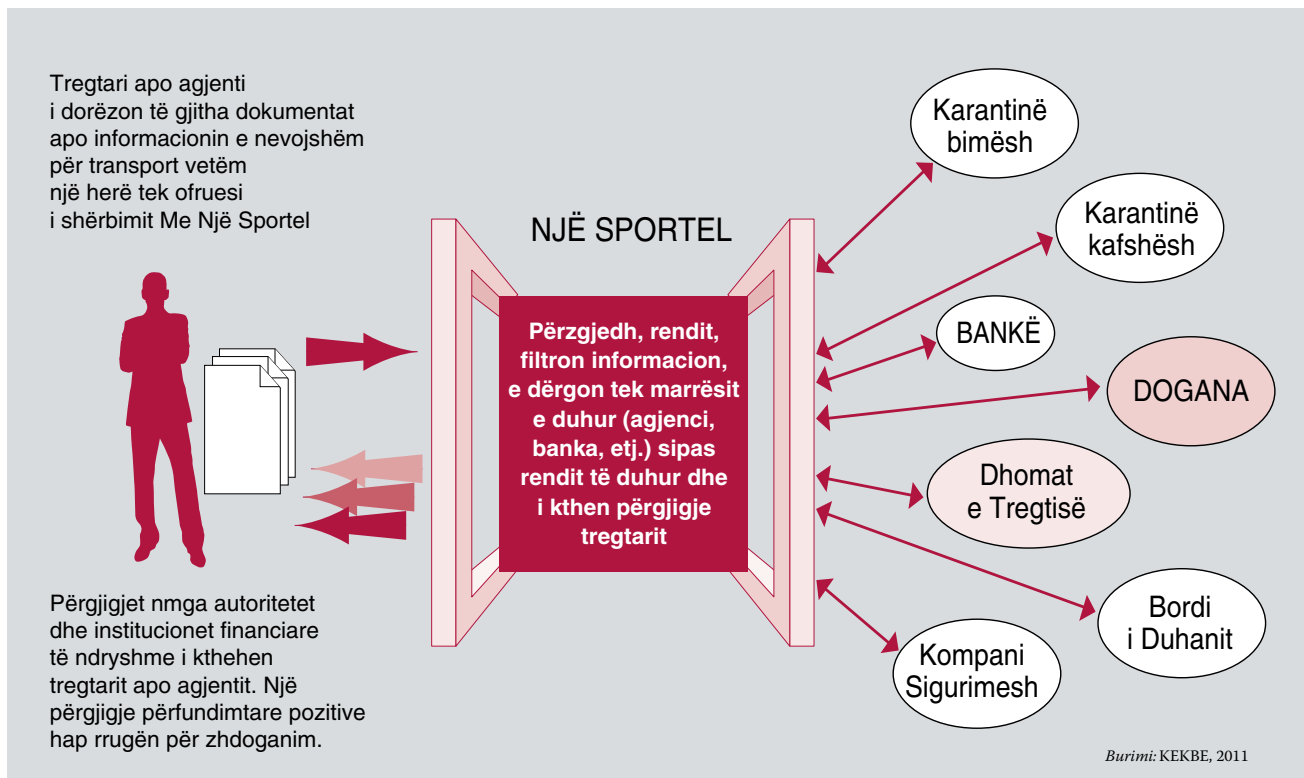
### 7.5.4 Sporteli i vetëm elektronik

Sistemi me një Sportel të Vetëm është një koncept i lehtësimit të tregtisë që u lejon tregtarëve ndër-kufitarë të dorëzojnë dokumentet në një vend të vetëm apo tek një ent i vetëm. Dokumentet që dorëzohen zakonisht janë deklarata doganore, aplikime për leje import/eksporti apo dokumente të tjera shoqëruese si psh certifikata origjine dhe fatura tregtimi.

Përfitimi kryesor që mund të kenë vendet nga Sporteli i Vetëm është rritja e efikasitetit nëpërmjet kursimit të kohës dhe kostos që u kushton tregtarëve marrëdhënia me autoritetet shtetërore. Përpara Sportelit të Vetëm, tregtarëve u duhej të merreshin me disa agjenci shtetërore në disa vendndodhje të ndryshme në mënyrë që të merrnin dokumentet, lejet dhe zhdoganimin për t’i transportuar mallrat e tyre përtej kufijve (KEKBE, 2003).

Ky koncept njihet dhe nxitet nga disa organizata botërore të interesuara për lehtësimin e tregtisë. Mes tyre janë Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBE) dhe Qendra e OKB për Lehtësimin e Tregtisë dhe Biznesin Elektronik (UN/CEFACT), OBD dhe Shoqata e Shteteve të Azisë Juglindore (ASEAN). Nuk ka një këndvështrim të vetëm në lidhje me sistemin e sportelit të vetëm. Një përkufizim i përhapur i termit “Sportel i Vetëm” jepet nga KEKBE (2003, fq. 4), i cili thotë: “Një ambient i cili u mundëson palëve të përfshira në tregti

**Diagrama 7.2 Shembull i një sistemi me një sportel të vetëm**



dhe transport të dorëzojnë informacion dhe dokumente të standardizuara në një pikë të vetme për të përmbushur të gjitha kërkesat rregullatore të importit, eksportit dhe tranzitit. Nëse informacioni është elektronik, atëherë elementet e të dhënave individuale duhet të dorëzohen vetëm një herë.”

Në vitin 2005, KEKBE hartoi Rekomandimin dhe Udhëzimet për Krijimin e Një Sporteli të Vetëm (Rekomandimi 33 i KEKBE). Ky veprim u ndoq nga miratimi i Rekomandimit 34 të OKB/CEFACT për Racionalizimin dhe Standardizimin e të Dhënave për Tregtinë Ndërkombëtare, dhe projekt-Rekomandimi 35 për Krijimin e një Kuadri Ligjor për një Sportel të Vetëm për Tregtinë Ndërkombëtare.

### **Një shembull konkret**

Në Mbretërinë e Bashkuar ekziston një version pilot i sistemit për Verifikimin Automatik të Liçensave për importet (nga vendet e treta) të bimëve, luleve dhe fruta-perimeve, i kryer nga projekti Sportel i Vetëm. Ky version siguron një lidhje elektronike mes sistemeve të Departamentit të Bujqësisë dhe Doganës. Vendimi për lëshimin e mallit transmetohet elektronikisht nga Departamenti i Bujqësisë dhe pothuajse në kohë reale mbërrin në sistemin e Doganës. Kjo e ka ulur kohën e zhdoganimit nga 2 orë në 15 minuta. Gjithashtu ka ulur edhe barrën administrative mbi importuesit/agjentët, duke sjellë përfitime të vlerësuara në 1.7 milionë paund në vit. Ky sistem pritet të përfshijë importet (nga vendet e treta) të kafshëve të gjalla, produkteve të kafshëve dhe prodhimeve ushqimore me rrezikshmëri të lartë. Përfitimet e pritura vlerësohen në 1.1 milionë paund në vit (Agjencia

e MB për të Ardhurat dhe Doganën, dhe Departamenti për Biznesi, Inovacionin dhe Aftësitë/BIS, 2009).

## **7.6 Krijimi i një strategjie për automatizimin e menaxhimit të kufirit**

### **7.6.1. Komiteti drejtues**

Pasi është pranuar nevoja për ndryshim, për të formalizuar projektin e automatizimit duhet të ndërmerren hapa të tjerë. Kompleksiteti i një projekti TIK do të thotë që duhet të organizohet një komitet drejtues në formën e një grupi ekzekutiv ndër-funksional i përbërë nga përfaqësues të publikut kritik si dhe aktorë privatë. Këta aktorë duhet të jenë organizata të cilat do të ndikohen drejtpërsëdrejti nga objektivat dhe rezultatet e projektit. Përfaqësuesit e komitetit drejtues nuk duhet të kenë përgjegjësi të drejtpërdrejtë në lidhje me pasojat e projektit. Përkundrazi, ata duhet të përfaqësojnë aktorët e tyre në zhvillimin dhe zbatimin e projektit.

Kur krijohet një komitet drejtues duhet tu jepet përgjigje tre pyetjeve:

Cilët janë aktorët e mundshëm në lidhje me një projekt zhvillimi të TIK?

Cilat janë rolet dhe përgjegjësitë e komitetit drejtues?

Cilat janë produktet e pritshme nga komiteti drejtues?



Për të ndihmuar në përgjigjen e pyetjes së parë, shihni në Tabelën 7.1 disa prej organizatave që mund të konsultohen për një projekt të tillë. Lista nuk është gjithëpërfshirëse. Secili vend mund të ketë organizata të ndryshme që dëshirojnë t'i përfshijnë. Kjo Tabelë ka për qëllim të tregojë se një projekt zhvillimi TIK do të ketë ndikim tek një sërë organizatash, të cilat duhet të konsultohen të gjitha.

**Tabela 7.1 Aktorë të mundshëm në një projekt përmirësimi të TIK**

Organizata publike	Organizata private
Ministria e Financës	Bankat
Ministria e Mbrojtjes	Kompanitë e sigurimit
Ministria e Bujqësisë	Ofruesit e shërbimeve logjistike
Ministria e Brendshme	Transportuesit tranzitë
Departamenti i të Ardhurave	Agjentët doganorë
Autoritetet kombëtare të doganës	Eksportuesit dhe importuesit
Rojet kufitare	Kompanitë e kamionëve dhe ngarkimit
Departamenti i Transportit	Shpërndarësit dhe shitësit me pakicë
Organizata dhe OJF ndërkombëtare (OBD, KEKBE, OBT, IRU, etj)	Agjentët e blerësve dhe shitësve
Policia	Portet e brendshëm të kontenjerëve
Ministria e Punëve të Jashtme	Operatorët e porteve dhe hamejtë
Përfaqësues të qeverive të huaja – Bazuar në marrëveshje dypalëshe dhe shumëpalëshe (sidomos me vendet fqinje dhe partnerët kryesorë të tregtisë)	Ofruesit e shërbimeve të TI
Shërbimi veterinar	Krijuesit e sistemeve të TI
Shërbimi fitosanitar	
Agjencia për sigurinë e ushqimit, etj.	

Pasi përcaktohen organizatat që duhet të përfshihen në komitetin drejtues, pyetja e dytë për tu përgjigjur ka lidhje me rolet dhe përgjegjësitë e komitetit. Këto përfshijnë:

- Marrjen e përgjegjësisë për fizibilitetin e projektit, planin e biznesit dhe arritjen e rezultateve;
- Sigurimin që fushëveprimi i projektit është në përputhje me kërkesat e grupeve të aktorëve dhe që përfaqëson interesat e aktorëve gjatë zbatimit të tij;
- Dhënien e këshillave dhe drejtimit atyre të përfshirë në projekt, mbi çështjet e biznesit të projektit, sidomos çështjeve që mund të komprometojnë suksesin e projektit;
- Garantimi që përpjekjet dhe shpenzimet janë në përpjesëtim të drejtë me pritshmëritë e aktorëve;
- Ndihma në vlerësimin e rreziqeve të projektit dhe qasjeve për menaxhimin e rreziqeve të projektit;
- Mbajtjen nën kontroll të fushëveprimit të projektit, pasi problemet që lindin detyrojnë marrjen në konsideratë të ndryshimeve;
- Sheshimin e ndryshimeve në mendim dhe qasje si dhe zgjidhjen e mosmarrëveshjeve që dalin prej tyre.

Pyetja e fundit ka lidhje me produktin e komitetit drejtues. Megjithëse komiteti drejtues nuk është i përfshirë me vetë detyrat e përcaktuara, ai është përgjegjës për planifikimin, monitorimin dhe shqyrtimin e projektit. Produktet e një komiteti drejtues duhet të jenë të paktën:

- Rregullat dhe procedurat e veta
- Plani fillestar i projektit (me afate kohore, objektiva, buxhet, etj.)
- Dhënia e rekomandimeve kryetarit, sipas kërkesës
- Raporte periodike mbi statusin e projektit
- Shqyrtim i trupës së anëtarëve me të drejta votimi
- Mbajtja e mungesave dhe evidencave të votimit
- Shqyrtim i projektit (detyrat e mbaruara, ato të pambaruara, puna për të ardhmen)

### 7.6.2 Planifikimi strategjik

Pasi formohet komiteti drejtues, detyra e parë në rendin e tij të ditës duhet të jetë kryerja e planifikimit strategjik. Planifikimi strategjik duhet të përfshijë disa nën-faza, si psh vetë-vlerësimin, hetimin e skenarëve target, analizën e mangësive dhe krijimin e një plani strategjik për TIK. Në vija të trasha ai mund të ndahet në dy pjesë, në *vetë-vlerësim* dhe *analizë mangësive*.

#### *Vetë-vlerësim*

Vetë-vlerësimi duhet të kryhet në mënyrë të atillë që të zbulojë kushtet ekzakte të praktikave që kryhen në PKK. Më poshtë janë renditur disa prej çështjeve që duhen trajtuar kur kryhet vetë-vlerësim.

Duhet të hartohet një listë e të gjitha objektivave dhe angazhimeve të agjencive të përfshira. Të gjitha çështjet si lehtësimi i tregtisë, siguria dhe imigracioni i ligjshëm duhet të trajtohen. Përveç renditjes së objektivave, agjencia përgjegjëse duhet të marrë dhe angazhime, si psh për uljen e kohës së zhdoganimit me 50% apo më shumë brenda tre viteve të ardhshme.

Duhet të kontrollohet nëse personat kanë aftësitë e TI dhe nivele njohurie të tilla për të përdorur pajisje më të sofistikuara të TIK, jo vetëm brenda Doganës por edhe më gjerë, në nivelin e aktorëve të përfshirë. Gjithashtu është e rëndësishme të shihet niveli i TIK edhe i pjesës tjetër të vendit.

Një faktor tjetër i rëndësishëm është gatishmëria e aktorëve të përfshirë për të ndryshuar. Edhe nëse është instaluar një sistem i mrekullueshëm, ai është humbje parash dhe kohe nëse ata që duhet ta përdorin nuk janë të gatshëm ta bëjnë këtë. Nuk mjafton të shihet që personeli vetë mund të ndryshojë: e njëjta gjë duhet të vlejë edhe për të gjithë komunitetin, përfshirë të gjithë aktorët në vend si dhe ata që do të ndikohen jashtë vendit.

Duhet të përcaktohet edhe kuadri ligjor, duke përdorur instrumente si psh memorandume mirëkuptimi apo marrëveshje dypalëshe apo shumëpalëshe.

Një element kritik gjatë vetë-vlerësimit është përcaktimi nëse ekzistojnë sisteme TIK. Asnjëherë nuk mund të zbulosh se ku po shkon nëse nuk e di ku je aktualisht. Për më tepër, një vlerësim i asaj çka ekziston tashmë nuk vlen për të përcaktuar gjëra si buxhete dhe afate kohore. Ndër çështjet kyçe për tu trajtuar janë:

- Pjekuria e infrastrukturës
- Vjetërsia e harduerëve ekzistues
- softueret në përdorim
- Përshtatshmëria e softuerëve
- Pjekuria e komunitetit të TI
- Qëllimi i sistemeve ekzistuese

Duhet të përcaktohet cilët elemente shtesë të teknologjisë po përdoren mbi sistemet e TIK. Këtu mund të përfshihen gjëra si: sensorë, skanera, printerat, detektorë për lëndë kimike, biologjike, radiologjike, bërthamore dhe eksplozive (KBRBE), ura peshimi dhe vula.

Së fundmi, duhen përzgjedhur instrumente matjeje për të matur progresin në krahasim me strategjitë e miratuara.

### Analiza e mangësive

Pasi është kryer vetë-vlerësimi, duhet të jetë arritur një familjarizim i mjaftueshëm me situatën aktuale sa për të kaluar në një analizë mangësish. Analiza e mangësive përdoret për të krahasuar performancën e vërtetë të një organizate ose me disa objektiva të vetë-vendosur performance, ose me një objektiv që është specifikuar në

një marrëveshje të firmosur apo në një standard të pranuar. Kjo siguron një themel për matjen e investimeve në kohë, para dhe burime njerëzore të nevojshme për të arritur rezultatin e dëshiruar. Pasi kryhet një projekt përmirësimi është mirë të kryhet një analizë e dytë mangësish për të përcaktuar nëse janë arritur synimet.

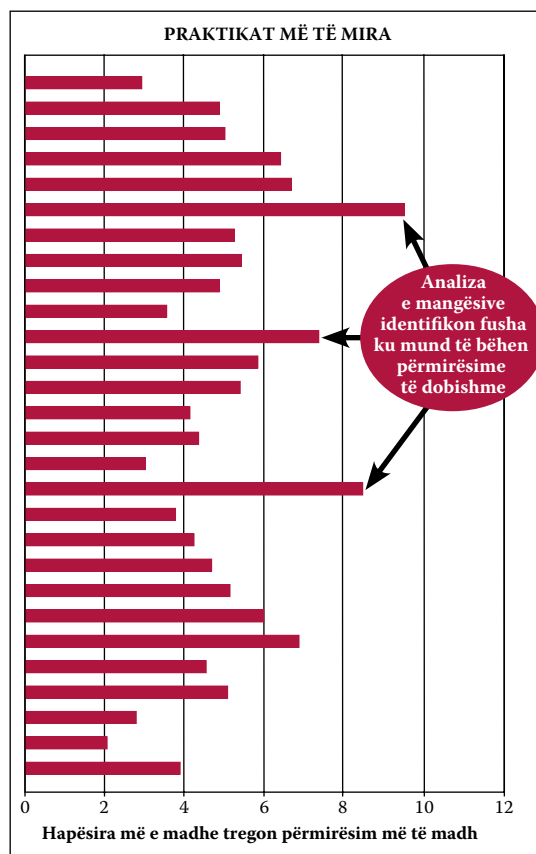
Analiza e mangësive mund të kryhet në shumë mënyra, psh duke përdorur një analizë SWOT (analizë të pikave të forta, pikave të dobëta/kufizimeve, mundësive dhe kërcënimeve), një vlerësim me faktorë, apo një vlerësim të thjeshtë të tabuluar. Të treja këto opsione shqyrtohen më poshtë.

Analiza SWOT është një instrument bazë por i fuqishëm i cili bazohet në katër elemente: Pikat e forta, Pikat e Dobëta, Mundësitë dhe Kërcënimet. Megjithatë zakonisht përdoret për bizneset, për të përcaktuar nëse janë në treg, ajo mund të përdoret në çdo lloj projekti për zhvillim. Në lidhje me analizën e mangësive të një projekti përmirësimi të TIK, pikat e forta dhe mundësitë kanë lidhje me gjendjen aktuale të strukturave të TIK, kurse pikat e dobëta dhe kërcënimet përfaqësojnë gjendjen në të cilën mendohet që ato do të arrijnë në të ardhmen. Mangësia është ndryshimi mes të dyjave. Njohja e kësaj mangësie është thelbësore për të përcaktuar synime dhe objektiva të realizueshme.

Një metodë më e hollësishme dhe analitike e analizës së mangësive është analiza me faktorët e mangësive. Këtu

Kategoria e Vlerësimit	Faktori i vlerësimit	Faktori i kompanisë	Efikasiteti
Strategji për Biznesin dhe produktin	0.5	1	4.2
Menaxhimi i produktit dhe tubacionit	1	1	5.1
Menaxhimi i teknologjisë	0.75	1	3.3
Udhëheqja	1	1	3.6
Përfshirje që në fillim	1	1	3.3
Ekipe për zhvillim produktesh	1.5	1	3.6
Mjedisi organizativ	1	1	4.7
Menaxhimi i procesit	1	1	4.6
Përmirësimi i procesit	0.75	1	3.5
Të kuptosh klientin	1	1	6.4
Kushtet dhe specifikimet	1.5	1	5.1
Integrimi i procesit të zhvillimit	1	1	4.1
Integrimi i furnizuesit/nënkontraktorit	1	1	4.6
Hedhja e produktit në treg	1	1	5.8
Menaxhimi i konfigurimit	1	1	5.7
Sigurimi i dizajnit	0.75	1	6.0
Menaxhimi i projektit dhe burimeve	1.25	1	3.2
Dizenjimi për prodhim	1	1	6.2
Menaxhimi i kostos së produktit	1	1	5.8
Dizenjo e fortë	1	1	5.3
Dizenjim i integruar dhe programim	0.75	1	3.2
Dizenjo për përdorim dhe mbështetje	0.75	1	2.0
Të dhëna mbi produktin	1.25	1	4.5
Automatizim i dizenjos	1.25	1	6.4
Simulim dhe analizë	1	1	4.9
Prodhim me ndihmën e kompjuterit	0.75	1	6.3
Teknologjia e komunikimit dhe mbështetjes	0.75	1	7.3
Menaxhimi i njohurive	0.5	1	2.2
<b>Totali i vlerës me faktorët</b>			<b>4.7</b>

Burimi: përshtatur nga www.npd-solutions.com, 2011.



kategoritë që vlerësohen vendosen në kolonën e parë majtas. Këto janë çdo aspekt specifik i strukturave të TIK që duhet të hetohen/shqyrtohen. Kolona e dytë në të djathtë të saj është faktori i vlerësimit. Ky tregon sa e vlerëson sipas përparësisë organizata atë kategori specifike. Sa më i lartë faktori, aq më i rëndësishëm është për organizatën ai aspekt. Kolona e fundit djathtas është vlera e vlerësimit. Kjo vlerë bazohet në përcaktimin e organizatës dhe zakonisht bazohet në këshilla të ekspertëve. Vlera shpesh përcaktohet në bazë ose të synimeve absolute të organizatës ose duke iu referuar praktikave më të mira vendase apo ndërkombëtare.

Në tabelën 7.2 jepet një shembull i një rezultati. Ai tregon mangësinë/boshllëkun mes dëshirave të brendshme të një organizate dhe praktikave më të mira. Gjatësia e një vije tregon sasinë e ndryshimit të nevojshëm për të kthyer në realitet një synim. Kjo mund të përdoret për të kryer përpjekjet në bazë të përparësive. Është një format shumë i thjeshtë për të parë se çfarë mungon.

Metoda më e thjeshtë e kryerjes së analizës së mangësive është me anë të një formulari me tabela. Nga e majta në të djathtë ka pyetje si:

- Ku duam të shkojmë?
- Ku jemi aktualisht?
- Sa larg jemi nga synimet tona?
- Çfarë na duhet për të shkuar aty ku duam?

Kjo qasje zakonisht është më pak analitike dhe kërkon më pak kërkime, por mund të lërë jashtë informacione të rëndësishme.

Rezultati përfundimtar i fazës së planifikimit strategjik është hartimi i një plani strategjik. Ky është një dokument që përfshin hollësi në lidhje me vetë-vlerësimin, përfundime të analizës së mangësive si dhe një grup rekomandimesh mbi ato që duhen bërë në mënyrë që të shkohet përpara. Rekomandimet duhet të japin synime të qarta si dhe një metodologji të arritshme.

## 7.7 Pajisjet e detektimit, skanimi dhe inspektimi pa hapje

Përveç harduerëve, softuerëve dhe infrastrukturës specifike për TIK të një PKK-je, duhen marrë në konsideratë edhe format e tjera të pajisjeve teknike të nevojshmen, nga të cilat më të rëndësishmet janë patjetër pajisjet e detektimit. Ky seksion flet për pajisjet që përdoren në inspektimin pa hapje të kargos, personave, bagazhit dhe automjeteve.

### 7.7.1 Çfarë është inspektimi pa hapje?

Në të kaluarën të gjitha inspektimet kërkonin hapjen e ambienteve ose ndërhyrjen tek personat. Ajo agjenci në PKK që ishte e interesuar në një dërgesë specifike e hapte kontejnerin apo kamionin në fjalë. Pastaj kontrollonin të

gjitha objektet aty brenda. Shpesh agjencia e përfshirë duhet të hiqte fizikisht të gjitha mallrat, t'i inspektonte dhe pastaj ta ri-ngarkonte automjetin.

Teknologjia tani ka përparuar në atë pikë sa nuk nevojiten më inspektime me hapje, dhe këto të fundit duhen kryer vetëm në raste të përjashtuara. Pjesa më e madhe e inspektimeve pa hapje të mallrave tani kryhet me një pajisje skanuese, zakonisht një skaner me rreze X. Më pas operatori kontrollon imazhet e prodhuara nga skanimi me rreze X për të parë nëse ka ndonjë parregullsi. Nuk është e nevojshme të hapet apo këputet vula e kontejnerit apo të shkarkohen mallrat në të.

Skanerat më të shtrenjtë bëjnë të mundur edhe verifikimin e manifestit. Gjithashtu disa skanera ndihmojnë operatorin për të përcaktuar nëse tek mallrat janë të pranishme disa materiale të caktuara.



Përdorimi i qenve në agjencitë e sigurisë kufitare në të gjithë rajonin e OSBE-së është rritur shpejt gjatë dhjetëvjeçarit të fundit.

### 7.7.2 Çfarë nuk është inspektimi pa hapje

Inspektimi pa hapje nuk është kurë për gjithçka. Ajo nuk mund t'i bëjë 100% eficiente veprimtaritë e kryera në PKK. Nuk mund të gjejë të gjitha mallrat e padeklaruara, të gjitha armët, lëndët kimike apo drogat. As nuk mund të



kompensojë menaxhimin e dobët të PKK-së. Skanimi dhe inspektimi pa hapje kanë kufizimet dhe mangësitë e tyre. Këtu përfshihen:

- Besim i tepruar tek aftësitë interpretuese të operatorit
- Paaftësi për të kompensuar mungesën e përvojës, mungesën e trainimit apo lodhjen e operatorit
- Diskriminim material më pak se optimal në nivele të larta energjie
- Alarme të reme
- Imazhe të paqarta
- Numër të lartë inspektimesh fizike si rezultat i imazheve

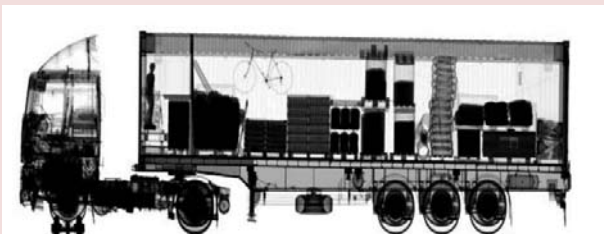
### 7.7.3 Pse duhet të skanojmë?

Diagrama 7.3, e marrë nga dokumenti Cotecna për Shërbimet e Skanimit të Kargos (2010, fq. 2), ilustron kontekstin më të gjerë të asaj për çfarë përdoret inspektimi pa hapje dhe skanimi në PKK dhe që është përdorimi si instrument për të ekuilibruar mbrojtjen e të ardhurave, sigurinë dhe lehtësimin e tregtisë.

#### KUTIA 7.6

#### BE sheh nevojën për skanim me rreze X

Teknologjia luan rolin e saj në rritjen e efikasitetit të inspektimit të mallrave si dhe në numrin e ngarkesave që mund të inspektohen. Teknologjia e inspektimit të kontejnerëve është me shumë interes pasi ndihmon Doganën t'i përgjigjet shpejt dhe lehtësisht pyetjes me shumë rëndësi në lidhje me sigurinë: "Çfarë ka në kuti?". Pajisjet e inspektimit pa hapje që përdorin teknologjinë e rrezeve X dhe gama po instalohen në PKK tokësore, detare dhe ajrore. Këto pajisje u japin autoriteteve doganore një imazh pamor të përmbajtjes së kontejnerit; kjo është një mënyrë relativisht e lehtë për të kontrolluar brendësinë e një kontejneri në krahasim me shkarkimin fizik të tij.



Edhe teknologjia e detektimit të rrezatimit është një instrument i rëndësishëm. Në pjesën më të madhe të PKK-ve në kufirin tokësor lindor të BE po përdoren tashmë portale detektimi të rrezatimit. Kamionët që sjellin mallra në BE po kalojnë nëpër këto portale. Aktualisht, sa vjen e më shumë porte detare po instalojnë këto lloj portalesh në portat e terminalëve të mallrave. Kjo lehtëson skanimin dhe detektimin eficient të mjeteve të transportit si dhe mallrave, pa vonuar shumë tregtinë.

Përsa i përket mbrojtjes së të ardhurave, përdorimi më i zakonshëm është verifikimi i manifestit, i cili ka dy aspekte: mallrat e padeklaruara dhe ato të deklaruara nën vlerë. Kur përdoret një skaner dhe inspektimi pa hapje, është e mundur të bëhet një numërim i arsyeshëm i mallrave që ka një ngarkesë. Pastaj është e mundur të përcaktohet nëse aty ka mallra që nuk janë deklaruar, apo që janë deklaruar nën vlerë.

Shqetësimi tjetër është ai në lidhje me sigurinë. Që pas sulmeve të 11 shtatorit në SHBA, e gjithë bota ka qenë në gjendje alarmi për kërcënimet nga terroristët. Pajisjet pa hapje dhe skanimi mund të përdoren për të bllokuar objektet që synohen të përdoren nga grupet terroriste. Skanimi mund të përdoret edhe për kontrollin e veprimtarive të paligjshme më tradicionale. Katër prej shqetësimeve më të mëdha tradicionale janë:

*Armët:* Kjo kategori përbëhet kryesisht nga armë konvencionale si psh armët e lehta, mortajat, thikat dhe armë të ngjashme me to, të cilat mund të përdoren në terrorizëm apo krim të organizuar.

*KBRBE:* Lëndët kimike, biologjike, radiologjike, bërthamore dhe eksplozive (KBRBE) zakonisht futen nën termin armë të shkatërrimit në masë (ASHM). Këto armë janë të afta të shkaktojnë viktima të shumta.

*Drogat:* Megjithëse drogat në vetvete nuk përbëjnë kërcënim terrorist, ato janë shqetësim i madh për shumë qeveri, edhe për faktin se të ardhurat që sjell tregtia e drogës mund të përdoren për të financuar rrjetet terroriste. Vlera vjetore e tregtisë së drogave të paligjshme llogaritet se shkon në disa miliarda dollarë amerikanë.

*Kontrabandimi dhe trafikimi i njerëzve:* Ky është një sektor i madh. Në shumë raste janë kontrabanduar njerëz në kontejnerë apo hapësira të fshehta në automjete. Kjo është çështje sigurie kombëtare dhe të vendit.

Përsa i përket lehtësimin të tregtisë, fakti kritik është se sasia e mallrave që transportohen po rritet po aq shpejt sa kërcënimet ndaj sigurisë dhe dëshirat e qeverive për

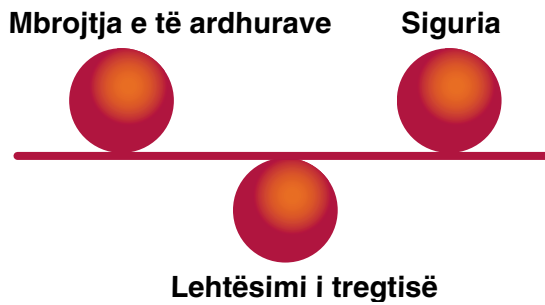
**Kutia 7.7 përfaqëson një standard tjetër të marrë nga Kuadri i Standardeve SAFE të OBD, Standardi 3, "Teknologjia moderne në pajisjet e inspektimit" (OBD, 2005, fq.11).**

#### KUTIA 7.7

#### Kuadri i Standardeve SAFE i OBD: Standardi 3 mbi inspektimin pa hapje

„Pajisjet e inspektimit pa hapje dhe pajisjet për detektimin e rrezatimit duhet të vihen në dispozicion dhe të përdoren për inspektime kudo ku gjenden dhe në përputhje me vlerësimin e rrezikut. Këto pajisje janë të nevojshme për të inspektuar shpejt kontejnerët apo mallrat me rrezikshmëri të lartë, pa ngadalësuar rrjedhën e tregtisë së ligjshme.”

Diagrami 7.3 Akti i balancimit për lehtësimin e tregtisë



të siguruar të ardhurat e tyre. Kjo e bën lehtësimin e tregtisë përparësi. Inspektimi pa hapje dhe skanimi janë mjetet për t'ia arritur këtij qëllimi. Zakonisht skanimi i një kontejneri (inspektim pa hapje) është shumë më i shpejtë sesa inspektimi fizik i tij.

Avantazhet e teknologjive skanuese mund të përmbliken si më poshtë:

- Lehtësim i tregtisë, siguri, mbrojtje e të ardhurave;
- Shmangie e nevojës për të hapur paketimet e mallrave;
- Shmangie e vonesave, gjë që ul gjomat e zhdoganimit dhe kostot përkatëse;
- Rritje të konkurrueshmërisë;
- Detektim më të mirë dhe të shpejtë të parregullsive në karrot homogjene;
- Zbulim të tregtisë së paligjshme;
- Përdorim më efikas i burimeve njerëzore në dispozicion;
- Nxitje e përputhshmërisë vullnetare.

#### 7.7.4 Menaxhimi i rrezikut: Një element kyç në inspektimin pa hapje

Një element kyç në inspektimin pa hapje është të paturit e një programi të mirë për menaxhimin e rrezikut. Skanimi dhe inspektimi pa hapje nuk duhet të bëhen kurrë në mënyrë ad hoc. Duhet të përdoret informacioni i saktë

#### KUTIA 7.8

##### Sekretari i Përgjithshëm i OBD në lidhje me skanimin 100%

OBD dhe aktorët e tjerë e kanë kritikuar legjislacionin e SHBA për skanimin 100%. Në dhjetor 2007, OBD dhe Grupi Konsultativ i Sektorit Privat (GKSP) miratoi një rezolutë të përbashkët për të shprehur shqetësimin në lidhje me skanimin 100%. Rezoluta theksonte se kjo masë mund të dëmtojte tregtinë si dhe zhvillimin ekonomik e social, pasi do të "shkaktonte një barrierë të madhe jo-tarifore ndaj tregtisë dhe kosto jo-proporcionale në infrastrukturë, operacione dhe inventar, si tregtisë ashtu dhe ekonomive." Në këtë dokument thuhej edhe se kontrolli 100% do të "sillte vonesa të paarsyeshme, rritje të kërkesave për magazinim dhe mbingarkesa në PKK".

zbulimi (inteligjencë) për të përcaktuar cilat ngarkesa janë me rrezikshmëri të lartë dhe duhen inspektuar. Menaxhimi i rrezikut është mjeti i përshtatshëm për ta siguruar këtë informacion.

Një shembull i skanimit dhe inspektimit pa hapje të gabuar është ligji i SHBA-ve për skanimin 100%. Kutia 7.8 është marrë nga një fjalim mbi këtë temë, i cili u mbajt në vitin 2008 nga Sekretari i Përgjithshëm i OBD, Kunio Mikuriya (OBD, 2008).

#### 7.7.5 Skanerat për mallrat

Seksioni i mëposhtëm flet për disa skanera të përshtatshëm për inspektimin e ngarkesave: skanera portallë, skanera kornizë, skanera fiksë dhe skanera të lëvizshëm.

##### Skanerat portallë

Këta janë projektuar për vëllim të madh pune (mbi 50 kamionë në orë). Me këtë sistem, skaneri qëndron në vend dhe kamionët lëvizin përgjatë fushës së rrezatimit me pak km/orë (kabina nuk skanohet, për arsye sigurie). Skaneri portallë mund të zhvendoset. Për shkak të sasisë së kufizuar të rrezeve X që lëshohet me qëllim sigurinë e personave dhe skanim më të shpejtë, ai mund të instalohet në portat hyrëse të portit apo PKK-ve tokësore. Performanca e tij në këto raste është e kufizuar.

*Avantazhet:* vëllim i lartë pune; thjeshtësi dhe qëndrueshmëri (nuk ka pjesë lëvizëse); më shumë hapësirë për operatorët sesa skaneri i lëvizshëm.

*Disavantazhet:* Performanca të kufizuara; përdorim vetëm gjysëm i fiksuar; nuk skanohet kabina e kamionit.

##### Skanerat kornizë

Në rastin e skanerëve kornizë të zhvendosshëm, struktura kornizë është suporti për sistemin e marrjes së imazheve. Gjatë procedurës së skanimit, i gjithë sistemi lëviz përgjatë shinave, ndërsa automjeti qëndron pa lëvizur. Teorikisht ky sistem mund të zhvendoset brenda pak javëve, dhe praktikisht brenda 1 apo 2 muajsh. Ai mund të pajiset me një burim rrezesh X të 4MeV (si për skanerat e lëvizshëm)



Një skaner kornizë, i lëvizshëm, i përdorur nga Dogana Ruse.

ose 6MeV për penetrim më të madh; në këtë rast duhet një mburojë apo një zonë sigurie më e gjerë, për arsye sigurie. Vëllimi i punës varion nga 25-35 automjete kontejner/orë. Mund të porositet edhe një version më i madh, që skanon 2 kamionë rresht. Versionet me 6MeV mund të porositen me funksion diskriminimi (veçimi) materialesh.

*Avantazhet:* Mund të ketë performancë më të mirë sesa skanerat e lëvizshëm, megjithëse edhe ky ka një shkallë fleksibiliteti (mund të zhvendoset); ka më shumë hapësirë për operatorët sesa skanerat e lëvizshëm; është më pak i ndërlikuar, kështu që ka më pak defekte.

*Disavantazhet:* përdorim vetëm gjysëm i fiksuar; për sistemet me performancë të lartë 6MeV duhen ngritura mure mbrojtëse, në përputhje me specifikimet e prodhuesit.

### **Skanerat fiksë**

Këta janë projektuar për penetrim shumë të lartë (deri në 450 mm çelik) dhe për cilësi imazhi të shkëlqyer. Automjetet kontejner lëvizin në një konvejer brenda një ndërtese që të skanohen. Skanerat fiksë nuk mund të zhvendosen, për shkak të infrastrukturës së tyre me shumë beton, e cila është e nevojshme për mbrojtjen ndaj rrezatimit. Skanerat fiksë janë të pajisur me një burim rrezesh X me energji dhe fuqi të lartë (6 apo 9MeV) dhe mund të jenë me një apo dy pamje (anash dhe lart). Vëllimi i punës është rreth 20-25 kamionë/orë (edhe më shumë në varësi të konvejerit).

*Avantazhet:* Penetrim shumë i lartë, cilësi imazhi e shkëlqyer, opsion me dy pamje; opsion për diskriminim material, ndërtesë e madhe me mundësi për të ndërtuar/shtuar zyra.

*Disavantazhet:* I shtrenjtë; Strukturë e madhe, e përhershme (vetëm përdorim fiks); kërkon elemente mekanike të rënda (konvejer, dyer mbrojtëse).

### **Skanerët e lëvizshëm**

Skanerët e lëvizshëm përshtaten shkëlqyeshëm për inspektime të rastësishme apo rutinë të trailerave në çdo vend, qoftë në PKK, në pika kontrolli të ngritura përgjatë rrugëve, apo në stacione peshimi. Ata janë plotësisht autonomë dhe nuk kanë nevojë për infrastrukturë të jashtme (megjithëse kjo rekomandohet kur përdoren në një vend fiks skanimi). Zakonisht gjatë procedurës së skanimit automjeti që do të skanohet qëndron pa lëvizur kurse skaneri lëviz përgjatë tij. Vëllimi i punës varion nga 20-25 kontenjerë/orë. Skanerat e lëvizshëm më të fuqishëm janë të pajisur me burim rrezesh X 4MeV, për një penetrim të 280 mm çelik, dhe ofrojnë cilësi të mirë imazhi.

*Avantazhet:* Fleksibilitet, lëvizshmëri.

*Disavantazhet:* Niveli i kompleksitetit kërkon më shumë mirëmbajtje dhe ofron më pak qëndrueshmëri sesa skaneri fiks/i zhvendosshëm, si dhe më pak hapësirë për operatorët.

**Kutia 7.9 është një riprodhim i pjesshëm i një artikulli nga Maxim Kelly i botuar në *ElectricNews* (Kelly, 13 shkurt 2006) gjendet edhe në faqen e internetit të NUCTECH.**

#### **KUTIA 7.9**

### **Doganierët irlandezë marrin pajisje me rreze X**

Qeverisë irlandeze i është shtuar një skaner me rreze X në arsenalin për luftën kundër kontrabandimit të drogave dhe duhanit. Doganierët irlandezë tani kanë mundësi lëvizjeje, pasi përdorin një skaner me rreze X të instaluar në një kamion, i cili mund të dislokohet brenda 30 minutave. Skaneri është i përshtatshëm për skanimin e kontejnerëve të transportit, trajlerave, veturave, furgonëve dhe autobusëve, dhe do të dislokohet në të gjitha терминаlet e trageteve dhe portet në Irlandë. Kjo pajisje do të përdoret nga tre ekipe me nga dy doganierë të trainuar posaçërisht për gjetjen e drogave, kontrabandës, eksplozivëve dhe klandestinëve.

Agjencia për të Ardhurat firmosi në dhjetor 2004 një kontratë me vlerë 3 milionë euro me firmën prodhuese kineze NUCTECH të pajisjeve me rreze X. Kontrata përfshinte edhe mirëmbajtjen e pajisjes dhe training për doganierët. NUCTECH ka prodhuar skanera për kontejnerë që në vitin 1997 dhe kanë shitur deri tani 180 syresh në të gjithë botën, dhe 16 vetëm në Evropë. Kjo kompani është e specializuar për skanera statikë dhe të lëvizshëm me rreze X, të cilët nuk përdorin një burim radioaktiv për të shmangur trajtimin e mbetjeve, që është i shtrenjtë dhe i dëmshëm për mjedisin.

Sistemi që do të përdoret nga doganierët irlandezë përdor një akselerator linear me energji të lartë, për të prodhuar rreze X të cilat kalojnë nëpërmjet softuerit të imazheve. Doganierët më pas studiojnë imazhet në kohë reale për të zbuluar ngarkesat e paligjshme.

Duke folur për *ElectricNews.net*, një zëdhënës i Agjencisë për të Ardhurat tha se sistemi i ri i lëvizshëm ngjante me një kamion të madh i cili ka dy krahë të mëdhenj që zgjaten anash dhe skanojnë kontejnerin nga lart-poshtë.

Pajisja e re do të ndihmojë zbulimin e drogave dhe duhanit që kontrabandohen nëpërmjet kontejnerëve.

“Zyra e Kombeve të Bashkuara për Drogat vlerëson se tregu global i drogave të paligjshme ishte mbi 429 miliardë dollarë në vitin 2003. Gjithashtu, për shkak të sofistikimit në rritje të kontrabanduesve, zbulimi sa vjen e bëhet më i vështirë. Prandaj është shumë e rëndësishme që ata që kanë për detyrë luftën kundër kontrabandimit/trafikimit të pajisen me instrumentet e nevojshme,” tha Taoiseach gjatë inaugurimit të sistemit të lëvizshëm.

### 7.7.6 Kriteret për performancën e skanerit

Skanerat mund të klasifikohen sipas aftësive të tyre për të nxjerrë një imazh pak a shumë të qartë dhe të detajuar të objekteve, si dhe një vëllim pune të caktuar. Ka tre kriteret për performancën në lidhje me imazhin, të cilat janë të lidhura ngushtë me energjinë që lëshon burimi i rrezatimit, si dhe me shpejtësinë e skanimit: penetrimi, ndjeshmëria e kontrastit dhe rezolucioni.

- *Penetrimi* është kriteri më i rëndësishëm. Sa më i lartë rrezatimi, aq më i mirë është penetrimi;
- *Ndjeshmëria e kontrastit* luan rol të rëndësishëm në dallimin mes llojeve të ndryshme të objekteve në një ngarkesë. Sa më e lartë të jetë ndjeshmëria e kontrastit, aq më e lehtë është të bëhet dallimi mes objekteve të ndryshme që dalin në imazh;
- *Rezolucioni* është kapaciteti për të dhënë një imazh me hollësi të madhe apo të vogël, duke vendosur kështu nivelin e lehtësisë me të cilën mund të identifikohen objektet.

Këto performancë varen nga shpejtësia e skanimit. Rritja e shpejtësisë së skanimit sjell ulje të performancës.

### 7.7.7 Zgjedhja e një skaneri

Është shumë e rëndësishme të zgjidhet një skaner i përshtatshëm. Rekomandohet që Dogana dhe forcat e sigurisë të përdorin një skaner që ofron penetrim të lartë, me rezolucion të shkëlqyer imazhi (më shumë se një mijë detektorë individualë në sensorin e linjës), me vëllim të paktën 20 kamionë në orë, për këto arsye:

Penetrimi i ulët (nën 200 mm çelik) nuk lejon inspektim të saktë të kontejnerëve të mbushur plot. Kur penetrimi nuk është i mjaftueshëm për të parë përtej ngarkesës (në imazh duken pjesë të errëta), nuk është e mundur të verifikohet manifesti. Në këtë rast, operatori përgjegjës për analizën e imazhit nuk ka zgjidhje tjetër përveçse ta lërë kamionin të shkojë, ose ta dërgojë për inspektim fizik megjithëse mund të mos ketë arsye të vërteta për dyshim. Ky eventualitet pasqyron dobësi të procesit të skanimit dhe mund të provokojë reagime negative nga tregtarët e rregullt.

Skanerat që përdorin teknologji me rreze gama, rreze të kthyera apo rreze X me energji të ulët nuk janë gjithmonë të përshtatshëm për inspektimin e ngarkesave dhe verifikimin e manifestit.

- *Rrezet e kthyera* japin një imazh të qartë, por vetëm deri në pak centimetra poshtë sipërfaqes së ngarkesës; nuk ka fare mundësi për ta inspektuar brendësinë e ngarkesës.
- Teknologjia me *rreze gama* tek skanerët e palëvizshëm nuk mundëson një penetrim më shumë sesa 160 mm dhe nxjerr një imazh shumë të dobët (me përjashtim të rasteve kur përdoren burime radioaktive me intensitet shumë të lartë),

gjë që nuk përmbush nevojat e një inspektimi të saktë. Për më tepër, përdorimi apo keqpërdorimi i burimeve shumë të rrezikshme radioaktive përbën një rrezik të madh për sigurinë.

- Skanerat me *energji të ulët* me penetrim nën 200 mm nuk janë të përshtatshëm për inspektim ngarkesash, por vetëm për skanimin e kamionëve dhe kontejnerëve bosh, si dhe në disa përdorime shumë specifike.



Shembull i një metode inspektimi pa hapje.

**Kutia 7.10 është marrë nga Raporti i IOM i vitit 2010, i Misionit të Vlerësimit dhe Monitorimit (AMT): Forcimi i MIK në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi (Organizata Ndërkombëtare për Migracionin/IOM, 2010, fq. 63-64).**

#### KUTIA 7.10

#### Pajisjet e teknologjitë e reja në ish-RFJ të Maqedonisë

Administrata Doganore e ish-RFJ të Maqedonisë ka vënë në punë në shumë PKK Sistemin e Centralizuar të Mbikqyrjes me Video (CCTV40). Ai mundëson një monitorim video në kohë reale, në ndihmë të zbulimit dhe parandalimit të kontrabandës si dhe të korrupsionit të punonjësve në kufi. Autoritetet doganore kanë siguruar edhe udhëzime dhe instruksione përdorimi për sistemin CCTV, përfshirë ato në lidhje me regjistrimin, transmetimin si dhe analizën e rrezikut dhe përzgjedhjen. Gjithashtu, në PKK-të kryesore (gjithsej 132 korsi) është instaluar edhe Sistemi i Njohjes së Targave (LIPRE). Është krijuar një bazë të dhënash me një funksion alarmi, i cili përmban të gjitha targat e regjistruara. (Raporti AMT 2010, fq. 63)

Administrata Doganore aktualisht përdor katër skanera të lëvizshëm me rreze X për inspektimin e automjeteve të transportit dhe kontejnerëve në PKK-të kryesore, si dhe përdor makineri skanimi më të vogla në aeroporte dhe zyrtat postare kryesore. Dogana është përgjegjëse edhe për përdorimin e Monitorëve Portalë të Rrezatimit (RPM) në PKK; aktualisht janë instaluar 12 syresh në 10 PKK, dhe ka plane për ta rritur shumë këtë numër.

- Skanerat me *energj* të mesme (2 deri në 3MeV) ofrojnë penetrim nga 200-250 mm çelik; megjithëse cilësia e imazhit është e mirë, nuk është e mjaftueshme për të përmbushur të gjitha nevojat e inspektimit kur kontejnerët janë plot.
- *Skanerat me energji të lartë* (3.5MeV e lart) ofrojnë një penetrim mbi 250 mm (zakonisht 280 mm) çelik, që është i mjaftueshëm për pjesën më të madhe (por jo të gjitha) ngarkesat. Këta skanera rekomandohen pasi përmbushin nevojat për inspektim të saktë me verifikim manifesti.

Performanca e nevojshme për të përmbushur nevojat për inspektim dhe verifikim manifesti mund të arrihen si nga një skaner i lëvizshëm ashtu dhe nga një skaner i zhvendosshëm, mjafton të kenë energji rrezesh X prej të paktën 4MeV. Këta skanera japin një raport të mirë mes performancës dhe çmimit.

### 7.7.8 Zbulimi i lëndëve kimike, biologjike, radioaktive e bërthamore

Një shqetësim i madh për çdo qeveri është kërcënim i madh nga materialet kimike, biologjike, radiologjike dhe bërthamore. Çdo shtet duhet të jetë në gjendje t'i ndalojë këto materiale përpara se të hyjnë në vend.

#### *Zbulimi i materialeve kimike*

Ditët e sotme kërcënimet kimike nuk vijnë vetëm nga programet e njohura të vendeve që prodhojnë lëndë kimike

luftarake, por edhe nga terrorizmi si dhe aksidentet ku mund të përfshihet një numër shumë i madh përbërësish më pak toksikë. Për këtë arsye tani është më e vështirë të gjendet teknika të përshtatshme zbulimi, sidomos për shkak të rritjes së madhe të numrit të agentëve kimikë dhe faktit që tani duhet një rreze më e gjerë dinamike për zbulimin e gjurmëve të agentëve kimikë luftarakë (CWA) apo kimikateve toksike industriale (TIC).

Për zbulimin e lëndëve kimike janë të përshtatshme dy lloje detektorësh: “prapësues” dhe “mbyllës”. Pajisjet e zbulimit prapësuese janë ato që përdoren më shpesh, dhe janë me Rreze infra të Kuqe për Transformim Fourier (FTIR). Në distanca më të shkurtra përdoret spektroskopia Raman dhe spektroskopia e copëzimit me induktim me lazer (LIBS). Pajisjet më të shtrenjta janë ato që përdoren në laboratorë, të cilat përdorin spektroskopin në masë (GC-MS) si teknologji zbuluese.

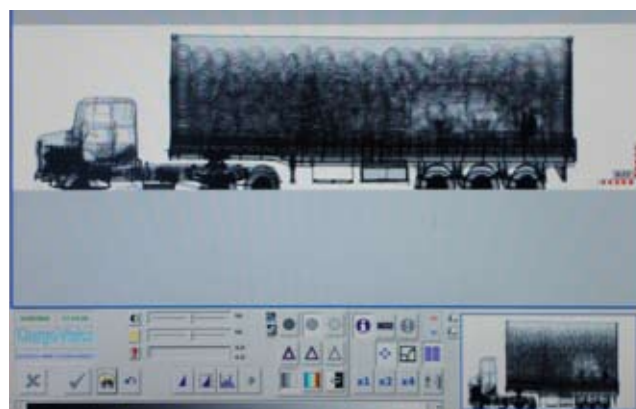
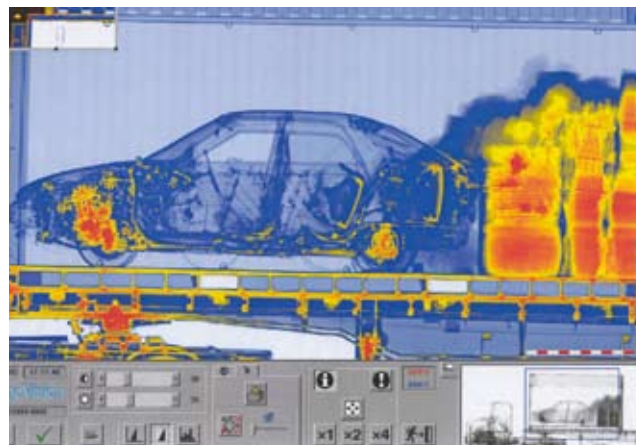
Duhet vënë re se shumë pajisje të reja që përdoren për zbulimin e lëndëve kimike mund të përdoren edhe për zbulimin e lëndëve eksplozive.

#### *Zbulimi i materialeve biologjike*

Fatkeqësisht është e vërtetë që agentët biologjikë luftarakë (BWA) janë shumë të vështirë për tu zbuluar, për disa arsye. Së pari, për shkak se sasia e BWA që mjafton të infekttojë njerëzit është shumë e vogël, detektori duhet të jetë shumë i ndjeshëm. Së dyti, kjo ndjeshmëri ka disavantazhet e saj, si psh një mjedis mesatar përmban një



Shembuj të tjerë inspektimi pa hapje.





numër shumë të madh pjesëzash biologjike natyrore, të cilat janë të padëmshme. Për shkak se këto janë të vështira për tu dalluar nga BWA-të, aktivizohen shumë alarme të rreme. Së fundi, shpejtësia është shumë e rëndësishme. Për shkak të karakteristikave të BWA-ve, ato duhet të identifikohen shpejt në mënyrë që të mund të ndërmerren veprime parandaluese, përpara ekspozimit.

Si rrjedhojë, në praktikë duhet të kemi një kombinim të sensorëve. Njëri prej tyre merr vazhdimisht mostra të ajrit dhe vepron si aktivizues i sensorit të dytë, i cili përdoret për të analizuar pjesëzat. Aktualisht po zhvillohen disa teknologji për të ndihmuar në zbulimin e BWA, përfshirë:

- Analizuesin në madhësi dhe formë aerosoli (ASAS);
- Zbuluesin e pjesëzave aerodinamike fluoreshente (FLAPS);
- Monitorin për Alarm Biologjik (BAM), i cili përdor spektrometrinë për të përcaktuar parametrat e elementet.

### **Zbulimi i materialeve radiologjike dhe bërthamore**

Teknologjitë e zbulimit të lëndëve radiologjike dhe bërthamore vitet e fundit janë zhvilluar dhe u janë përshtatur nevojave specifike të veprimtarive të ndryshme. Si rrjedhojë, sidomos në krahasim me sistemet e zbulimit të kërcënimeve kimike dhe biologjike, detektorët RB kanë një nivel shumë të lartë teknologjik. Në treg tashmë ekzistojnë një sërë versionesh të ndryshme.

Ndër pajisjet për zbulimin e rrezatimit për qëllime të sigurisë bërthamore dhe sidomos për monitorimin e kufirit janë:

- Identifikuesit e radioizotopeve (RID);
- Detektorët shumë të ndjeshëm për kërkimin e neutroneve (NSD);
- Skanerat portabel për rrezatim (PRS);
- Detektorët personalë spektrometër për rrezatimin (SPRD), të cilët janë të dobishëm për mbrojtjen e personelit të agjencive kufitare nga kërcënimet e mundshme të lëndëve RB (paralajmërim).

Instrumentet fikse zakonisht përdoren në PKK, aeroporte dhe porte, si dhe në hyrjet e ambienteve të infrastrukturës me rëndësi të veçantë:

- Monitorët portalë të rrezatimit (RPM);
- Monitorët portalë spektroskopikë të rrezatimit (SRPM).

### **7.7.9 Skanimi i personave, bagazheve dhe automjeteve**

Fokusi kryesor i agjencive në PKK ka qenë tradicionalisht inspektimi pa hapje i ngarkesave. Megjithatë, tashmë skanimi i personave, i bagazheve dhe automjeteve është po aq i rëndësishëm sa ai i ngarkesave.

Një prej teknologjive kryesore që është zhvilluar për këtë lloj skanimi është ai i rrezeve X të kthyer. Pajisjet tradicionale me rreze X mbështeten në transmetimin e rrezes X nëpërmjet materialit që po inspektohet. Kurse rrezet X të kthyer përdorin pasqyrimin e rrezeve për të formuar imazhet. Modeli i kthimit të rrezeve të kthyer varet nga karakteristikat e materialit, dhe mund të japë imazhe të materialeve organike.

Disa prej përdorimeve kryesore të rrezeve X të kthyer:

- Skanimi fizik i personave;
- skanimi i objekteve kur mund të arrihet vetëm njëra anë e objektit;
- Skanimi i bagazheve;
- Skanimi i postës;
- Skanimi i automjeteve që nuk janë mbushur plot dhe i kontenjerëve.

*Avantazhet:* Avantazhi kryesor i teknologjisë me rreze X të kthyer është se mund të përdoret për të skanuar jo vetëm objektet inorganike por edhe qeniet e gjalla. Kjo është e mundur falë niveleve të ulta të rrezatimit jonizues që lëshon kjo teknologji. Kthimi i rrezeve mund të përdoret për të bërë dallim mes materialeve të ndryshme, si psh drogave, eksplozivëve apo metaleve, duke interpretuar numrin Z të objektit që po skanohet.

*Disavantazhet:* Për shkak se thellësia e penetrimit të rrezes X është disi e kufizuar, ajo nuk mund të përdoret për skanimin e kontejnerëve. Ndoshta disavantazhi më i njohur është çënimi i privatësisë. Shumë njerëz shqetësohen nga ideja e skanimeve të plota të trupit, si dhe nga imazhet që prodhojnë ato.

### **7.7.10 Përmbledhje e faktorëve thelbësorë të inspektimit pa hapje**

1. Duhet të kuptohet se pajisjet detektuese nuk janë kurë për gjithçka: ato janë thjesht instrumente;
2. Vendosni cilat janë shqetësimet më të rëndësishme për PKK-në tuaj;
3. Shikoni se cili sistem u përputhet më shumë nevojave tuaja;
4. Vlerësoni çmimin, performancën si dhe përfitimet nga investimi;
5. Nëse një sistem i arrin pritshmëritë tuaja, investoni;
6. Sigurohuni që përdorimi i pajisjeve detektuese bashkërendohet nëpërmjet një programi të mirë për menaxhimin e rrezikut;
7. Mos harroni, edhe një herë, që pajisjet detektuese nuk janë kurë për gjithçka: prapë duhet ta menaxhoni ju përdorimin e tyre.

## Përfundimi

Nuk është vetëm vëllimi i tregtisë që po rritet në mënyrë dramatike, por edhe shpejtësia me të cilën lëviz tregtia si dhe kompleksiteti i ambientit të tregtisë. Çdo vend që ka ambicie për të zhvilluar tregtinë ndërkombëtare do të duhet patjetër të zhvillojë operacionet e tij kufitare, si në vëllim ashtu dhe shpejtësi, sidomos TIK, e cila është e domosdoshme për transportimin e shpejtë të mallrave përtej kufijve. Vendet duhet të rrisin aftësitë e tyre për të përballuar veprimtaritë e ndërlikuara të

kufirit, të cilat janë të nevojshme për shkak të ekzistencës së shumë marrëveshjeve për tregtinë dhe hartimit të të tjerave. Kufijtë ndikohen edhe nga niveli i sofistikimit të industrive të brendshme si dhe kushtet që ato të hyjnë në zinxhirin global të furnizimit. Fatmirësisht, ekzistojnë shumë sisteme TIK, nga ato “të gatshmet” deri tek ato produkte që janë projektuar duke patur parasysh nevojat e klientit specifik. Nevojitet një proces efikas prokurimi për të vendosur cilat investime janë më të mirat. Një gjë është e qartë: menaxhimi modern i kufirit nuk mund të bëhet thjesht me duar.

## Bibliografia

Cotecna, *Shërbimet e skanimit të ngarkesave*, 2010, Gjenevë [pdf]. Gjetet tek [www.cotecna.com/com/Images/Scanning\\_Brochure\\_screen-A4.pdf](http://www.cotecna.com/com/Images/Scanning_Brochure_screen-A4.pdf) [lexuar për herë të fundit më 22 shkurt 2011].

Kryetari i Komitetit Shtetëror të Doganave të Azerbajxhanit, Ajdyn Aliev (intervistë e vitit 2010) [faqe interneti]. Gjetet tek <http://ru.trend.az/capital/customs/1623663.html> dhe [www.customs.gov.az/ru/sw\\_sut.html](http://www.customs.gov.az/ru/sw_sut.html) [lexuar për herë të fundit më 28 Shtator 2011].

De Wulf, Luc, dhe Sokol, José B. (eds.), Banka Botërore, Uashington, D.C., 2005, *Manual për modernizimin e doganës* [pdf]. Gjetet tek [http://siteresources.worldbank.org/INTEXPCOMNET/Resources/Customs\\_Modernization\\_Handbook.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTEXPCOMNET/Resources/Customs_Modernization_Handbook.pdf) [lexuar për herë të fundit më 15 shkurt 2011].

dlharbour, 2011, Skanimi nga Doganierët Irlandezë (fig. 7.6), [botim elektronik]. Gjetet tek [www.dlharbour.ie/](http://www.dlharbour.ie/) [lexuar për herë të fundit më 10 shkurt 2011].

Komisioni Evropian (EC), Drejtoria e Përgjithshme e Tatimeve dhe Bashkimit Doganor, 2006, *Siguria e Zinxhirit Furnizues: Roli i Doganës së BE në luftën kundër terrorizmit* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/publications/info\\_docs/customs/customs\\_security\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/publications/info_docs/customs/customs_security_en.pdf) [lexuar për herë të fundit më 22 Gusht 2011].

Shërbimi Federal i Doganës të Federatës Ruse, 2011 [faqe interneti]. Gjetet tek [www.customs.ru](http://www.customs.ru) [lexuar për herë të fundit më 28 Shtator 2011].

IOM, *Raporti i Vlerësimit dhe Monitorimit (AMT): Forcimi i MIK në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi*, Budapest, 2010. Gjetet tek [http://syb.icisleri.gov.tr/ortak\\_icerik/syb/Assessment\\_dhe\\_Monitoring\\_Mission\\_Report\\_final.pdf](http://syb.icisleri.gov.tr/ortak_icerik/syb/Assessment_dhe_Monitoring_Mission_Report_final.pdf) [lexuar për herë të fundit më 31 mars 2011].

Kelly, Maxim, “Doganierët irlandezë marrin pajisje me rreze X”, *ElectricNews*, 13 shkurt 2006. Gjetet edhe tek [www.nuctech.com/view\\_en.jsp?sjlm=57&urlbh=7&bh=211](http://www.nuctech.com/view_en.jsp?sjlm=57&urlbh=7&bh=211) [lexuar për herë të fundit më 22 shkurt 2011].

Kunio, Mikuriya, 2008, Sekretar i Përgjithshëm i OBD, fjalim mbi Kuadrin e Standardeve SAFE, 12 nëntor 2008, Bruksel/OBD [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/speeches/?v=1&lid=1&cid=10&id=111](http://www.wcoomd.org/speeches/?v=1&lid=1&cid=10&id=111) [lexuar për herë të fundit më 22 shkurt 2011].

Lifeboat, 2011, imazh i plotë i trupit nga skaner me rreze të kthyera (fig. 7.5) [botim elektronik]. Gjetet tek <http://lifeboat.com/en/security.preserver?print> [lexuar më 23 shkurt 2011].

Matsumoto, Takashi, 2006, *Modeli i të dhënave doganore të OBD*, Bruksel: Organizata Botërore e Doganës, Takimi i dytë rajonal i UNESCAP për Vendet pa dalje në det dhe vendet e tranzitit, Bangkok [pdf]. Gjetet tek [www.unescap.org/tid/projects/da6\\_symposium\\_s4matsumoto.pdf](http://www.unescap.org/tid/projects/da6_symposium_s4matsumoto.pdf) [lexuar për herë të fundit më 24 shkurt 2011].

npd-solutions, 2011, *Përmbledhje e vlerësimit të zhvillimit* [botim elektronik]. Gjetet tek [www.npd-solutions.com/image4.gif](http://www.npd-solutions.com/image4.gif) [lexuar për herë të fundit më 22 Gusht 2011].

Rapiscansystems, 2011, *Skeneri portal* [botim elektronik]. Gjetet tek [www.rapiscansystems.com](http://www.rapiscansystems.com) [lexuar për herë të fundit më 22 Gusht 2011].

Komiteti Shtetëror i Doganës, Bjellorusi, [faqe interneti]. Gjetet tek [www.gtk.gov.by](http://www.gtk.gov.by) [lexuar për herë të fundit më 28 Shtator 2011].

Konferencë e OKB për Tregtinë dhe Zhvillimin, 2011, *Vlerësim i Projektit ASYCUDA++ në Jordan* [online]. Gjetet tek [www.asycuda.org/EvJordan.asp](http://www.asycuda.org/EvJordan.asp) [lexuar për herë të fundit më 22 Gusht 2011].

KEKBE, 2003, *Koncepti me një Sportel të Vetëm*, Bruksel, KEKBE [pdf]. Gjetet tek <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/UNECE/UNPAN019892.pdf> [lexuar për herë të fundit më 22 Gusht 2011].

Komisioni i OKB për Çështjet Ekonomike dhe Shoqërore për Azinë dhe Paqësorin, 2006, Bangkok, *Udhëzimet për përdorimin e TIK për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit për vendet pa dalje në det, në Rajonin e Azisë dhe Paqësorit* [pdf]. Gjetet tek [www.unescap.org/idd/pubs/ict\\_guidelines\\_for\\_ttf.pdf](http://www.unescap.org/idd/pubs/ict_guidelines_for_ttf.pdf) [lexuar për herë të fundit më 21 Shtator 2011].

Departamenti për Sigurinë e Brendshme i SHBA, Agjencia për Doganat dhe Mbrojtjen e Kufirit, 2011, *ACE* [Mjedisi Komercial i Automatizuar] 101 [pdf]. Gjetet tek [www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/automated/modernization/ace/ace101.ctt/ace101.pdf](http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/automated/modernization/ace/ace101.ctt/ace101.pdf) [lexuar për herë të fundit më 21 Shtator 2011].

Agjencia për të Ardhurat dhe Doganat në Mbretërinë e Bashkuar, dhe Departamenti për Biznesin, Inovacionin dhe Aftësitë/BIS, 2009, *Thjeshtimi i tregtisë në kufijtë e MB: Plan Veprimi* [pdf] Gjetet tek [www.bis.gov.uk/files/file53811.pdf](http://www.bis.gov.uk/files/file53811.pdf) [lexuar për herë të fundit më 21 Shtator 2011]. I hapur për publikun, falë Licencës së MB për Qeverisjen e Hapur, në lidhje me informacionin e sektorit publik, 2011, nga [www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/) [lexuar për herë të fundit më 27 Shtator 2011].

OBD, 1999, Bruksel, *Konventa e Rishikuar e Kiotos* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/Kyoto\\_New/Content/content.html](http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html) [lexuar për herë të fundit më 18 shkurt 2011].

OBD, 2004a, Bruksel, *Udhëzimet e Konventës së Kiotos për Përdorimin e Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimit* [Udhëzimet për TIK të Kiotos; pdf]. Gjetet tek [www.iata.org/SiteCollectionDocuments/Documents/Kyoto\\_ICT\\_Guidelines\\_e.pdf](http://www.iata.org/SiteCollectionDocuments/Documents/Kyoto_ICT_Guidelines_e.pdf) [lexuar për herë të fundit më 18 shkurt 2011].

OBD, 2004b, Bruksel, *Referenca Unike e Dorëzimit* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/UCR\\_new\\_e.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/UCR_new_e.pdf) [lexuar për herë të fundit më 23 shkurt 2011].

OBD, 2005, Bruksel, *Kuadri i Standardeve SAFE për sigurinë dhe lehtësimin e Tregtisë Globale* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe\\_package/safe\\_package\\_1.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_1.pdf) [lexuar për herë të fundit më 18 shkurt 2011].

OBD, 2007, Bruksel, *Modeli i të dhënave i OBD: Harmonizimi i të dhënave nga Sporteli i Vetëm* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/6.SW\\_Files/Data\\_Harmonisation.pdf](http://www.wcoomd.org/files/6.SW_Files/Data_Harmonisation.pdf) [lexuar për herë të fundit më 23 shkurt 2011].

OBD, 2008, Bruksel, *Modeli i të dhënave i OBD: Informacion i përgjithshëm* [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/6.SW\\_Files/SW%20Initiatives/WCO/002-General%20Info.pdf](http://www.wcoomd.org/files/6.SW_Files/SW%20Initiatives/WCO/002-General%20Info.pdf) [lexuar për herë të fundit më 12 Gusht 2011].

Ref. të Tregtisë Botërore, 2008, *Mjedisi Komercial i Automatizuar (ACE)* [online]. Gjetet tek [www.worldtraderref.com/wtr\\_nl/WTR\\_site/ACE.asp](http://www.worldtraderref.com/wtr_nl/WTR_site/ACE.asp) [lexuar për herë të fundit më 10 Gusht 2011].

Literaturë dhe burime të tjera:

Faqja e internetit e Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBE): [www.unece.org](http://www.unece.org)

Faqja e internetit e Qendrës së OKB për Lehtësimin e Tregtisë dhe Biznesin Elektronik (UN/CEFACT): [www.unece.org/cefact](http://www.unece.org/cefact)

Forumi Ekonomik Botëror, 2009, ed. Sumitra Dutta dhe Irene Mia, *Raport për Teknologjinë Globale të Informacionit 2008–2009: Lëvizshmëria në një botë të ndërlidhur* [pdf]. Gjetet tek <https://members.weforum.org/pdf/gitr/2009/gitr09fullreport.pdf> [lexuar për herë të fundit më 24 shkurt 2011].



# 8 Menaxhimi i Burimeve Njerëzore

## PËRMBAJTJA

Hyrja	196
8.1 Promovimi i integritetit dhe transparencës në shërbimin publik duke përfshirë shërbimet doganore dhe kufitare	197
8.1.1 <b>Transparency International: Vëzhguesi i korrupsionit ndërkombëtar</b>	198
8.2 Vendosja e drejtimit strategjik	199
8.3 Krijimi i një sistemi për menaxhimin e burimeve njerëzore	200
8.3.1 <b>Kodi i sjelljes</b>	201
8.3.2 <b>Deklarata e Rishikuar e Arushas e OBD: MBNJ dhe lufta kundër korrupsionit</b>	209
8.4 Caktimi i burimeve njerëzore	210
8.4.1 <b>Strukturat organizative</b>	210
8.4.2 <b>Ndryshimi organizativ</b>	210
8.4.3 <b>Çelësi për një organizatë të suksesshme</b>	210
8.4.4 <b>Autoritetet Autonome të Tatimeve</b>	211
8.4.5 <b>Hartimi i planit të personelit</b>	211
8.5 Sigurimi i burimeve njerëzore të kërkuara	212
8.5.1 <b>Rekrutimi</b>	213
8.5.2 <b>Trajnimi</b>	213
8.6 Investimi për zhvillimin dhe performancën e burimeve njerëzore	217
8.6.1 <b>Kompensimi i stafit (stimujt financiarë dhe jo-financiarë)</b>	217
8.6.2 <b>Planifikimi i karrierës</b>	218
8.6.3 <b>Vlerësimet e performancës</b>	219
Përfundimet	221
Bibliografia	221
<b>Kutia 8.1</b> Çmimi i korrupsionit	197
<b>Kutia 8.2</b> Deklarata e misionit të Agjencisë së Doganës dhe Mbrojtjes Kufitare të SHBA	198
<b>Kutia 8.3</b> Strategjia e Komisionit Evropian për menaxhimin e burimeve njerëzore në doganë	199
<b>Kutia 8.4</b> Kodi i Sjelljes: Çështjet dhe pyetjet kryesore	201
<b>Kutia 8.5</b> Studim tregues i elementeve kyçe në një Manual Menaxhimi të Burimeve Njerëzore	201
<b>Kutia 8.6</b> Modeli i Kodit të Etikës dhe Sjelljes i OBD, seksionet 1-11	203
<b>Kutia 8.7</b> Reforma e anti-korrupsionit në Doganë: Mësimet e mësuara	209
<b>Kutia 8.8</b> Programi për anti-korrupsion i Shërbimit Doganor Federal në Rusi	209
<b>Kutia 8.9</b> Masat ndaj korrupsionit në Autoritetin Tatimor të Ugandës (ATU)	210
<b>Kutia 8.10</b> Ndryshimi i stafit në Doganën e Bolivisë	212
<b>Kutia 8.11</b> Kolegji i OSBE për Stafin e Menaxhimit të Kufirit	214
<b>Kutia 8.12</b> Projekti i OSBE për Zhvillimin e Trajnimit në Doganë në Republikën e Kirgistanit: 2009-2012	215
<b>Kutia 8.13</b> Kazakistan: Rekrutimi i punonjësve doganorë	216
<b>Kutia 8.14</b> Menaxhimi i burimeve njerëzore për Doganën: Shembulli i Turqisë	217
<b>Kutia 8.15</b> A janë vërtetë faktor ndikues rrogat e ulta?	218
<b>Diagrama 8.1</b> Menaxhimi i performancës bazuar në strategji	220

## 8. Menaxhimi i Burimeve Njerëzore



### Hyrje

“Njerëzit janë pasuria më e madhe e një organizate”. E kemi dëgjuar shpesh këtë deklaratë. A është e vërtetë apo është thjesht një thënie? Padyshim që është e vërtetë. Të kesh njerëzit e duhur, të cilët me aftësitë e duhura bëjnë punën e duhur, është një fakt kritik për suksesin ose dështimin. Menaxhimi i burimeve njerëzore (MBNJ) është sfida më e rëndësishme me të cilën përballlet çdo organizatë. Është e pamundur të mbitheksosh shkallën e subjekteve të prekura nga MBNJ ose të mbivlerësosh ndikimin e tij, si pozitiv ashtu edhe negativ, në lidhje me performancën.

Natyrshëm, kjo ka të njëjtin ndikim në Doganë dhe autoritete të tjera kufitare. Kanë ikur ato ditë kur puna e agjencive Doganore/kufitare kishte të bënte kryesisht me inspektimin manual të automjeteve, mallrave dhe anijeve. Në ato kohë, puna nuk udhëhiqej nga menaxhimi i informacionit. Sot, fokusi është më i gjerë. Menaxhimi i riskut, për shembull, varet shumë në menaxhimin e informacionit. Ky ndryshim kërkon aftësi të reja, të cilat shkojnë përtej atyre që kërkoheshin më parë. Tani, autoritetet Doganore/kufitare janë publikisht përgjegjëse për efektshmërinë dhe efikasitetin e operacioneve të tyre. Kërkesat në lidhje me profesionalizmin dhe integritetin e tyre janë rritur ndjeshëm.

Megjithatë, vërehet akoma një mungesë theksimi në lidhje me MBNJ të duhur brenda administratës Doganore/kufitare. Statistikat sipas projekteve të asistencës teknike të Bankës Botërore sugjerojnë se MBNJ nuk ka marrë vëmendjen e duhur (De Wulf dhe Sokol, 2005, f. 132). Në të gjitha projektet nga 1982 në 2002, vëmendje i është kushtuar vetëm: personelit (20 përqind), rekrutimit (15 përqind), trajnimit (45 përqind), kodit të sjelljes (15 përqind), dhe promovimeve në bazë të meritave, pagës dhe përfitimeve, dhe kontrollit të brendshëm (përkatesisht 15, 25, dhe 10

përqind). Ndërkohë që informacione dhe udhëzime të bollshme janë ofruar për çështjet si vlerësimi ose menaxhimi i riskut në lidhje me doganën, ky informacion dhe udhëzim ka munguar në fushën e MBNJ.

*Pyetjet më me vend për Kapitullin në fjalë janë:*

- A ka organizata juaj një strategji për MBNJ?
- Si hartohet një strategji për MBNJ?
- Cilat janë çështjet kryesore?
- Cilat politika dhe procedura janë kritike për suksesin?

*Çfarë është menaxhimi i burimeve njerëzore?*

MBNJ ka të bëjë me dimensionin njerëzor, kryesisht me plotësimin e personelit ose funksionit mbështetës në një organizatë. Roli i tij është t'i ofrojë asistencë punonjësve të linjës në lidhje me çështjet e MBNJ – ata të cilët përfshihen direkt në prodhimin e mallrave dhe shërbimeve të një organizate. Përfitimi ndaj shërbimeve të njerëzve, zhvillimi i aftësive që kanë, motivimi për performancë të lartë të qëndrueshme, dhe garantimi i angazhimit të tyre të vazhdueshëm janë thelbësore në arritjen e objektivave të organizatës. Është propozuar që një qasje specifike të lidhur me MBNJ duhet të bazohet në katër funksione: personeli, trajnimi dhe zhvillimi, motivimi dhe mirëmbajtja (De Cenzo dhe Robbins, 1996, f. 8).

Një parim strategjik thelbësor i MBNJ është se përfitimi ndaj aftësive të njerëzve është kritik në arritjen e avantazhit konkurrues të qëndrueshëm. Për këtë nevojiten një sërë politikash, programesh dhe praktikash të integruara punësimi. Funksionet e MBNJ të prezantuara këtu janë planifikimi, rekrutimi dhe përzgjedhja, vlerësimi dhe menaxhimi i performancës, menaxhimi i vlerësimeve, zhvillimi i karrierës, marrëdhëniet e punonjësve, shëndetësia dhe siguria, dhe marrëdhëniet midis sindikatave dhe instancave drejtuese.

*Krijimi i një strategjie për menaxhimin e burimeve njerëzore*

Një departament i burimeve njerëzore operacionale duhet të ketë një strategji. Kjo strategji luan një rol të rëndësishëm në arritjen e objektivave të përgjithshme të organizatës. Ajo jo vetëm artikulon kuptimin dhe mbështetjen e departamentit të burimeve njerëzore në lidhje me misionin, vizionin dhe vlerave thelbësore të organizatës në tërësi, por gjithashtu përcakton në mënyrë specifike se si departamenti i MBNJ do të mbështesë seksionet e ndryshme brenda organizatës në përmbushjen e objektivave.

Personeli i burimeve njerëzore duhet të hartojë strategjinë e MBNJ me asistencën e të gjithë aktorëve kryesorë. Strategjia duhet të integrohet në objektivat e përgjithshme të organizatës. Një pikë kryesore është se strategjia duhet të pranohet gjerësisht në organizatë, veçanërisht midis

drejtuesve kryesorë. Personeli i burimeve njerëzore duhet të ofrojë rregullisht feedback, për shembull, nëpërmjet njoftimeve ose ekspozimeve. Sa herë që është e mundur, efikasiteti i strategjisë duhet të shprehet me terma real, si për shembull ulja e ndryshimit të personelit, ose ulja e korrupsionit.

Kryesisht, strategjia për MBNJ merret me faktorin “personel” të organizatës. Sipas dokumentit të njëmijtë të Departamentit të Marinës së SHBA i titulluar Një Sistem Strategjik për Menaxhimin e Burimeve Njerëzore për Shekullin 21, strategjia për MBNJ duhet të sigurojë që:

- Organizata punëson njerëzit e duhur;
- Këta njerëz kanë aftësitë e duhura;
- Sjellja e këtyre njerëzve është në përputhje me vlerat thelbësore të organizatës;
- Këta njerëz kompensohen siç duhet;
- Ka një plan për zhvillimin e duhur të aftësive dhe zotësive të këtyre njerëzve.

Dokumenti gjithashtu përmend faktin se si duhet krijuar dhe zbatuar një strategji për MBNJ. Ky proces përbëhet kryesisht nga gjashtë hapa:

- 1) Vendosja e drejtimit strategjik;
- 2) Hartimi i një sistemi për menaxhimin e burimeve njerëzore;

- 3) Shpërndarja e burimeve njerëzore;
- 4) Prodhimi i burimeve njerëzore të kërkuara;
- 5) Investimi për zhvillimin dhe performancën e burimeve njerëzore;
- 6) Vlerësimi dhe mbështetja e kompetencës dhe performancës organizative.

Pesë hapat e parë janë marrë si tituj për pesë seksionet e Kapitullit në fjalë. Çdo seksion merr në konsideratë çështjet kryesore që duhen trajtuar në fazën përkatëse dhe, aty ku është e mundur, prezanton praktikën më të mira dhe raste studimore të marra nga terreni. Hapi i gjashtë trajtohet në Kapitullin 9 të Manualit në fjalë, “Matja e Performancës së Agjencisë Kufitare: Opsionet për Vlerësim”.

## 8.1 Promovimi i integritetit dhe transparencës në shërbimin publik, përfshirë shërbimet doganore dhe kufitare

Njerëzit duan të dinë se si qeveritë e tyre shpenzojnë paratë. Njerëzit mund të marrin një përgjigje për pyetjen e tyre vetëm nëpërmjet transparencës në qeveri dhe me vendosjen e mekanizmave të kontrollit demokratik efikas.

**Kutia 8.1, e cila diskuton koston e korrupsionit, është marrë nga një publikim online i Bankës për Zhvillimin Aziatik (BZHA) për luftën kundër korrupsionit (BZHA, 2011).**

### KUTIA 8.1

#### Kostoja e korrupsionit

Shumë studime të koston së korrupsionit në raste të veçanta paraqesin një pamje shqetësuese të burimeve të humbura, të shpërdoruara ose të dedikuara për përdorime jo-optimale:

- Disa vlerësime përllogarisin se gati 30 miliardë dollarë Amerikanë në ndihmë për Afrikën kanë përfunduar në llogari bankare të huaja. Kjo shumë është dyfishi i prodhimit të brendshëm bruto (GDP) vjetor në Gana, Kenia dhe Uganda sëbashku;
- Gjatë 20 viteve të fundit, një vend i Azisë Lindore ka humbur rreth 48 miliardë dollarë nëpërmjet korrupsionit, një shumë e cila tejkalon të gjithë borxhin e tij prej 40.6 miliardë;
- Një raport i brendshëm i një qeverie tjetër Aziatike deklaroi se gjatë dhjetëvjeçarit të fundit, pasuritë e Shtetit kanë rënë me më shumë se 50 miliardë dollarë, kryesisht sepse zyrtarët e korruptuar i kanë shitur sektorit privat ose investitorëve ndërkombëtarë pasuri të mëdha shtetërore nën vlerë në shkëmbim të përfitimeve personale;
- Në një vend në Azinë Jugore, raportet e fundit qeveritare tregojnë se rreth 50 milionë dollarë në ditë shpërdorohen për shkak të keq-menaxhimit dhe korrupsionit. Kohët e fundit, Kryeministri deklaroi publikisht se pjesa më e madhe e burokratëve dhe mekanizmi administrativ nga fillimi në fund ishin të korruptuar;
- Në një qytet në Amerikën Veriore, bizneset arritën të kursenin 330 milionë dollarë nga një kontratë prej 1.5 miliardë dollarësh për heqjen e mbeturinave, duke shmangur dominimin e Mafias mbi industrinë e plehrave. Një problem i veçantë ishte penetrimi i enteve normuese nga krimi i organizuar;
- Studimet e ndikimit të korrupsionit mbi politikën qeveritare të prokurimit në shumë vende Aziatike tregojnë se qeveritë e tyre kanë paguar nga 20 për qind në 100 për qind me shume për mallrat dhe shërbimet e prokuruar;
- Shume qeverive, korrupsioni mund t'i kushtojë deri në 50 për qind të te ardhurave që mbledhin nga taksat. Kur punonjësit e Doganës në një vend latino-amerikan u lejuan të mbanin një përqindje të asaj që mblidhnin, brenda vitit të ardhurat e mbledhura nga Dogana u rriten me 60%.
- Disa përllogaritje të rrolit të korrupsionit në një vend të Evropës tregojnë se korrupsioni kishte rritur borxhin shtetëror të këtij vendi me 15 përqind ose 200 miliardë dollarë. Në një qytet, iniciativat anti-korrupsion kanë ulur koston e infrastrukturës me 35-40 përqind, duke lejuar qytetin të rrisë shërbimet për mirëmbajtjen e shkollave, rrugëve, ndriçimit rrugor dhe shërbimeve sociale.



*Transparencë* do të thotë akses i pakufizuar i publikut në lidhje me informacion të menjëhershëm dhe të besueshëm që ka të bëjë me vendimet dhe performancën në sektorin publik (Armstrong, 2005, f. 1). Nevoja për transparencë, edhe pse jo e përcaktuar qartë, shikohet nga Shtetet anëtare të Kombeve të Bashkuara si një parim themelues për administratën publike dhe qeverisjes së mirë publike. KB gjithashtu pranon nevojën për të nxitur më shumë transparencë në aksesin për informacion, prokurim dhe rekrutim në nivel të lartë (KB, 2005).

Pa transparencë, besimi publik ndaj qeverisë mund të dëmtohet seriozisht. Për ta thënë më qartë, transparenca shërben si një mjet për të ulur dyshimin dhe frikën ndaj korrupsionit. Njerëzit kudo në botë presin që punonjësit e tyre publik t'i shërbejnë interesit të publikut dhe të vendosin nevojat e njerëzve mbi nevojat personale. Njerëzit presin që qeveritë e tyre të krijojnë një mjedis të përshtatshëm dhe punonjësit publik të kryejnë detyrat e tyre pa pranuar ose kërkuar shpërblim nga publiku.

Më poshtë përmenden shkurtimisht disa çështje bazë në lidhje me transparencën dhe korrupsionin. Aty do të shqyrtohet kostoja e korrupsionit, do të përmenden disa organizata ndërkombëtare të përfshira në identifikimin dhe eliminimin e korrupsionit, dhe do të prezantohen marrëveshjet e ndryshme ndërkombëtare për transparencën dhe korrupsionin.

### 8.1.1 Transparency International: Vëzhguesi i korrupsionit ndërkombëtar

Transparency International (TI) është një organizatë globale e shoqërisë civile kundër korrupsionit. Sipas faqes së tyre në internet, misioni i saj është të krijojë një koalicion mbarëbotëror për t'i dhënë fund korrupsionit dhe ndikimit shkatërrues që ka mbi burrat, gratë dhe fëmijët kudo në botë. Organizata ka për qëllim të bashkojë njerëzit për të krijuar një botë pa korrupsion (Transparency International, 2011a).

TI ka një prani globale me më shumë se 90 zyra (ose kapituj) në botë. Në vend që të merret me hetimin direkt të korrupsionit, politika që ndiqet nga TI është të bashkërendojë luftën kundër korrupsionit duke vepruar si asistues duke bashkuar aktorë të ndryshëm nga qeveria, shoqëria civile, biznesi dhe media.

Deri tani, arritja kryesore e TI ka qenë rritja e ndërgjegjësimit në nivel global në lidhje me korrupsionin. Korrupsioni

është tashmë pjesë e programeve kombëtare, rajonale dhe botërore. Organizatat ndërkombëtare si Fondi Monetar Ndërkombëtar, Banka Botërore, dhe Kombet e Bashkuara kanë kuptuar se eliminimi i korrupsionit është një nga faktorët kryesor për suksesin ekonomik mbarëbotëror. TI gjithashtu ka luajtur një rol kryesor në hartimin e Konventës së Kombeve të Bashkuara kundër Korrupsionit (UNCAC).

Siç përmendet dhe në faqen e tyre të internetit, TI përdor mënyra të ndryshme për të ndihmuar luftën kundër korrupsionit (Transparency International, 2011b):

- 1) *Indeksi i Perceptimit të Korrupsionit (CPI)*, i përvitshëm, mat nivelin e perceptuar të korrupsionit në sektorin publik në 180 vende dhe territore në botë. Meqenëse bazohet në 13 studime biznesi dhe ekspertësh të ndryshëm, CPI mund të përshkruhet si një "studim i studimeve";
- 2) *Indeksi i Ryshfetit (BPI)*, publikuar për herë të parë në 1999, merret me anën furnizuese të korrupsionit, duke renditur kështu vendet kryesore të eksportit sipas tendencave për të përdorur mitmarrjet gjatë biznesit jashtë vendit;
- 3) *Barometri Global i Korrupsionit* është një studim që vlerëson sjelljet e publikut në përgjithësi ndaj korrupsionit dhe eksperiencën e korrupsionit në vendet e botës.

#### KUTIA 8.2

##### Deklarata e Misionit e Agjencisë së Doganave dhe Mbrojtjes Kufitare të SHBA

Ne jemi rojet e kufijve të Kombit tonë.

Ne jemi vija e parë e Amerikës.

Ne ruajmë vendin tonë amerikan

brenda dhe përtej kufijve tanë.

Ne mbrojmë popullin amerikan kundër terrorizmit dhe mekanizmave të terrorit.

Ne jemi të vendosur të zbatojmë ligjet e Shteteve të Bashkuara

ndërkohë që forcojmë sigurinë ekonomike të Kombit tonë nëpërmjet tregtisë dhe udhëtimit të ligjshëm.

Ne i shërbejmë popullit amerikan me

Vigjilencë, integritet dhe profesionalizëm.

##### Vlerat Bazë të ADMK

Vigjilenca është se si ne garantojmë siguri për Amerikanët. Ne jemi gjithmonë në vëzhgim dhe vigjilent për të ndaluar, identifikuar dhe parandaluar kërcënimet ndaj Kombit tonë. Ne tregojmë kurajo dhe vlera në mbrojtjen e Kombit tonë.

Shërbimi ndaj Vendit tonë mishërohet në punën që ne bëjmë. Ne jemi të përkushtuar për të mbrojtur dhe mbështetur Kushtetutën e Shteteve të Bashkuara. Populli amerikan na kanë besuar mbrojtjen e vendit dhe të lirisë.

Integriteti është thelbi ynë. Ne udhëhiqemi nga parimet më të larta etike dhe morale. Veprimet tona na nderojnë ne dhe agjencinë tonë.

*Burimi:* US CPB, 2011.



## 8.2 Vendosja e drejtimit strategjik

Hapi i parë është identifikimi i vizionit, misionit dhe parimeve thelbësore të organizatës në fjalë.

Kutia 8.2 paraqet deklaratën e misionit dhe vlerat bazë të Agjencisë së Doganave dhe Mbrojtjes Kufitare të SHBA (CBP). Deklarata të tilla mund të jenë madhështore, por jo domosdoshmërisht. Gjithashtu, ato mund të thonë thjeshtë atë që organizata kërkon të arrijë dhe si dhe vlerat dhe/ose parimet që kërkon të ndjekë në arritjen e qëllimeve të veta.

Një deklaratë e tillë bën më të qarta misionin, vizionin dhe parimet thelbësore të organizatës. Megjithatë, para se të vendosni objektivat, duhet të konsultoheni me

të gjithë aktorët kryesorë. Marrja e mendimit nga të gjitha palët e interesit është shumë kritike. Midis më të rëndësishmëve janë politikëbërësit e niveleve të larta. Ata duhen konsultuar dhe duhet të artikulojnë qartë pranimin e strategjisë.

Diskutimi me aktorët kryesorë përbën bazën për zhvillimin e objektivave. Duke mos dashur të jenë tepër të detajuara, objektivat duhet të paraqesin një sërë objektivash të përgjithshme për organizatën. Kutia 8.3 paraqet një shembull objektivash të tilla marrë nga manuali i KE *Skica e Doganës: Rrugët drejt një dogane moderne* (Komisioni Evropian, 2007, f. 21). Vini re se kutia përmban jo vetëm objektiva por gjithashtu treguesit mbështetës kyç. Kujdes duhet treguar për të garantuar arritjen e treguesve kyç.

### KUTIA 8.3

#### Strategjia për menaxhimin e burimeve njerëzore për doganën e Komisionit Evropian

##### 1. Qëllimi

Hartimi i një sistemi efikas për menaxhimin e burimeve njerëzore i cili mbështet arritjet e objektivave të administratës Doganore, bazohet në legjislacionin vendas si dhe standardet ndërkombëtare për personelin dhe pranon hapur që njerëzit janë burimi më i vlefshëm i organizatës.

##### 2. Objektivat strategjike

- Hartimi i strategjisë për menaxhimin e burimeve njerëzore (MBNJ) dhe politikat dhe sistemet e MBNJ, të gjitha në mbështetje të plotë të strategjisë Doganore.
- Hartimi i një sistemi të MBNJ i cili përcakton funksionet, rolet dhe përgjegjësitë brenda strukturës së administratës Doganore.
- Hartimi i një sistemi të MBNJ i cili mbikëqyr dhe integrohet me legjislacionin kombëtar për punësimin dhe me standardet ndërkombëtare në lidhje me këtë.
- Hartimi i një sistemi të MBNJ i cili mundëson administratën Doganore të marrë vendimet e veta në lidhje me rekrutimin, mbajtjen në punë, menaxhimin dhe vlerësimin e performancës, promovimin, përparimin në karrierë, trajnimin dhe zhvillimin, transferimet, vështirësinë e punës, pushimin nga puna, pensionin dhe shpërblimet, në përputhje me legjislacionin në fuqi.
- Krijimi i një sistemi të MBNJ i cili mundëson administratën të rekrutojë, mbajë dhe caktojë personel sipas kërkesave për arritjen e objektivave.
- Krijimi i një sistemi të MBNJ i cili inkurajon motivimin e punonjësve, dhe mundohet të garantojë kënaqësi, komoditet dhe siguri tek punonjësit si dhe sjellje etike.

##### 3. Faktorët kryesorë

###### Fokusi strategjik

- Ekzistojnë lidhje të qarta midis sistemit të MBNJ dhe strategjisë së biznesit.
- Strategjia, politikat dhe sistemet e MBNJ mbështesin plotësisht arritjen e objektivave të specifikuar në strategjinë e biznesit.



###### Platforma organizative

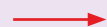
- Strukturat e administratës Doganore, dhe funksionet brenda strukturës, janë të përcaktuara qartë.
- Rolet dhe përgjegjësitë e çdo funksioni, dhe ato të punonjësve që punojnë në të gjitha nivelet brenda çdo funksioni, janë të përcaktuara qartë.
- Përshkrimet e punës që theksojnë nivelin minimal të njohurive, aftësive dhe cilësive të kërkuara për performancën e duhur, përgatiten për të gjitha kategoritë e punëve brenda administratës.

###### Baza ligjore

- Rregullat e administratës në lidhje me punësimin janë në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe standardet ndërkombëtare përkatëse.

###### Menaxhimi i personelit

- Një menaxher i aftë dhe me eksperiencë, me kontakte të rregullta dhe ndikim tek nivelet e larta drejtuese, është përgjegjës për funksionimin e personelit.
- Ekzistojnë sisteme të qarta dhe të integruara për rekrutimin, mbajtjen në punë, menaxhimin dhe vlerësimin e performancës, promovimin, përparimin në karrierë, trajnimin dhe zhvillimin, transferimet, vështirësinë e punës, pushimin nga puna, pensionin dhe shpërblimet.
- Ekziston një politikë e shkruar dhe e publikuar për çdo sistem e cila është e disponueshme dhe e zbatueshme në praktikë.





- Ekziston një plan parashikimi dhe planifikimi për të parashikuar dhe plotësuar kërkesat e ardhshme për punësim.
- Strukturat e punës, ngarkesa, nivelet dhe pagat brenda çdo funksioni të administratës kontrollohen rregullisht për të garantuar një sistem të integruar.
- Funksionimi i çdo sistemi personeli fokusohet në përmbushjen e nevojave të administratës nëpërmjet punësimi dhe caktimit të stafit të duhur, në kohën e duhur, në vendin e duhur, me koston e duhur.
- Ekziston një sistem për menaxhimin e performancës i cili mundëson administrimin për të mbledhur dhe vlerësuar të dhëna cilësore për performancën e punonjësve, dhe për të përdorur këto të dhëna për të ndikuar vendimet rreth caktimit, zhvillimit, promovimit dhe zhvillimit në karrierë të punonjësve.
- Menaxherët janë direkt përgjegjës për sistemin e menaxhimit të performancës në lidhje me stafin e tyre, dhe janë të trajnuar për se si ta vënë në përdorim një sistem të tillë. Të gjitha sistemet e personelit mbështeten në parimet e përshkruara në kodin e etikës së Doganës.

- Menaxherët përfshijnë stafin e tyre në një përpjekje për të përmirësuar cilësinë dhe performancën e organizatës.

#### Motivimi dhe kënaqësia

- Drejtuesit e lartë shikohen si të përkushtuar dhe janë të përkushtuar për të garantuar pagën dhe kushtet e punës më të mira të mundshme për të gjithë punonjësit e administratës.
- Ekziston një politikë për shëndetin dhe sigurinë e cila zbatohet rregullisht.
- Mjedisi i punës ofron akomodim, mjedise dhe pajisje moderne dhe të përshtatshme për punonjësit.
- Kënaqësia e punonjësve vlerësohet rregullisht nëpërmjet pyetësorëve dhe rezultatet përdoren si udhëzues për përmirësimin e politikave dhe sistemeve të personelit.
- Menaxherët, rregullisht (p.sh. një herë në vit), konsultohen me stafin e tyre për t'i dhënë mundësinë të shprehim mendimin e tyre dhe të identifikojnë pritshmëritë.

Burimi: adapted from *Customs Blueprints: Pathways to modern customs* (EC, 2007, p. 21).

Elementi përfundimtar në krijimin e një drejtimi strategjik është vlerësimi i ndikimit të legjislacionit në organizatë, në lidhje me kuadrin ligjor të organizatës dhe legjislacionit përkatës në lidhje me burimet njerëzore, si për shembull:

- Akti Përfundimtar i Organizatës Botërore të Tregtisë
- (I rishikuar) Deklarata e Arushas
- Konventa e Kiotos, e rishikuar
- Marrëveshjet tregtare dypalëshe dhe shumëpalëshe
- Sistem i harmonizuar i përshkrimit dhe kodifikimit të mallit (HS)

Fushat e legjislacionit kombëtar të punës që kanë të bëjnë me burimet njerëzore janë:

- Legjislacion për mundësi të barabarta punësimi
- Ligjet e pensionit
- Legjislacioni i duhanit
- Programi i pagave të shërbimit civil
- Legjislacion për shëndetin dhe sigurinë gjatë veprimtarive të punës
- Legjislacioni për punonjësit me aftësi të kufizuara
- Ligjet për ngacmimet seksuale



## 8.3 Krijimi i një sistemi për menaxhimin e burimeve njerëzore

Ky hap i dytë fokusohet në përzgjedhjen, hartimin dhe renditjen e planeve, politikave dhe praktikave të MBNJ. Politikat, praktikat dhe praktikat më të mira të MBNJ fillojnë nga transferimi i disa prej funksioneve jo-kryesore deri në miratimin e praktikave të përshtatshme si dhe përdorimin në rritje të teknologjisë së informacionit. Megjithatë, jo çdo tendencë industrie është e përshtatshme për të gjitha organizatat. Gjithashtu, është e rëndësishme të kryhet një analizë përfitimesh në lidhje me zbatimin e politikave dhe praktikave të reja të MBNJ. Për shembull, nëse kemi të bëjmë me një sistem të ri për kategorizimin e punës, kostoja e zbatimit (monetare dhe shpërndarjen e burimeve) mund të jetë më e madhe se përfitimet e mundshme.

Masat e rekomanduara përfshijnë (Workinfo, 2010):

- Identifikimi i planeve, praktikave dhe politikave të përshtatshme të burimeve njerëzore të nevojshme për mbështetjen e objektivave organizative;
- Identifikimi i praktikave më të mira në menaxhimin e burimeve njerëzore.

Kutia 8.5 më poshtë paraqet një studim mbi elementet dhe procedurat që zakonisht përfshihen në një manual për sistemin e MBNJ. Kjo listë është hartuar në bazë të burimeve të shumta reale në botë. Nuk është e lodhshme dhe ka për qëllim të krijojë idenë e llojeve të politikave që mund të nevojiten. Praktikave të mira preferojnë të përfshijnë sa më shumë detaje. Sa më shumë gjera specifikohen në mënyrë të qartë, koncize dhe në terma të kuptueshme, aq më mirë do të jetë organizata.

Një numër shembujsh nga praktikat më të mira të MBNJ do të diskutohen në vijim të Kapitullit. Megjithatë, nuk ka kode të qarta të praktikave më të mira në dispozicion. Udhëzimet mund të merren nga sektori privat, edhe pse praktikat e përshtatshme për sektorin privat mund të mos jenë të përshtatshme për organizatën Doganore.

### 8.3.1 Kodi i sjelljes

Kodi i sjelljes specifikon format e pritshme dhe të ndaluara të sjelljes së punonjësve. Aty shpjegohen në mënyrë të qartë, të hollësishme dhe praktike rrjedhojat e veprimeve të caktuara dhe qartësohet se si zgjidhen problemet etike në vendin e punës.

Kjo pikë është njohur nga Organizata Botërore e Doganës në Deklaratën e Arushas në 1993, si dhe në Deklaratën e Arushas të Rishikuar të 2003, Seksioni 7 i cili vazhdon si më poshtë (OBD, 2003): “Një element kyç i çdo programi efikas integruar është hartimi, publikimi dhe pranimi i një kodi sjelljeje gjithëpërfshirës i cili specifikon në mënyrë praktike dhe terma të qarta sjelljen e pritur nga i gjithë personeli i Doganës. Ndëshkimet për moszbatim duhet të artikulojnë në kod, dhe t’i përshtaten rëndësisë së shkëlqes dhe të mbështeten nga dispozita administrative dhe ligjore të përshtatshme.”

OBD ka hartuar Modelin për Kodin e Etikës dhe Sjelljes (OBD, 2004), i cili përbën një pikënisje për çdo administratë Doganore. Çështjet që janë specifike për një vend të caktuar, duhet të trajtohen nëpërmjet shtojcave ose anekseve.

Kodi Model ka 11 seksione:

1. Përgjegjësia personale;
2. Respektimi i ligjit;

3. Marrëdhëniet me publikun;
4. Pranimi i dhuratave, shpërblimeve, mikpritja dhe uljet;
5. Shmangia e konfliktit të interesit;
6. veprimtaritë politike;
7. sjellja në çështjet e parave;
8. Konfidencialiteti dhe përdorimi i informacionit zyrtar;
9. Përdorimi i pronës dhe shërbimeve zyrtare;
10. Blerjet private të pronës shtetërore nga personeli;
11. Ambienti i punës.

Shih Kutia 8.6 për fq. 203-208.

#### KUTIA 8.4

##### Kodi i sjelljes: Shqetësimet dhe pyetjet kryesore

- A është miratuar një kod sjelljeje gjithëpërfshirës dhe në përputhje me modelin e OBD?
- A është përmbajtja e kodit e qartë dhe e kuptueshme dhe dënimet në rast moszbatimi të kuptueshme nga stafi?
- A kërkohet që të gjithë menaxherët dhe drejtuesit të drejtojnë duke dhënë shembullin e tyre apo “bëj si them unë por jo si bëj unë”?
- A kërkohet që i gjithë stafi të lexojë, kuptojë dhe pranojë kodin?
- A merren hapa të menjëhershme dhe të përshtatshme për të korrigjuar çdo shkelje të kodit që identifikohet?
- A është krijuar një proces rishikimi periodik?
- A janë konsultuar stafi dhe klientët gjatë hartimit të kodit?

*Burimi:* adapted from De Wulf and Sokol, 2005, p. 81.

#### KUTIA 8.5

##### Studim tregues i elementeve në Manualin e Menaxhimit të Burimeve Njerëzore

###### Shikim i përgjithshëm:

- Parathënie nga drejtori, duke mirëpritur përgjegjësit dhe menaxherët
- Qëllimi i manualit
- Roli dhe detyrat e përgjegjësve
- Roli dhe detyrat e menaxherit të personelit/Burimeve Njerëzore

###### Kompensimi i punonjësit:

- Filozofia e kompensimit
- Organizimi i punës dhe struktura e pagës
- Si vlerësohen punët?
- Rrugët dhe strukturat e karrierës
- Praktikant e pagës
- Trajtimi diferencial dhe suplementet

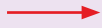
- Studimi i pagës
- Kërkesat ligjore bazuar në legjislacionin vendas
- Pagë stimuluese dhe bonuset
- Pagë vështirësie: kualifikimi dhe procedurat
- Pensioni

###### Rekrutimi dhe përzgjedhja:

- Udhëzimet për rekrutim
- Referencat, hetimi i kandidatëve
- Lajmërimet e brendshme të punës
- Hollësitë për përputhshmëri ligjore
- Punonjësit në dispozicion, kontraktorët e pavarur

###### Vlerësimi i punonjësit:

- Vlerësim nëpërmjet shpërblimeve
- Çmimet: kualifikimet dhe procedurat



#### *Menaxhimi i performancës:*

- Vlerësimi i performancës: Si vlerësohet performanca?
- Vlerësimi i punës: Si vlerësohen punët?
- Transferimet, promovimet, uljet në detyrë dhe riklasifikimet

#### *Mungesë nga puna:*

- Paraqitja në punë dhe përpikmëria: rregullat dhe kërkesat
- Mungesat afat-shkurtër, përfshirë raportet mjekësore, leje në rast vdekjeje, leje personale
- Leje afatgjatë, përfshirë raportet mjekësore afatgjata, leje lindje, leje për kujdes familjar, leje personale, leje ushtarake, leje edukative, leje për shërbim publik
- Pushimet për shlodhje
- Pushimi i drekës
- Festat
- Pushimet vjetore: kualifikimet, ditët e mbledhura, përdorimi i Flexitime, oraret alternative, puna nga shtëpia

#### *Zhvillimi i punonjësit:*

- Politikat e trajnimit të drejtuesve dhe stafit

#### *Udhëzimet për rimbursim:*

- Shpenzimet e udhëtimeve
- Përdorimi i automjeteve të kompanisë dhe rimbursimi për përdorim zyrtar të automjeteve personale
- Rimbursimet për vaktet
- Anëtarësim në qendra komuniteti dhe organizata civile, ku përfshihen pagesa përkatëse
- Pjesëmarrja në organizata tregtare dhe profesionale, ku përfshihen pagesa përkatëse

#### *Kodi i sjelljes:*

- Standardet e sjelljes dhe performancës
- Ndërprerja e kontratës
- Sjellja: kodi i sjelljes dhe rregullat e punës për punonjësit
- Paraqitja personale: standardet e veshjes dhe paraqitjes, përfshirë veshjen jo-zyrtare dhe uniformat
- Financat personale: udhëzimet për kontrollin e kredisë dhe urdhrat për mbajtjen e pagës
- Marrëdhëniet me klientin: udhëzimet për shërbimet ndaj klientit dhe përdorimin e telefonit, njoftimet që punëdhënësi mund të monitorojë telefonatat zyrtare
- Përdorimi i sistemeve të komunikimit: përdorimi i duhur i pajisjeve në punë (përfshirë telefonat, kompjuterët, e-mail, dhe Internetin), njoftimi që punëdhënësi mund të monitorojë komunikimet e punonjësve

- Konfidencialiteti në lidhje me çështjet e organizatës
- Disiplina: udhëzimet për një sistem disiplinor të përshkallëzuar
- Droga, lëndët narkotike, alkooli: ndalimi, dispozitat për testim

#### *Marrëdhëniet e punonjësve:*

- Aksidente ose sëmundje në lidhje me punësimin
- Politikat për mundësi të barabarta
- Oraret normale të punës, dispozitat për orët jashtë orarit dhe pagesa për oraret në dispozicion
- Politika mbi akomodimin e personave me aftësi të kufizuara
- Ngacimet seksuale: parandalimi, zgjidhja e problemeve
- Politika mbi procedurat në rast të sulmeve seksuale
- Politika për ndalimin e duhanit
- Zgjidhje alternative për grindjet dhe ankesat
- Shtatzënia në punë
- Procedurat mjekësore: udhëzime për kontrollet mjekësore
- Sëmundje të rënda, politika për akomodimin e punonjësve me sëmundje të rënda si SIDA
- Privatësia e punonjësve
- Mirëmbajtja e mjedisit të punës, kërkesat e pastërtisë
- Prona private
- Komunikimet
- Shkurtimet dhe largimet e përkohshme nga puna
- Dosjet e personelit, ruajtja e të dhënave
- Përfitimet shëndetësore, marrëveshje fleksible
- Vaktet në punë, përdorimi i mensës
- Udhëzimet për asistencë mësimore të ofruar nga organizata
- Këshillimi për punonjësit, udhëzimet për çështje personale dhe në lidhje me punën

#### *Shëndetësia dhe siguria në punë:*

- Sëmundjet ngjitëse
- Menaxhimi i krizës, përgatitja në rast emergjence
- Siguria e punonjësve: konfirmimi i qëllimeve të kompanisë për të plotësuar kërkesat e Shtetit në lidhje me sigurinë
- Siguria: udhëzimet për sigurinë, sigurinë e pronës së punonjësit, kontrollet
- Kompensimi i punëtorit

*Burimi:* Virginia DHRM, 2011; Janapriya, 2008; Modi, 2011; CiteHr, 2011.

## KUTIA 8.6

## Kodi Model i Etikës dhe Sjelljes i OBD, seksioni 1—11 (që nga Qershor 2011)

## 1. Përgjegjësia personale

## 1.1. Rregulla të Përgjithshme

Të gjithë punonjësit e Doganës duhet të mbajnë përgjegjësi personale në lidhje me zbatimin e Kodit të Etikës dhe Sjelljes. Në veçanti, punonjësit e Doganës duhet:

- Të kryejnë detyrat me ndershmëri, kujdes, profesionalizëm, paanshmëri dhe integritet;
- Të kërkojnë të arrijnë standardet më të larta të etikës për të ruajtur besimin e publikut, dhe jo thjesht të zbatojnë kërkesat ligjore dhe procedurale minimale;
- Të lexojnë dhe kuptojnë Kodin e Etikës dhe Sjelljes dhe rrjedhojat në rast mos-zbatimi;
- Të mos ketë interesa financiare që bien në konflikt dhe ndikojnë performancën në punë;
- Të mos marrë pjesë në transaksione financiare duke përdorur informacion Qeveritar të klasifikuar ose të lejuar përdorimin e gabuar të këtij informacioni për interesa private;
- Të mos kërkojë ose pranojë asnjë dhuratë ose sende të tjera me vlerë monetare nga persona ose ente që kërkojnë veprim zyrtar, ose kryejnë biznes, ose aktivitetet që normohen nga Dogana, ose interesat e së cilit ndikohen ndjeshëm nga performanca ose jo e detyrave të punonjësit, vetëm në rast se parashikohet ndryshe në Kodin e Etikës dhe Sjelljes ose në akte, ligje, rregullore, përcaktime ose udhëzime;
- Të zbatojë të gjitha ligjet, rregulloret, përcaktimet dhe udhëzimet ligjore që kanë lidhje me performancën e detyrave zyrtare dhe të shmangë çdo veprim që përbën qoftë dhe në dukje shkelje të çdo akti, ligji, rregulloreje, përcaktimi ose udhëzimi;
- Të trajtojë kolegët dhe publikun me profesionalizëm dhe mirësjellje;
- Të jetë i paanshëm dhe të mos ofrojë trajtim preferencial për asnjë organizatë ose individ privat;
- Të shmangë shpërdorim dhe keqpërdorim të burimeve publike;
- Të jetë i ndershëm gjatë kryerjes së detyrës në zbatim të ligjeve, politikave, statuteve, rregulloreve, rregullave dhe në përputhje me Kodin e Etikës dhe Sjelljes;
- Të mos kryejë veprime të paautorizuara ose të japë premtime detyruese për Doganën;
- Të mos japë ose përdorë informacion të klasifikuar të mësuar gjatë detyrave zyrtare për qëllime përfitimi vetjake ose për të tjerët;
- Të mos përdorë zyrën publike për përfitime personale;
- Të mbrojnë dhe ruajë pronën Qeveritare dhe të mos e përdori për aktivitete të paautorizuara;
- Të mos marrë pjesë në punësim ose aktivitete të jashtë orarit të punës, përfshirë kërkimet ose bisedimet për punësim, që cilat bien ndesh me detyrat dhe përgjegjësitë brenda administratës Qeveritare;

- Të publikojë shpërdorimin, abuzimin, mashtrimin dhe korrupsionin pranë autoriteteve përkatëse;
- Të shlyejë në mirëbesim detyrimet qytetare, përfshirë detyrimet financiare, veçanërisht taksat, të cilat vendosen me ligj; dhe
- Të sillen në mënyrë të tillë që reflekton pozitivisht për Doganën dhe punonjësit e saj.

## 2. Zbatimi i Ligjit

## 2.1. Veprat Penale

Të gjithë punonjësit e Doganës duhet të veprojnë në përputhje me ligjin.

Punonjësit e Doganës që kryejnë vepra penale që përfshijnë, në veçanti, drogat e ndaluara, mashtrim, dhe që kërkojnë ose pranojnë rryshfete, importojnë ose eksportojnë mallra të paligjshme, i nënshtrohen veprimeve disiplinore dhe/ose ndëshkimeve përkatëse të aplikueshme si rezultat i procedimeve penale.

Të gjithë punonjësit e Doganës duhet të informojnë nivelet drejtuese menjëherë pasi mësojnë se ata janë pjesë e procedimeve kriminale ose procedimeve të mundshme kriminale. Pas marrjes së këtij informacioni, nivelet e larta drejtuese duhet të vendosin nëse punonjësi mund të mbahet në punë, nëse duhet transferuar ose pezullohet nga puna.

Punonjësit e Doganës nuk duhet të përdorin postin ose marrëdhëniet e tyre zyrtare të krijuara gjatë kryerjes së detyrës për të ndikuar ose ndërhyrë në veprimet e ndërmarra nga hetuesit Doganorë ose autoritete të tjera të zbatimit të ligjit.

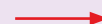
## 2.2. Ankesat kundër Doganës dhe Punonjësve të saj

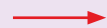
Është e rëndësishme që publiku të ketë besim të plotë tek integriteti i Doganës dhe punonjësve të saj. Në mënyrë që të garantohet besimi, ankesat kundër Doganës, dhe/ose punonjësve të saj, duhet të hetohen menjëherë dhe me objektivitet.

## 2.3. Akuzat e Ardhura nga Brenda

Nëse punonjësit e Doganës, gjatë kryerjes së detyrave zyrtare, mendojnë se po instruktohen nga një drejtues ose koleg për të vepruar në mënyrë të paligjshme, të papërshtatshme, jo-etike, ose në mënyrë që është në kundërshtim me Kodin e Etikës dhe Sjelljes, ata kanë përgjegjësinë të raportojnë çështjen pranë një anëtar të caktuar në nivel drejtues ose pranë njësisë hetimore të departamentit/agjencisë së tyre. Punonjësit duhet të këshillohen se në raste të tilla ata do të jenë të mbrojtur zyrtarisht. Në lidhje me këtë, mekanizmat e shkëmbimit të informacionit, nëse ekzistojnë, duhet të jenë të pandikuar.

Drejtuesit e lartë ose njësitë hetimore duhet të marrin masa efektive për hetimin e akuzave të tilla. Në disa raste, veçanërisht kur akuzat janë ndaj zyrtarëve të lartë, mund të jetë e nevojshme që hetimi të kalojë në organe të tjera të zbatimit të ligjit jashtë Doganës. Për të garantuar drejtësi,





askush që ka lidhje me zyrtarin ose punon me të nuk duhet të marrë pjesë në hetim.

Sjelljet në kundërshtim me Kodin e Etikës dhe Sjelljes nuk duhet të konsiderohet si e pranueshme dhe duhet të zgjidhet sa më shpejt. Kjo mund të rezultojë në veprime disiplinore deri në (ose përfshirë) heqjen nga puna, në përputhje me udhëzimet, politikat dhe procedurat disiplinore të përcaktuara në administratën Doganore.

### 3. Marrëdhëniet me Publikun

Publiku pret që marrëdhëniet me punonjësit e Doganës që kryhen me integritet, mirësjellje, paanshmëri, ndershmëri dhe profesionalizëm. Në mënyrë që të garantohet një nivel i lartë shërbimi, të gjithë punonjësit duhet të kenë standard të lartë ndershmërie, paanshmërie, karakteri dhe sjelljeje për të garantuar performancë të lartë të biznesit Qeveritar si dhe besimin e vazhdueshëm të publikut.

Punonjësit e Doganës nuk duhet të marrin pjesë në veprime diskriminuese bazuar në racë, kombësi ose origjina etnike, besim fetar, moshë, orientime seksuale, aftësi të kufizuar ose çdo lloj akti tjetër diskriminues.

#### 3.1. Aktivitete Promovuese në Emër të Organizatave ose Bizneseve të tjera

Është e rëndësishme për punonjësit e Doganës të ruajnë paanshmërinë në marrëdhëniet e tyre me publikun, përfshirë shmangien qoftë dhe të paraqitjes së veprimeve favorizuese. Punonjësit nuk duhet të përdorin ose të lejojnë përdorimin e pozicionit ose titullit të tyre zyrtar, ose çdo lloj autoriteti tjetër që ka të bëjë me zyrën publike, në asnjë mënyrë që mund të krijojë imazhin se agjencia e punonjësit ose Qeveria dënon ose mbështet aktivitetet personale; ose të mbështesë çdo produkt, shërbim ose ndërmarrje. Nëse punonjësit e Doganës janë dyshues për natyrën e kërkesave të tilla, ata duhet ta referojnë çështjen te nivelet e larta drejtuese.

#### 3.2. Shfaqja e Emrit - Mbatja e Fletëhyrjes

Në shumicën e kohës, publiku ka të drejtën të dijë se me kë ka të bëjë. Në këtë mënyrë, të gjithë punonjësit e Doganës duhet të identifikohen në korrespondencat e tyre ose në telefon, sipas rastit. Gjithashtu, punonjësit e Doganës të cilët janë në kontakt me publikun gjatë punës së tyre duhet të mbajnë të afishuar në gjoks emrin e tyre ose një numër identifikues zyrtar (dmth fletëhyrje, numër identifikues, etj.). Përfundimisht bëjnë vetëm rastet kur mbatja e fletëhyrjes mund të rrezikojë sigurinë personale të zyrtarit, ose kur mbatja e emrit mund të kompromentojë ose pengojë një operacion të fshehtë.

#### 3.3. Siguria – Sulmet dhe Pengesat ndaj një Zyrtari

Punonjësit duhet të vënë gjithmonë në vend të parë sigurinë e tyre dhe atë të kolegeve gjatë detyrës. Në rast të përballje me një situatë kur do të ishte e këshillueshme tërheqja dhe kërkimi i mbështetjes nga personel i trajnuar, atëherë kjo do ishte ajo që punonjësit e Doganës duhet të bëjnë. Në të gjitha raste, veprime të tilla duhet të raportohen menjëherë tek nivelet drejtuese.

#### 3.4. Marrëdhënia me Komunitetin e Biznesit

Komuniteti i biznesit duhet të vihet në dijeni të standardeve etike të aplikueshme në Doganë dhe duhet të sigurohet që praktikat e tyre të mos ushtrojnë presion ndaj punonjësve

të Doganës, gjë e cila do çonte në shkelje të këtyre standardeve. Çdo përpjekje nga anëtarët e komunitetit të biznesit për të ushtruar ndikim ose për të ofruar përfitime personale në shkëmbim të trajtimit preferencial ose favorizimeve, duhet të raportohen menjëherë pranë zyrtarëve të lartë ose njësisë hetimore të departamentit/agjencisë.

### 4. Kufizime në lidhje me Pranimin e Dhuratave, Shpërblimeve, Mikpritjes dhe Uljeve të Çmimit

#### 4.1. Dhurata dhe Mikpritja

Detyrat zyrtare të punonjësit të Doganës shpesh sjellin punonjësin në kontakt me persona ose organizata që bëjnë biznes ose kërkojnë të bëjnë biznes me Doganën, si dhe me ata që kryejnë aktivitete që normohen nga Dogana. Ndërkohë që është e rëndësishme ruajtja e kontakteve me grupe interesi jashtë Doganës, është e rëndësishme që punonjësit e Doganës të shikohen si të pakorruptueshëm. Dhuratat dhe/ose shpërblimet e tjera dhënë nga persona ose organizata për punonjësit e Doganës, mund të jenë, ose të duken sikur janë, një përpjekje nga ana e këtyre personave për të ndikuar një vendim i cili pritet të merret ose kërkohet të merret nga punonjësi i Doganës. Kështu që, pranimi i dhuratave në situata të tilla duhen refuzuar.

Punonjësve të Doganës u kërkohet të përdorin gjykimin e tyre për të shmangur situata që paraqesin, ose duket sikur paraqesin, konflikt interesi. Në këtë mënyrë, ata duhen të marrin parasysh kriteret e mëposhtme në lidhje me dhuratat, mikpritjen dhe përfitimeve të tjera, bazuar në përmbajtjen e këtij Kodi.

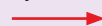
Punonjësit civil nuk duhet të pranojnë ose kërkojnë dhurata, mikpritje ose përfitime të tjera që mund të kenë një ndikim real ose të dukshëm në objektivat e kryerjes së detyrave zyrtare ose që mund t'i vënë nën detyrime ndaj donatorit. Këtu përfshihen, për shembull, hyrje falas ose me ulje çmimi në aktivitete sportive dhe kulturore që rrjedhin nga një marrëdhënie biznesi aktuale ose e mundshme që lidhet direkt me detyrat zyrtare të punonjësit civil.

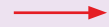
Pranimi i dhuratave duhet të normohet qartë dhe lejohet vetëm nëse:

- janë të një vlere modeste ose minimale (deri në një vlerë të përcaktuar më parë);
- janë brenda standardeve normale të mirësjelljes, mikpritjes ose protokollit; dhe
- nuk kompromenton ose duket sikur kompromenton integritetin e punonjësit civil ose të organizatës.

Kur është e pamundur të refuzohen dhuratat, mikpritjet dhe përfitimet e tjera, të cilat nuk përputhen me parimet e përmendura më lart, ose kur besohet që organizata përfiton mjaftueshëm me pranimin e këtyre përfitimeve, punonjësi i Doganës duhet të kërkojë udhëzime me shkrim nga drejtuesi i tij. Drejtuesi duhet të njoftojë punonjësit e Doganës me shkrim nëse dhuratat, mikpritjet ose përfitimet e tjera duhen refuzuar ose pranuar nga departamenti, mund të jepen për bamirësi, të hidhen, ose të mbahen nga punonjësi civil në fjalë.

Në raste kur pranohet një send më i shtrenjtë, si për shembull një dhuratë nga një Qeveri e huaj, për arsye





protokollit ose kulturore, sendi duhet të dorëzohet pranë administratës Doganore dhe nuk duhet konsideruar si prone private e punonjësit, por si pronë e Qeverisë. Nëse është e mundur, duhet bërë përpjekjet për të kthyer dhuratën tek dhuruesi në mënyrë diplomatike. Në të gjitha rastet, dhe pavarësisht nga vlera e sendit të marrë, punonjësit e Doganës duhet të vënë në dijeni me shkrim drejtuesit e lartë për çdo dhuratë ose mikpritje të ofruar dhe dhurata duhet të regjistrohet si e tillë. Regjistri duhet të përmbajë emrin e zyrtarit që ka marrë dhuratën ose mikpritjen, personin që ka dhënë dhuratën, një përshkrim të dhuratës dhe vlerën përkatëse.

#### 4.2. Stafi i Përfshirë në Prokurim

Stafi i përfshirë në prokurim duhet të ketë shumë kujdes të mos shkelë rregullat në fuqi dhe të silltë në një mënyrë që i mbrojnë ata nga çdo akuzë në lidhje me praktika blerjeje të padrejta. Në këtë mënyrë, stafi nuk duhet që asnjëherë të pranojë dhurata ose mikpritje nga kontraktorë aktualë ose të mundshëm.

#### 4.3. Përfitime të Rastësishme të Marra si Rezultat i Blerjeve të Mallrave dhe Shërbimeve me Fonde Zyrtare

Shumë organizata tregtare ofrojnë dhurata falas për këdo që përdor shërbimet e tyre. Nëse është e mundur, përfitimet e rastësishme, të cilat nuk janë të disponueshme për publikun në përgjithësi, duhet të përdoren vetëm nga administrata, dhe në asnjë mënyrë punonjësit e Doganës nuk duhet t'i përdorin këto përfitime për përdorim personal përtej parametrave të përcaktuar.

#### 4.4. Oferta për Udhëtime Falas për Qëllime Zyrtare

Disa organizata tregtare, si për shembull linja ajrore ose kompani tragetesh, mund të ofrojnë udhëtime falas duke ofruar vende bosh për përdorim nga Dogana për qëllime zyrtare. Oferta të tilla nuk duhet të pranohen pa aprovim paraprak nga nivelet drejtuese për disa raste të veçanta, dhe kjo duhet të jetë e specifikuar në procedurat e administratës për raste të tilla meqenëse mund të çojë në dyshimin e marrëdhënies të papërshtatshme midis kompanisë ofruese dhe Doganës.

#### 4.5. Favorizime dhe Ulje Çmimi për Punonjësit e Doganës

Kur kompanitë ofrojnë ulje çmimi për mallrat ose shërbimet e tyre për të gjithë ose një numër të madh të stafit Doganor, duke marrë parasysh që oferta është bërë bazuar në fuqinë blerëse të stafit si individë, zyrtarët drejtues mund të aprovojnë pranimin nga ana e punonjësve. Megjithatë, duhet treguar shumë kujdes për të shmangur mundësinë e dyshimit se përfitimet private mund të ndikojnë dhënien e një kontrate ose vendimi marrë nga Dogana. Gjithashtu, në këto raste duhet të zbatohen praktikat strikte të agjencisë në lidhje me përgjegjësinë. Në këtë mënyrë, ofertat për ulje çmimi dhe përfitime të tjera të këtij lloji nuk duhet të pranohen nga organizatat me të cilat Dogana ka marrëdhënie zyrtare.

Dogana duhet të ketë udhëzime të qarta dhe konçize në lidhje me aplikimin e përgjegjshëm të skemave në lidhje me fluturimet e shpeshta me avion dhe përfitimet e mbledhura nga udhëtimet zyrtare, duke garantuar se këto programe janë në përputhje me parimet e pranuar.

## 5. Shmangia e Konfliktit të Interesit

### 5.1 Marrëdhëniet Personale me ata që kanë Marrëdhënie Biznesi me Doganën

Konflikti i interesit, ose perceptimi i konfliktit të interesit, mund të jetë rrjedhojë e marrëdhënies zyrtare me, ose vendimet e marra në lidhje me personale të cilët ndajnë interesa privatë. Për shembull, anëtarësimi në shoqata, klube, organizata të tjera, ose lidhjet familjare mund të krijojnë konflikt interesi ose perceptimin e një konflikti interesi. Në rast të një konflikti interesi aktual, të dukshëm dhe/ose të mundshëm, punonjësit duhet të vënë në dijeni zyrtarët e caktuar, dhe të sigurohen që detyrat e tyre zyrtare nuk i vendosin në një pozicion ku mund të ngrihen akuza për padrejtësi.

Në këtë rast, duhet të ndiqen procedurat e tërheqjes, të cilat duhet të ekzistojnë brenda Doganës, në mënyrë që të shmanget pjesëmarrja në ndonjë situatë që mund të çojë në një konflikt interesi aktual ose të dukshëm. Dogana duhet të ketë procedura në fuqi të cilat lejojnë tërheqjen e punonjësit në raste të tilla. Nëse merret vendimi për të mos e përjashtuar tërësisht punonjësin nga situata, procedurat duhet të lejojnë për identifikimin dhe menaxhimin e duhur të situatës deri në zgjidhjen e duhur.

### 5.2. Aksionet

Punonjësit e Doganës mund të investojnë në aksione ose letra me vlerë, megjithatë, punonjësit nuk mund të marrin pjesë zyrtarisht në çfarëdo çështje ku ata, ose kushdo që është i lidhur me ta, ka interesa financiare. Interesat financiare të personave të mëposhtëm do të shërbejnë për të përjashtuar një punonjës sikur të ishin interesat e tij personale: bashkëshorti/ja e punonjësit, fëmija i vogël i punonjësit, partneri i punonjësit, një organizatë ose ent ku punonjësi shërben si zyrtar, drejtor, partner i përgjithshëm ose punonjës, dhe një person me të cilin punonjësi po negocion, ose ka një marrëveshje në lidhje me një punësim të mundshëm. Gjithashtu, punonjësit e Doganës nuk duhet të përfshihen drejtpërsëdrejti ose jo, në vendime zyrtare të cilat mund të ndikojnë vlerën e investimeve të tyre personale.

Gjithashtu, punonjësit nuk duhet të përdorin informacion të klasifikuar të marrë gjatë detyrës zyrtare për përfitime në lidhje me interesat private ose ato të të tjerëve. Nëse punonjësit e Doganës besojnë se ekziston një konflikt interesi në lidhje me çfarëdo aksioni familjarë ose letra me vlerë, ata duhet të njoftojnë zyrtarin e caktuar për çështjet e etikës në organizatën e tyre Doganore.

### 5.3. Përfshirja në Interesat e Biznesit dhe Kontratave Qeveritare

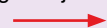
Asnjë kontratë shtetërore nuk mund t'i jepet punonjësve të Doganës dhe/ose ndonjë shoqate partneriteti ku njëri prej partnerëve është punonjës i Doganës.

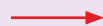
### 5.4 Kërkimi për Punësim Tjetër

Punonjësit duhet të përjashtojnë veten nga situatat që ndikojnë interesat financiare të punëdhënësve të mundshëm nga të cilët ata kërkojnë të punësohen.

### 5.5. Dypunësimi

Nëse legjislacioni ose udhëzimet e ligjshme nuk e ndalojnë dypunësimin, punonjësit e Doganës që dëshirojnë të jenë të dypunësuar duhet të marrin një leje me shkrim nga drejtuesi





i tyre ose zyrtarë të tjerë të caktuar për këtë. Kur kjo çështje diskutohet me nivelet e larta drejtuese, punonjësit e Doganës duhet të garantojnë që ky punësim i dytë nuk krijon konflikt interesi, ose imazhin e konfliktit të interesit, ose nuk ndikon performancën e punonjësit në Doganë. Aktiviteti i punësimit të dytë duhet të kryhet jashtë orëve zyrtare të punës dhe pa përdorur pronën ose burimet shtetërore.

Gjithashtu, punonjësit paguhen vetëm nga shteti për të kryer detyrat e tyre shtetërore.

#### 5.6. Punësimi i Anëtarëve të Familjes

Çdo punonjës i Doganës që ka një anëtar të familjes (bashkëshort/e, fëmi, familjar, nga martesat ose gjaku, i cili është nën kujdesin e punonjësit dhe/ose jeton në shtëpinë e punonjësit) të punësuar në një agjenci ku punonjësi i Doganës nuk mund të punësohet për dypunësim për shkak të mundësisë së konfliktit të interesave (për shembull punonjësi i Doganës nuk mund të punojë për një agjenci doganore, transportues ndërkombëtar, magazina me qira, etj.), duhet të dorëzojë një raport, nëpërmjet përgjegjësit të tij, pranë zyrtarit të caktuar në mënyrë që të vendoset nëse punësimi përbën një konflikt interesi ose krijon imazhin e një konfliktit interesi gjatë performancës së detyrave zyrtare të punonjësit të Doganës.

#### 5.7. Punësimi Pas Punës Shtetërore

Ish punonjës të Doganës duhet të kufizojnë komunikimin para Shtetit në emër të palëve me të cilat ish punonjësi i Doganës mund të ketë pasur marrëdhënie gjatë kohës që ka qenë i punësuar nga Dogana. Njohuritë e klasifikuara të marra gjatë punësimit në Doganë nuk duhet të nxirren ose të përdoren jashtë enteve shtetërore. Ish punonjësit e Doganës nuk duhet të demtojnë besim e publikut në integritetin e shtetit nëpërmjet fjalëve dhe veprave të tyre. Një periudhë kohe e përcaktuar nga administrata Doganore duhet të ketë kaluar midis përfundimit të punësimit me Doganën dhe fillimin e punësimit në një sektor tjetër publik ose privat. Në të njëjtën mënyrë, duhet të ekzistojnë marrëveshje administrative dhe/ose kushte brenda Doganës të cilat ofrojnë udhëzime për punësim pas shkëputjes nga Dogana. Këto kufizime duhet të ndalojnë një ish punonjës të ofrojë shërbime të caktuara në emër të punëdhënësve jo-shtetëror ose persona të tjerë, qofshin këto shërbime për kompensim ose jo. Punonjësit e Doganës duhet të konsultohen me Zyrën e Etikës ose zyrtarin e caktuar në mënyrë që të përcaktojnë se cilat vende punësimi nuk duhen pranuar nga punonjësi pasi të shkëpusë marrëdhëniet e punës me Doganën. Gjithashtu, menjëherë pas emërimit, të gjithë punonjësit e Doganës duhet të firmosin një marrëveshje kontraktuale e cila ndalon përdorimin ose nxjerrjen e informacionit sekret të marrë për arsye të punës.

#### 6. Kufizimet në Lidhje me Aktivitetet Politike

Punonjësit e Doganës duhet të ndjekin udhëzimet qeveritare në mënyrë që të sigurohen që aktivitetet zyrtare nuk kompromentohen, ose duken sikur kompromentohen, për shkak të aktiviteteve politike ose komenteve publike në vendin e punës. Rregulloret që normojnë aktivitetet politike duhet të jenë të përcaktuara mirë për punonjësit e Doganës. Punonjësit e Doganës duhet të kenë parasysh të mos bëjnë komente të papërshtatshme në publik për çështje që kanë të bëjnë me politika dhe programe shtetërore të klasifikuara.

### 7. Sjellja në Lidhje me Çështjet Monetare

#### 7.1. Rregulla të Përgjithshme

Punonjësit e Doganës duhet të përmbushin të gjitha detyrimet e tyre financiare, veçanërisht ato të vëna nga shteti, përfshirë dhe pagesën e taksave.

#### 7.2. Transaksionet Financiare Private

Transaksionet financiare private midis punonjësve të Doganës nuk inkurajohen, dhe ato midis drejtuesve dhe vartësve janë rreptësisht të ndaluara. Këtu përfshihen huadhëniet për punonjësit dhe/ose të qenit garantues ose marrja e fitimeve mbi huanë e dhënë.

Punonjësit që nuk janë në një marrëdhënie përgjegjëse/vartës, dhe që kryejnë transaksione private me kolegët e tyre, marrin përsipër çdo rrezik të mundshëm. Ata që ndërmarrin veprime të tilla, duhet të sigurohen që puna e Doganës dhe reputacioni i saj të mos ndikohen nga marrëveshjet private të punonjësve, por (si praktikë e përgjithshme) këto transaksione duhet të evitohen plotësisht dhe nuk duhet të kryhen gjatë orarit të punës, brenda pronës Shtetërore, ose duke përdorur burimet zyrtare.

#### 7.3. Veprimet me Vlerat Monetare Zyrtare

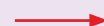
Marrja dhe ruajtja e çdo pagese me Shtetin duhet të kryhet vetëm nga ata që e kanë pjesë të përgjegjësive të punës. Në rrethana normale, asnjë punonjës tjetër nuk duhet të pranojë para të pagueshme për Doganën përveç rasteve kur janë të autorizuar për të bërë një gjë të tillë. Kur jepet ky autoritet, ose është pjesë e përgjegjësive të punonjësit, kjo duhet të konfirmohet me shkrim.

Punonjësi duhet të lëshojë një faturë për çdo pagese ose para që merr në dorëzim. Nëse fatura nuk mund të lëshohet menjëherë, atëherë duhet të lëshohet një faturë e përkohshme dhe një kopje e saj duhet të firmoset nga paguesi, ku specifikohet që shuma në faturë është e sakte. Një kopje e kësaj fature duhet të mbahet nga punonjësi. Nëse lëshohet një faturë e përkohshme, atëherë fatura përfundimtare duhet të specifikohet si “dublikate” dhe duhet t’i dërgohet paguesit sa më shpejt të jete e mundur. Paratë e pranuar në emër të Doganës, duhet të mbahen me procesverbal dhe në përputhje me procedurat zyrtare.

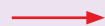
Të gjithë punonjësit e Doganës kanë përgjegjësinë ndaj publikut që të përdorin fondet e mbledhura vetëm për qëllime zyrtare dhe të sigurohen që paratë shpenzohen siç duhet. Gjithashtu, punonjësit duhet të shmangin perceptimin që fondet e marra po përdoren për përfitime personale nga anëtarët e Doganës.

Parimet e përgjithshme të mëposhtme janë të zbatueshme në lidhje me shpenzimin e parave publike:

- paratë publike duhet të shpenzohen në mënyrë të zgjuar dhe të duhur;
- transaksionet që përfshijnë paratë publike duhet të dokumentohen saktë;
- vetëm personat e autorizuar mund të marrin vendime për shpenzimin e parave;
- rregullat që zbatohen për pranimin e dhuratave, mikpritjes dhe përfitimeve të tjera, janë gjithashtu të zbatueshme për vendimet në lidhje me shpenzimet; dhe
- personeli nuk duhet të shfrytëzojë postin për përfitime personale ose përfitime të tjerëve.







## 8. Konfidencialiteti dhe Përdorimi i Informacionit Zyrtar

Të gjithë punonjësit e Doganës kanë për detyrë të mos nxjerrin (pa autoritetin e duhur dhe qëllime të ligjshme) informacion zyrtar që nuk është i lejuar për publikun dhe që është marrë gjatë kryerjes së punës zyrtare, si për shembull informacion mbi bizneset dhe/ose informacion konfidencial në lidhje me zbatimin e ligjit, i cili është marrë nga sistemet e Doganës. Informacioni zyrtar përfshin çdo informacion që punonjësi merr për arsye të punësimit, të cilin ai e di, ose duhet të dijë, dhe që nuk është i disponueshëm për publikun në përgjithësi. Ky rregull përfshin të gjithë dokumentet, rekordet, dhe informacionet e ruajtura elektronikisht.

Gjithashtu, punonjësit e Doganës duhet të mbrojnë privatësinë e individëve dhe kompanive që kanë lidhje zyrtare me Doganën.

Shembujt e keqpërdorimit të informacionit zyrtar përfshijnë si më poshtë:

Ofrimi i informacionit zyrtar për dikë që nuk ka autoritet ligjor për të marrë një informacion të tillë;

Përdorimi i informacionit për përfitime personale ose private; dhe

Shfrytëzimi i një personi mbi bazat e informacionit të marrë nëpërmjet rekordeve konfidenciale.

Përfshirja në cilëndo prej aktiviteteve të mësipërme ndalohet dhe mund të çojë në masa disiplinore dhe/ose hetim penal.

## 9. Përdorimi i Pronës dhe Shërbimeve Zyrtare

### 9.1. Rregullat e Përgjithshme

Përveç rasteve kur është specifikisht e autorizuar, ndalohet përdorimi i burimeve dhe pronës së Doganës, si dhe i shërbimeve të paguara me fonde zyrtare për qëllime ose përfitime personale. Burime të tilla përfshijnë:

- mjetet e punës (përfshirë telefonat, fotokopjet, pajisje zyre);
- mjetet e transportit, anijet, makineritë dhe pajisjet;
- kompjuterët dhe programet kompjuterike;
- fletëhyrjet e sigurisë dhe materialet zyrtare; dhe
- pullat dhe shërbimet postare.

Shpenzimet e paautorizuara për mallra dhe shërbime mund të ulen duke i kushtuar vëmendje sigurisë fizike të të gjitha asetëve doganore. Të gjithë punonjësit e Doganës duhet të marrin masa të përshtatshme për asetet doganore nën kontrollin e tyre. Në Shtojcë mund të gjenden udhëzime specifike për praktikën e integritetit që sigurojnë përgjegjshmërinë e agjencisë dhe personelit në rastin e pronës zyrtare, jo personale.

### 9.2. Automjetet

Për përdorimin dhe mirëmbajtjen e automjeteve zyrtare ka rregulla specifike.

Disa nga dispozitat janë:

- Punonjësit nuk duhet të përdorin apo autorizojnë përdorimin e automjeteve zyrtare përveçse për qëllime zyrtare.

- Punonjësit që ngasin automjete zyrtare duhet të jenë të licencuar dhe autorizuar;
- nuk duhet të merren pasagjerë të paautorizuar, përfshirë familjarët;
- punonjësit nuk duhet të ngasin automjete zyrtare apo të tjera kur janë nën ndikimin e alkoolit apo drogave; dhe
- me përjashtim të rasteve kur ka leje specifike, punonjësi nuk duhet të përdorë automjetet zyrtare për transport personal për në dhe nga shtëpia.

### 9.3. Përdorimi i identifikimit zyrtar

Lejehyrjet, kredencialet dhe kartat e identitetit duhet të përdoren nga punonjësit doganorë vetëm për qëllime zyrtare. Dokumentet zyrtare të identifikimit dhe objektet e sigurisë janë lëshuar që të ndihmojnë dhe identifikojnë punonjësit doganorë gjatë kryerjes së detyrave të tyre dhe në ushtrimin e kompetencave që u janë besuar. Nuk duhet të përdoren për asnjë arsye tjetër. Dokumentet e sigurisë, çelësat, fjalëkalimet, etj, duhet të ruhen nga punonjësi që i janë besuar, dhe duhet t'i dorëzohen Doganës pas ndërprerjes së punësimit.

### 9.4. Aksesit dhe përdorimi i rrjetit elektronik

Punonjësit doganorë që kanë akses apo përdorin sistemet, pajisjet apo softueret kompjuterike duhet të bëjnë çdo përpjekje për të mbrojtur Qeverinë nga ndonjë kërcënim i mundshëm ndaj sigurisë së informacionit.

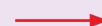
Sistemet kompjuterike shtetërore, apo ato të agjencive të jashtme të aksesuara nëpërmjet rrjetit shtetëror, softuerëve, pajisjeve, internetit, intranetit dhe emailit shtetëror duhet të përdoren vetëm për qëllime pune të autorizuara.

Lejohet përdorimi i kufizuar i internetit, intranetit dhe emailit nëse bëhet në përputhje me të gjithë legjislacionin, politikën dhe udhëzimet përkatëse, dhe nuk ndikon në prodhimtarinë e punonjësit të doganës apo kolegëve të tij/saj. Shembuj të përdorimeve të kufizuara e të pranueshme personale përfshijnë veprimtaritë profesionale, përparimin në karrierë apo shkruarjen/leximin e emaileve të shkurtra pas orarit të punës apo gjatë pushimeve.

Shembuj të shkeljeve në lidhje me përdorimin e rrjeteve elektronike shtetërore:

- Shikimi, shkarkimi, zotërimi apo shpërndarja me dijeni e materialeve apo imazheve pornografike;
- Komunikimi i imazheve, materialeve apo emaileve që përmbajnë gjuhë fyerëse apo komente të papërshtatshme;
- shkelja e të drejtave të pronësisë; dhe/ose
- pirateria dhe përpjekja për të shkatërruar funksionet e sigurisë së rrjeteve elektronike.

Punonjës të autorizuar mund të hyjnë në sajte të kufizuara, kur kryejnë hetime të autorizuara apo kur kryejnë kërkime dhe hartojnë materiale trajnimi të nevojshme.



## 10. Blerje private të pronës shtetërore nga punonjësit

### 10.1. Blerje të artikujve shtetërore të tepërt nga punonjësit e doganës

Ashtu si edhe punonjësit e tjerë shtetërorë, punonjësit e doganës lejohen të blejnë artikuj të tepërt/të nxjerrë nga prona shtetërore të cilat janë publikuar për shitje tek publiku, si psh publikime, furnizime teprice si dhe mallra të tjera, me përjashtim të rasteve kur:

Punonjësit doganorë, për shkak të postit të tyre zyrtar, kanë qenë në gjendje të marrin informacion të brendshëm në lidhje me kushtet e mallrave në shitje;

Punonjësit doganorë kanë pasur lidhje zyrtare me rregullat për nxjerrjen e këtyre artikujve nga inventari;

Punonjësit doganorë i marrin mallrat me një ulje që nuk do t'i jepej një personi të thjeshtë, dhe artikujt po shiten me urdhër të Doganës;

### 10.2. Blerja e mallrave nga burimet doganore

Është e rëndësishme që punonjësit e Doganës të mos kenë apo të mos duket se kanë avantazh ndaj publikut të thjeshtë në rastin e blerjes së mallrave të sekuestruara apo konfiskuara. Për këtë arsye, punonjësit e Doganës duhet ta kenë të ndaluar të blejnë mallra në shitje/ankande të Doganës, qoftë drejtpërdrejtë apo nëpërmjet një pale të tretë, kur ato janë pronë e Shtetit dhe nën kontrollin e Doganës, kur është sekuestruar apo konfiskuar me urdhër të Doganës dhe/ose gjatë veprimtarive doganore. Përjashtim përbën psh kur shitja kryhet nga një departament tjetër, përgjegjës për pronën shtetërore.

Gjithashtu, punonjësit të cilët janë të përfshirë zyrtarisht në nxjerrjen e mallrave për shitje apo të cilët për shkak të funksionit zyrtar kanë patur njohuri të brendshme në lidhje me mallrat, nuk mund t'i blejnë ato siç i blejnë tregtarët gjatë shitjeve.

## 11. Mjedisi i Punës

### 11.1. Parimet e përgjithshme

Të gjithë punonjësit kanë të drejtë të kenë një mjedis pune të shëndetshëm dhe të sigurtë, pa diskriminim dhe ngacmime, në të cilin mund të arrihen objektivat personale dhe organizative. Një mjedis i mirë pune është ai që është:

- i drejtë dhe i barabartë;
- i sigurt dhe mbështetës;
- pa alkool dhe droga;
- pa ngacmime dhe diskriminim;
- respekton ndryshimet personale dhe diversitetin kulturor;
- siguron feedback të sinqertë në lidhje me performancën; dhe
- mbështet pjesëmarrjen e stafit në procesin vendimmarrës.

### 11.2. Drejtësia dhe mos-diskriminimi

Angazhimi për drejtësi dhe mos-diskriminim është shumë i rëndësishëm për ruajtjen e standardeve doganore për barazi, sjellje etike dhe përgjegjshmëri. Të gjithë punonjësit

duhet të luajnë një rol aktiv në garantimin e një mjedisi pune pa diskriminim dhe ngacmime të çfarëdo lloji, përfshirë ato seksuale.

### 11.3. Shëndeti dhe siguria në punë

Të gjithë punonjësit duhet të kenë një pritshmëri për një mjedis të shëndetshëm dhe të sigurtë pune, pasi ai ka lidhje me detyrat e tyre, si dhe një ndikim të drejtpërdrejtë me perceptimin për profesionalizmin e administratës doganore. Gjithashtu, punonjësit duhet t'i marrin seriozisht përgjegjësitë e tyre, të kontribuojnë në sigurinë e vendit të punës dhe të raportojnë çdo problem në lidhje me shëndetin apo sigurinë, apo shkelje të rregullave e rregulloreve tek eprorët e tyre.

### 11.4. Keqpërdorimi i drogave

Dogana ka përgjegjësinë e kapjes së drogave të paligjshme që kalojnë kufirin. Në parim, përdoruesit e drogave të paligjshme nuk duhet të pranohen si punonjës të Doganës, dhe duhen kryer hetime e të merren masat e duhura disiplinore në rastin e ndonjë punonjësi të Doganës i cili përdor, zotëron, shet dhe/ose shpërndan droga të paligjshme. Dogana mund të kërkojë inspektimin për drogë të të gjithë të ardhurve të rinj dhe mund të krijojë një program testimi të rastësishëm të të gjithë punonjësve të saj.

### 11.5. Keqpërdorimi i alkoolit

Punonjësit nuk duhet të vijnë në punë apo të qëndrojnë në punë nën ndikimin e alkoolit. Në asnjë rrethanë nuk lejohet që një punonjës të përdorë një automjet shtetëror, qoftë gjatë shërbimit apo jashtë tij, nën ndikimin e alkoolit. Punonjësit me uniformë nuk duhet të blejnë apo konsumojnë pije alkoolike, gjatë apo jashtë shërbimit, teksa janë me uniformë.

### 11.6. Duhani

Dogana ka për detyrë të kujdeset për punonjësit e saj dhe të sigurojë një mjedis pune të sigurtë. Punonjësit nuk duhet të pinë duhan në zonat ku kjo është e ndaluar.

### 11.7. Standardet e veshjes

Veshja dhe pamja e jashtme e të gjithë punonjësve të doganës duhet të pasqyrojë një imazh profesional. Perceptimet publike dhe praktikata e punës mund të ndikohen nga pamja e jashtme e punonjësve. Në të gjitha kohët, veshja duhet të jetë e përshtatshme me detyrat dhe standardet e përgjithshme, dhe duhet të jetë e rregullt dhe e pastër.

Është shumë e rëndësishme që punonjësit me uniformë të kenë një imazh profesional. Çdo punonjës doganor që ka marrë një uniformë duhet të respektojë udhëzimet përkatëse kur e mban atë veshur, dhe ta mbajë uniformën të pastër e të rregullt. Çdo ndryshim apo riparim sipas nevojës duhet të kryhet me kujdes. Uniformat që janë të papërshtatshme për kryerjen e detyrës zyrtare duhet të nxirren menjëherë jashtë shërbimi. Punonjësit me uniformë duhet të paraqiten në punë dhe të mbajnë uniformën e caktuar për atë ambient dhe detyra pune, me përjashtim të rasteve kur autorizohet e kundërta.

### 8.3.2 Deklarata e Rishikuar e Arushas e OBD: MBNJ dhe lufta kundër korrupsionit

Deklarata e Rishikuar e Arushas (OBD, 2003) trajton qeverisjen e mirë në Dogana. Aty thuhet se menaxhimi si duhet i burimeve njerëzore është një element kyç në luftën kundër korrupsionit në veprimtaritë e doganës. Seksioni 8, “Menaxhimi i Burimeve Njerëzore” thotë si më poshtë:

Implementimi i politikave dhe procedurave të mira për menaxhimin e burimeve njerëzore luan rol të madh në luftën kundër korrupsionit në Dogana. Ndër praktikatat e menaxhimit të burimeve njerëzore, të cilat kanë rezultuar të dobishme në kontrollin apo eliminimin e korrupsionit në Dogana janë:

**Kutia 8.7 përqendrohet në masat që kanë për qëllim mbajtjen nën kontroll të korrupsionit (Marrë nga De Wulf dhe Sokol, 2005, fq. 88).**



**Kreu i Qendrës së OSBE në Astana, Ambasador Alexandre Keltchewsky, duke mbajtur fjalën në një seminar të OSBE/OBD në Almata, me temë nxitjen e integritetit në shërbimet doganore e kufitare në Azinë Qendrore dhe Kaukazin Jugor, 13 korrik 2010.**

#### KUTIA 8.7

#### Reforma e anti-korrupsionit në Doganë: Mësimet e mësuara

Mësimi kryesor i nxjerrë nga reforma doganore në vendet në tranzicioni dhe pjesë të tjera të botës është se përpjekjet për të mbajtur nën kontroll sjelljen e mundshme korruptive të punonjësve të Doganës kanë nevojë për një strategji gjithëpërfshirëse për të ulur motivin dhe mundësinë për korrupsion. Siç paraqitet në përmbledhjen e mëposhtme, këto mësimet nga përvoja janë përfshirë në projektet e Bankës Botërore nëpërmjet strategjisë së integruar për të nxitur integritetin

Masa në lidhje me motivin:

- Atribute elitë dhe shpirt ekipi
- Zhvillim pozitiv i karrierës
- Stimuj për performancë të lartë
- Pagë konkurruese dhe sistem transparent shpërblimi
- Mbikëqyrje dhe kontrolle më të forta
- Sanksione për korrupsionin
- Mekanizëm për apelime të pavarura
- Anketim të aktorëve të përfshirë

Masa në lidhje me mundësinë:

- Tarifa më të ulta, më pak përjashtime
- Kompjuterizim
- Inspektim bazuar në analizë rreziku
- Transaksione të afërta dhe ulje të kompetencave të plota
- Kërkesa për zhdoganim transparent
- Rrotacion i punonjësve
- Organizatë funksionale
- Strategji dhe audit i brendshëm anti-korrupsionit

**Kutia 8.8 është marrë nga faqja e internetit e Shërbimit Doganor Federal në Federatën Ruse (2011).**

#### KUTIA 8.8

#### Programi për anti-korrupsion i Shërbimit Doganor Federal në Rusi

Shërbimi Doganor Federal rus (SHDF) ishte një nga agjencitë e para që zhvilluan një program veprimesh anti-korrupsion për autoritetet doganore, që në vitin 2006. Kjo u bë nëpërmjet një programi analitik të SHDF të titulluar Lufta kundër Korrupsionit dhe Krimin Ekonomik në Dogana 2007-2009, si dhe planeve më afatgjata të SHDF për të parandaluar dhe çrrënjësuar praktikatat korruptive. Mbi 80% e praktikave korruptive në lidhje me doganën të zbuluara nga të gjitha agjencitë ligjzbatuese në Federatën Ruse ishin rezultat i veprimtarive të njësisë të sigurisë të SHDF.

Në vitin 2009 kjo shifër u rrit në 96%. Çështjet e nisura nga SHDF çuan në 640 çështje penale, përfshirë 471 aktakuza për raste korrupsioni e krimi ekonomik si dhe 87 ndjekje penale për 44 drejtues të doganave.

Një vëmendje e madhe i është kushtuar edhe rekrutimit dhe verifikimit të personalitetit të punonjësve të ardhshëm të doganës. Aplikuesit për pozicione drejtuese duhet të kalojnë disa teste psikologjike dhe fiziologjike, ku përfshihet përdorimi i aparatit të vërtetës (poligrafit). Në vitin 2009 autoritetet doganore kryen mbi 600 teste poligrafi. Një punonjës doganor duhet të respektojë Kodin e Punonjësit të Doganës në mënyrë që t'i rinovohet kontrata, t'i bëhet vlerësimi i performancës, si dhe për ngritje në detyrë dhe zhvillim të karrierës.

Përkrahjet e punës dhe rregullat e brendshme për autoritetet doganore përfshijnë detyrimin për të deklaruar të ardhurat, asetet dhe përgjegjësitë, si dhe për të raportuar tek drejtuesi më i lartë i autoritetit doganor përkatës të gjitha përpjekjet që bëhen për t'i përfshirë ata në veprimtari të paligjshme, korruptive.

- Dhënia e rrogave, shpërblimeve dhe kushteve të tjera të mjaftueshme personelit doganor, për tu siguruar që ata mund të kenë një standard të përshtatshëm jetese;
- Rekrutimi dhe mbajtja e personelit të cilët kanë dhe ka shumë mundësi të kenë standarde të larta integriteti;
- Përzgjedhje dhe ngritje në detyrë të stafit pa paragjykime, pa favorizime dhe bazuar në merita;
- Marrje vendimesh për caktimin, rrotacionin dhe transferimin e personelit duke marrë në konsideratë nevojën për t'i hequr mundësinë personelit doganor të mbajë pozicione të ndjeshme për periudha të gjata kohe;
- Trainim dhe zhvillim profesional i mjaftueshëm për personelin doganor pas rekrutimit dhe përgjatë të gjithë karrierës, për të nxitur vazhdimisht dhe përforcuar rëndësinë e mbajtjes së standardeve të larta etike dhe profesionale;
- Implementimi i sistemeve të vlerësimit dhe menaxhimit të performancës, të cilat të përforcojnë praktikatat e mira dhe të mbështesin nivele të larta integriteti personal dhe profesional.

## 8.4 Caktimi i burimeve njerëzore

Një prej detyrave më të vështira të specialistëve të burimeve njerëzore është caktimi i kërkesave, sidomos në lidhje me forcën e punës. Hartimi i një plani për MBNj është një përbërës i rëndësishëm i çdo strategjie për burimet njerëzore dhe një produkt i pritur nga çdo veprimtari e një specialisti për burimet njerëzore. Mos-zhvillimi dhe implementimi nga këto organizata i planeve për forcën e punës tregon një mangësi në planifikimin e përgjithshëm strategjik.

### 8.4.1 Strukturat organizative

Një detyrë e rëndësishme e planifikimit të forcës totale të punës është përcaktimi i një strukture organizative të re, apo përmirësimi i një strukture ekzistuese, duke mbajtur parasysh objektivat strategjike. Ka shumë variacione përsa i përket strukturave organizative, në varësi të situatës. Megjithatë, ajo që është e qartë, është se zgjedhja e një strukture duhet të bëhet vetëm pas një shqyrtimi të kujdesshëm.

Një element kyç është edhe fleksibiliteti. Organizatat duhet të ndryshojnë kur kjo është e nevojshme. Por për shkak se ri-organizimi nuk është një zgjidhje magji-bërëse dhe ndonjëherë edhe prish punë, ai duhet të bëhet me shumë kujdes.

### 8.4.2 Ndryshimi organizativ

Në shumë vende, Dogana tradicionalisht ka qenë pjesë e Ministrisë së Financave. Ajo u centralizua, me seli qendrore dhe zyra rajonale dhe vendore. Drejtoria e Përgjithshme nxjerr politika për të gjithë organizatën si dhe monitoron zyrat rajonale, të cilat monitorojnë zyrat vendore.

Ndryshimi i përgjegjësive si dhe fokusi në lehtësimin e tregtisë dhe transportit si dhe siguria kanë sjellë nevojën e ndryshimeve strukturore. Psh në SHBA autoriteti doganor si dhe agjencia për mbrojtjen e kufirit u bashkuan për të formuar Agjencinë për Doganën dhe Mbrojtjen Kufitare (ADMK) si pjesë e Departamentit të Sigurisë së Brendshme. Struktura e ADMK ndryshon shumë nga ajo e autoriteteve tradicionale doganore. Aty përfshihen edhe departamente që merren me çështjet ndërkombëtare, me teknologjinë e informacionit si dhe me burimet njerëzore.

### 8.4.3 Çelësi për një organizatë të suksesshme

*Manuali për Modernizimin e Doganës* i Bankës Botërore (De Wulf dhe Sokol, 2005, fq. 38) propozon që cilido të jetë konteksti organizativ, është e rëndësishme që Dogana:

- Të ketë fonde dhe personel të mjaftueshëm;

#### KUTIA 8.9

##### Masat ndaj korrupsionit në Autoritetin Tatimor të Ugandës (ATU)

Që në krijimin e ATU një vend të rëndësishëm në programin e tij për reformë zinte lufta kundër korrupsionit. Perceptimi i përgjithshëm, si nga drejtuesit dhe nga operatorët e sektorit privatë, ishte se rastet e korrupsionit mes personelit doganor ishin shumë të larta.

Fushata anti-korrupsion në Doganë ishte në përputhje me përpjekjet për të luftuar korrupsionin në sektorin publik. Këto përpjekje çuan përfundimisht në krijimin e Ministrisë për Integritet.

Fushata anti-korrupsion në ATU pati disa aspekte. Në fillim, ATU vendosi rroga të cilat ishin konkurruese me ato më të lartat e sektorit publik, madje edhe me ato të sektorit privat.

ATU kërkon që të gjithë punonjësit të plotësojnë një "Formular për Deklarimin e Aseteve", i cili duhet përditësuar pas çdo ndryshimi në gjendjen familjare apo në pronësinë e asetëve. Proceset doganore u automatizuan dhe u fut edhe ASYCUDA++. Gjithashtu u organizua edhe një fushatë ndërgjegjësimi kundër korrupsionit, me mesazhe "në fytyrë" (psh tabela "Korrupsioni ndalon këtu", të vendosura në dyert e drejtuesve).

ATU organizoi edhe nisma të tjera gjatë fushatës anti-korrupsion si dhe krijoi një Komitet Etike dhe Integriteti, zgjodhi këshilltarët e etikës të cilët do të jenë përgjegjës për një sërë nismash anti-korrupsion, si dhe filloi punën për një kod etike (i cili mund të përfitonte nga përdorimi i Kodit Model për Integritetin, i OBD). Komisioneri i ATU nisi një nismë shumë të publikuar për t'i dhënë jetë fushatës anti-korrupsion. Ai premtoi masa të forta, si psh heqje nga puna si dhe mundësinë e dorëzimit të dorëheqjeve vullnetare për të shmangur dënimet, si dhe një adresë emaili dhe numër telefoni konfidencial për të raportuar raste korrupsioni.

*Burimi: Marrë nga De Wulf dhe Sokol, 2005, fq. 124.*

- Të veprojë nën një mbikëqyrje korrekte, për të siguruar respektimin e rregullave;
- Të ketë një sistem personeli që mundëson rekrutimin, trainimin dhe zhvillimin profesional të forcës së punës, si dhe kompetenca për të pushuar punonjësit e paafte apo të korruptuar, si dhe t'i mbajë jashtë ata;
- Të funksionojë me autonomi të përshtatshme në çështjet operacionale dhe ato të personelit;
- Të sigurojë një proces apeli për bashkësinë e tregtarëve;
- Të mbajë përgjegjësi për arritjen e synimeve në performancë.

#### 8.4.4 Autoritetet Autonome të Tatimeve

Në shumë vende afrikane dhe latino-amerikane, AAT janë krijuar me synimin e autonomisë operacionale dhe financiare, më shumë si bizneset private sesa agjencitë shtetërore. Ato ofrojnë kombinim të departamenteve doganore dhe tatimit të drejtpërdrejtë. Veprimtaritë e AAT janë projektuar për të mos undikuar ngandërhyrjet politike, në mënyrë që të shmangin emërimin e mbështetësve politikë nga politikanët dhe zyrtarët shtetërore, apo përdorimin e keqpërdorimit të informacionit që kanë autoritetet tatimore për objektiva politike, personale apo fisnore (Taliario, Robert [Jr.], 2004)

Avantazhet e modelit AAT janë (De Wulf dhe Sokol, 2005, fq. 40):

- Si një agjenci vetëm me një qëllim, veçmas nga Ministria e Financave, gjë që mundëson përqendrimin në një detyrë;
- Me autonomi, ajo mund të qëndrojë larg ndërhyrjeve politike në veprimtaritë e saj të përditshme;
- Pa kufizimet e shërbimit civil, ajo mund të hartojë politikat e veta të personelit, për të përmirësuar efikasitetin dhe efikasitetin.

#### 8.4.5 Hartimi i planit të personelit

*Fjalori i Biznesit Ndërkombëtar* (businessdictionary, 2011) e përkufizon kështu planifikimin e personelit: "Identifikim dhe analizë sistematike të asaj që do t'i duhet një organizate për të arritur objektivat e saj. Aty përcaktohet çfarë përzierjeje përvojash, njohurish dhe aftësish nevojiten, si dhe renditen hapat për të patur numrin e duhur të personave të duhur në vendin e duhur në kohën e duhur."

Planifikimi i personelit sjell shumë përfitime, nga të cilat ato më të mëdha janë (Keel, 2006):

- Ndhomon në përgatitjen për numrin në rritje të pensioneve;
- Ndhomon për të identifikuar mangësitë mes aftësive aktuale në punë dhe aftësive që nevojiten të kryhet puna në të ardhmen;

- Ndhomon në mbajtjen apo rekrutimin e një personeli të larmishëm;
- Siguron një mënyrë të rregullt për të trajtuar ndryshimet mjedisore të reja, të jashtme apo të brendshme, që mund të ndryshojnë personelin;
- Ndhomon në përgatitjen për zgjerimin, ristrukturimin apo uljen e numrit të personelit.

#### Profili i personelit

Më poshtë është një përshkrim i përgjithshëm i profilit të personelit specifik për autoritetet doganore (De Wulf dhe Sokol, 2005, fq. 32):

- *Zbatimi i ligjeve dhe rregulloreve vendase në kufij.* Këto ligje dhe rregullore duhet të jenë në përputhje me të gjitha konventat dhe standardet ndërkombëtare të doganës, në të cilat bën pjesë vendi. Personeli duhet të jetë i informuar për zhvillimet e fundit në negociatat e tregtisë ndërkombëtare dhe kërkesat e globalizimit. Ata kanë nevojë për njohuri ligjore për tu familjarizuar me zhvillimet në bashkësinë e tregtisë dhe atë të doganave ndërkombëtare, si dhe për përkthimin e tyre në legjislacion vendas.
- *Implementimi i proceseve moderne të zhdoganimit.* Për të lehtësuar tregtinë dhe për të qenë në një hap me përparimet e logjistikës së tregtisë të sektorit privat, vlerësimi modern i rrezikut bazohet në teknika moderne për mbledhjen e inteligjencës, si dhe në TI. Për këtë arsye nevojiten njohuri të TI si dhe aftësi për të kryer analizë rreziku dhe audite pas zhdoganimit.
- *Mbajtja hapur e komunikimeve me bashkësinë e tregtisë.* Dogana duhet të sigurohet që bashkësia e tregtisë të ketë informacion të plotë mbi detyrimet e saj, si dhe që në procesin e vendimmarrjes në Doganë merret parasysh edhe mendimi i asaj bashkësie. Nevojiten aftësi komunikimi, megjithatë bashkëpunimi operacional me bashkësinë e tregtisë duhet të jetë shumë i ngushtë.
- *Zbatimi i ligjeve në lidhje me të drejtat e pronësisë intelektuale, sigurinë, trafikimin e drogave si dhe të drejtat e punës dhe ato njerëzore.* Megjithëse të drejtat e punës dhe ato njerëzore nuk janë përparësi kombëtare, rëndësia për të zbatuar një legjislacion të tillë mund të vijë nga rezultati i negociatave të ardhshme të tregtisë. Kjo kërkon kapacitet për të integruar axhendat e agjencive të tjera me procedurat doganore.
- *Mbledhja dhe shpërndarja e statistikave të tregtisë ndërkombëtare* kërkon njohuri të TI si dhe ndërgjegjësim në lidhje me rëndësinë që kanë statistikat për vendimmarrjen ekonomike.
- *Menaxhimi i burimeve njerëzore për Doganën* kërkon një menaxhim të saktë të burimeve njerëzore si dhe njohuri të posaçme në lidhje me zhvillimin e burimeve njerëzore.



**Punonjës të policisë kufitare dhe doganës inspektojnë automjete dhe dokumente në PKK serbe pranë Mehov Krs, gjatë një seminari për kontrollin e dokumenteve, të organizuar nga Misioni i OSBE në Serbi, 25 tetor 2007.**

## 8.5. Sigurimi i burimeve njerëzore të kërkuara

Ky hap ka të bëjë me rekrutimin, punësimin, klasifikimin, trajnimin dhe caktimin e punonjësve, dhe duhet marrë bazuar në detyrat strategjike të një plani personeli të një organizate.

Një plan gjithëpërfshirës për aftësitë e personelit identifikon përparësitë e trajnimit bazuar në nevojat aktuale dhe për të ardhmen që ka një organizatë për personel. Mund të jetë e nevojshme të përshtaten praktika të reja rekrutimi për të rritur përfaqësimin e grupeve të caktuara, apo për të siguruar disa aftësi thelbësore në një organizatë.

Disa prej veprimeve të rekomanduara:

- Vlerësim i praktikave të rekrutimit dhe përzgjedhjes bazuar në objektivat strategjike të organizatës;
- Hartimi i një manuali me detyrat për trajnim;
- Përshtatja apo qartësimi i niveleve të funksioneve dhe klasifikimeve të kategorive.

### KUTIA 8.10

#### Ndryshimi i stafit në Doganën e Bolivisë

Puna në Doganën e Bolivisë është karakterizuar nga një numër i madh personeli vullnetar që punon pa një pozicion apo rrogë specifike, emërimet me rekomandim politik e jo meritë individuale, një transferim të shpeshtë të personelit, rroga të ulta, si dhe mungesa trajnimesh. Në kuadër të reformës së përgjithshme që ndërmori qeveria në të gjithë administratën, Dogana u përzgjedh si institucion pilot në bazë të Statutit të Shërbimit Civil dhe të Programit të Shërbimit Civil që kishte miratuar. Reforma në menaxhimin e burimeve njerëzore ishte një element shumë i rëndësishëm që ndihmoi Doganën të bëhej një organizatë efiçente dhe transparente, teksa në anën tjetër uli dukshëm korrupsionin.

Përzgjedhja dhe punësimi i personelit duhet të bazohet në procese transparente dhe konkurruese. Të gjitha pozicionet u hapën për konkurrim publik; të gjitha pozicionet e zëna nga punonjës të stafit që nuk ishin përzgjedhur me konkurs u bënë provizore; u eliminuan të gjitha pozicionet vullnetare. Firmat e specializuara, të kontraktuara me tender publik iu nënshtruan procesit të përzgjedhjes. Dogana përfitoi nga prestigji i firmave të pavarura, dhe u eliminuan keqkuptimet në lidhje me transparencën e procesit. Në të njëjtën kohë, Departamenti për BNj krijoi një sistem pagash të ri, të bazuar në treg, duke ofruar paga konkurruese.

Në 30 tetor 1999 u hapën vende pune për pozicione të larta dhe të mesme, kurse në 16 prill 2000 për pozicione teknike. U bënë shumë pak aplikime për shkak të mungesës së reklamimit, një eliminimi të gabuar të një sërë aplikuesish për pozicione në kufi dhe një sistemi softuer të papërshtatshëm. Për këtë arsye më 14 janar 2001 u bë një konkurs tjetër për pozicione të nivelit të lartë dhe teknik.

Procesi i përzgjedhjes kërkonte një sërë veprimesh të mëparshme: përcaktimi i profilit ideal të punonjësit të

Doganës; llogaritja e numrit të punonjësve të nevojshëm, që rezultoi mbi 700, ndërkohë që 575 vende ishin të hapura; si dhe përcaktimi i profileve të punës me kërkesa minimale shkollimi, përvoja përveç asaj në Doganë, si dhe cilësish personale. Kandidatët u vlerësuan si më poshtë:

Vlerësim i shkollimit, vlerësim teknik dhe psiko-teknik, bazuar në teste; si dhe vlerësim i integritetit nëpërmjet intervistave. Për çdo pozicion u vendos një rezultat minimal. Kandidatët u verifikuan edhe për të eliminuar ata të cilët gjatë punës së mëparshme në Doganë ishin përfshirë në shkelje të rregulloreve të brendshme apo në shkelje të ligjit. Pasi u korrigjuan testet u arrit në një numër të vogël aplikuesish që do të intervistoheshin.

Një raport i listës së vogël, me përmbledhje të rezultateve të arritura nga çdo kandidat në çdo provim iu kalua Doganës për vlerësim përfundimtar. U organizua një intervistim i strukturuar, për të verifikuar informacionin e dhënë nga firma konsultuese, për të parë nëse ishin përmbushur të gjitha kërkesat dhe për të vlerësuar përshtatshmërinë e kandidatit për pozicionin specifik. Bordi i Drejtorëve përzgjedhi një komitet posaçërisht për këtë qëllim. Ky komitet dorëzoi një raport me rekomandime për Bordin e Drejtorëve. Punonjësit e përzgjedhur iu nënshtruan një periudhe vlerësimi prej tre muajsh përpara se të fillonin karrierën e tyre administrative.

Gjithsej aplikuan 12.563 persona, nga të cilët 8763 kandidatë plotësonin kriteret; 2,718 kandidatë kaluan testet teknike dhe psiko-teknike; pas intervistave, 1,653 u futën në listën e vogël, nga të cilët 87% u përzgjedhën për pozicione në administratën doganore.

*Burimi:* adapted from De Wulf and Sokol, 2005, p. 34.

### 8.5.1 Rekrutimi

Përpjekjet e rekrutimit duhet të jenë sistematike, dhe të përfshijnë publikimin e vendeve të lira të punës. Këto lajmërimi duhet të shprehin qartë kualifikimet që duhet të ketë stafi i ri (dmth e kaluara akademike, përvoja e mëparshme e punës, etj), si dhe procesin e rekrutimit. Transparenca në procesin e rekrutimit është e rëndësishme, pasi vendos standardin për karrierat në Doganë, si dhe ul prirjet drejt favorizimit dhe klientelizmit që shpesh shihen në rekrutimet e sektorit publik.

Në Shtetin e Uashingtonit, në Departamentin e Personelit, procesi i rekrutimit është i përbërë nga këto faza:

#### 1. Planifikimi

Planifikimi përfshin rekrutimin e personelit në përgjithësi si dhe rekrutimin personal. Planifikimi për personelin zakonisht përqendrohet në parashikimin e mangësive në staf dhe aftësi në pozicionet më të rëndësishme të profesionit, kurse planifikimi për rekrutimin individual përqendrohet në strategjitë e publikimit dhe përzgjedhjes për vende të lira specifike;

#### 2. Publikimi

Publikimi përqendrohet në veprimtari që tërheqin kandidatë pasivë dhe aktivë. Ndër strategjitë më të përhapura janë reklamat, marketingu në disa shkolla dhe organizata, menaxhimi i programeve të referimit të punonjësve, si dhe njoftimi i aplikuesve të mëparshëm për pozicionet e reja;

#### 3. Përzgjedhja

Përzgjedhja përqendrohet në krijimin e një grupi kandidatësh të kualifikuar, i cili mund t'i paraqitet personit që kryen punësimin. Ndër veprimtaritë kryesore këtu përfshihen shqyrtimi i rezumeve/aplikimeve për të parë nëse kanë disa kualifikime specifike, pyetësorët shtesë, si dhe testimi formal;

#### 4. Intervistimi

Intervistimi përfshin shqyrtimin ballë-për-ballë, që ka për qëllim përzgjedhjen e një kandidati përfundimtar. Këtu përfshihen intervistat individuale, intervistat me panel, si dhe përdorimi i teknikave të intervistimit të bazuara në sjellje;

#### 5. Punësimi

Punësimi përqendrohet në bindjen e kandidatit të përzgjedhur për t'iu bashkuar organizatës. Këtu përfshihen bërja e ofertës për punë, negocimi për kushtet e punësimit, si dhe të gjitha procedurat në lidhje me fazën përpara dhe pas punësimit;



**Një doganier kirgiz demonstroi një kontroll për drogë, gjatë inaugurimit të Qendrës së Trainimit të Qenve të Doganës, në Bishkek në vitin 2011.**

#### 6. Raportimi

Raportimi përfshin mbledhjen, monitorimin dhe raportimin e të gjithë të dhënave pas punësimit. Këtu përfshihet pyetja e aplikuesve dhe drejtuesve punësues, mbledhja e të dhënave dhe analizimi i tyre, si dhe raportimi i masave të performancës.

### 8.5.2 Trainimi

Kërkesat në rritje dhe në ndryshim të vazhdueshëm të Doganës e kanë bërë trainimin një detyrë thelbësore në departamentet e burimeve njerëzore. Në të ardhmen trajnimi do të jetë akoma më i rëndësishëm për shkak të rritjes së varësisë tek teknologjia e informacionit, skemave të ndërlikuara të menaxhimit të rrezikut, komunikimit, sistemeve të kompjuterizuara si dhe pajisjeve të teknologjisë së lartë për inspektimin pa hapje.

Një punonjës duhet të marrë trainim gjatë të gjithë karrierës. Ky trainim duhet të jetë i disa niveleve:

1. Trainim bazë
2. Trainim individual i avancuar
3. Trainim i specializuar
4. Trainim për menaxhim

Ndër praktikatat e mira të trainimit janë:

- Koncepti “traino trajnuesit”, dmth trainimi i personave që do të bëhen trajnuesit e ardhshëm në organizatën tuaj;
- Ngritja e akademive dhe qendrave të trainimit të specializuara në nivel kombëtar dhe/ose ndërkombëtar (Shih Kutinë 8.11).

## KUTIA 8.11

### Kolegji i OSBE për Stafin e Menaxhimit të Kufirit

Kolegji i OSBE për Stafin e Menaxhimit të Kufirit është qendra e parë ndërkombëtare për trainimin e specializuar të zyrtarëve të lartë të kufirit. Ky kolegji gjendet në Dushanbe, kryeqytetin e Tashikistanit, në zemër të Azisë Qendrore, një rajon që ka vështirësi të larmishme të sigurisë kufitare.

Filozofia qendrore e kolegjit është krijimi i kufijve të hapur por të sigurtë. Duke kombinuar njohuritë dhe përvojat e 56 shteteve anëtare të OSBE, kolegji ofron trajnim të specializuar për drejtuesit e lartë të agjencive të sigurimit të kufirit. Ai përdor rrjetin e OSBE për të shpërndarë njohuri dhe përvoja, ofron mundësi për analiza të thella të standardeve ndërkombëtare në menaxhimin e kufirit, si dhe shkëmben njohuritë mbi teknikat dhe praktikat e mira më të fundit. Ai është edhe një bërthamë për bashkëpunimin dhe shkëmbimin e informacionit mes profesionistëve të kufirit.

Koncepti i Sigurisë dhe Menaxhimit të Kufirit i OSBE përcakton se si OSBE mund të ndihmojë shtetet anëtare të forcojnë bashkëpunimin dhe kapacitetet në fushën e menaxhimit të kufirit.

Koncepti, i cili u miratua nga shtetet anëtare të OSBE në vitin 2005, flet për veprimtaritë kufitare në fushën e sigurisë me lidhje politiko-ushtarake, ekonomike dhe mjedisore. Aty trajtohen tema si terrorizmi, krimi transnacional i organizuar, migracioni i paligjshëm, trafikimi i paligjshëm i armëve, mbetjeve të rrezikshme dhe drogave, si dhe ai i qenjeve njerëzore. Përfshihen edhe çështje në lidhje me lëvizjen e lirë dhe të sigurtë të personave, procedurat e kalimit të kufirit, lehtësimi i tregtisë dhe transportit, bashkëpunimi për katastrofat natyrore dhe incidentet e rënda, si dhe siguria e transportit.

Puna e Kolegjit ndahet në tre fusha:

- Kurse për sigurinë dhe menaxhimin e kufirit, për drejtues të lartë nga shtetet anëtare të OSBE apo partnere për bashkëpunim;



Kryetarja e Këshillit të Përhershëm të OSBE për vitin 2009, Ambasadore Mara Marinaki (majtas) dhe Ministri i Jashtëm i Tashikistanit, Hamrokhon Zarifi, gjatë ceremonisë së hapjes së Kolegjit të OSBE për Personelin e Menaxhimit Kufitar në Dushanbe, 27 maj 2009.

- Kapacitetet kërkim-zhvillimi që lidh Kolegjin me institute trainimi dhe kërkimi për menaxhimin e kufirit kudo në zonën e OSBE. Ky kolegji ofron një bibliotekë referimi dhe trainimi si dhe inkurajon studime të mëtejshme mbi sigurinë dhe menaxhimin e kufirit;
- Seminare dhe takime pune që nxisin dhe mbështesin bashkëpunimin ndërkufitar dhe ndër-institucional nëpërmjet shkëmbimit të informacionit, mësimëve të marra si dhe identifikimit dhe zhvillimit të praktikave më të mira të menaxhimit kufitar.

#### Kursi i stafit:

Kursi i OSBE për Stafin e Sigurisë dhe Menaxhimit Kufitar ofron mbështetje për drejtuesit e lartë në fushën e sigurisë dhe menaxhimit kufitar, duke plotësuar përpjekjet e partnerëve të tjerë të cilët trajnojnë drejtuesit e niveleve më të ulta në Azinë Qendrore. Kursi i Stafit ka kapacitet për 25 pjesëmarrës në seancë, të cilët janë komandantë dhe menaxherë të agjencitë të kufirit në shtetet anëtare të OSBE si dhe të vendeve partnere në bashkëpunim.

Ky kurs intensiv trajton aspektet e sigurisë dhe të lehtësimit të menaxhimit kufitar. Pjesëmarrësit marrin njohuri në fusha të ndryshme të kufirit në zonën e OSBE, si dhe njohuri të përgjithshme të mekanizmave të bashkëpunimit ndërkombëtar në këto fusha: lufta kundër krimit të organizuar dhe terrorizmit, tregtia dhe tranziti, legjislacioni ndërkombëtar, si dhe qasjet moderne në fushën e sigurisë dhe menaxhimit kufitar. Trajtohen edhe çështje menaxhimi si strategjia, planifikimi operacional, marrëdhëniet me publikun, menaxhimi i burimeve njerëzore dhe menaxhimi i ndryshimit. Në kurs përfshihen edhe vizita studimore në kufirin me Afganistanin, ku pjesëmarrësit shohin vetë nga afër disa prej problemeve me të cilat përballen edhe në kufijtë e tyre.

Burimi: OSCE, 2011.



Më shumë se 100 doganierë tashikë dhe afganë u trajnuan sëbashku për profilizimin e rrezikut, përzgjedhjen dhe inspektimit gjatë Projektit të OSBE për Asistencën e Doganave, në vitin 2010.



## KUTIA 8.12

## Projekti i OSBE për Zhvillimin e Trajnimit në Doganë në Republikën e Kirgistanit: 2009-2012

Pas rekomandimeve të vlerësimeve ndërkombëtare të OBD (2006) dhe OSBE (2007), Kirgistani vendosi ta kthente Qendrën e Trainimit të Shërbimit Shtetëror Doganor (SHSHD) në një njësi trainimi me kapacitet më të madh, me një strategji, staf dhe program mësimor siç e kërkon profesionalizmi i SHSHD. Pas rekomandimeve të qeverisë kirgize pas vlerësimit, OSBE krijoi një projekt zhvillimi ku përfshiheshin ato rekomandime dhe ku ofrohej një zgjidhje afatgjatë e nevojave për trajnim të shërbimeve doganore në Kirgistan. Projekti, i cili nisi në shtator 2009, identifikonte këto instrumente, rezultate, synime dhe objektiva:

1. Vlerësim gjithëpërfshirës i nevojave për trajnim: stafi i projektit përdori një vlerësim metodologjike me tre pjesë:

- Një studim teorik identifikoi dhe përmbodhi dokumente shtetërore dhe historike nga Kirgistani dhe burime të jashtme. Analiza e këtyre dokumenteve ndihmoi në identifikimin e nevojave për trajnim në lidhje me kërkesat ndërkombëtare si dhe rekomandimet/marrëveshjet ndërkombëtare.
- U krye një vizitë në terren, ku stafi pa disa zyra doganore në të gjithë Kirgistanin. Gjatë këtyre vizitave, stafi përdori një intervistim të paktën 200 doganierëve për të mbledhur të dhëna në lidhje me nivelin e trajnimit, pajisjet që përdornin, familjaritetin me rregulloret dhe regjimet, pritshmëritë për karrierën dhe tema të tjera ("analizë e detyrave të punës").
- Auditim kursi, ku një ekspert i projektit mori pjesë në kursin e vitit 2009 për punonjësit e nivelit të ulët të Doganës, për të vlerësuar metodat e mësimit dhe sukseset, dhe për të kuptuar temat të cilave u është dhënë përparësi.

Vlerësimi Gjithëpërfshirës i Nevojave për Trajnim u krye për 4 muaj. Vlerësimet vazhduan edhe më vonë, kështu që projekti u përfundua me vlerësimin më të përditësuar.

2. Programi i trajnimit të Doganës: Instrukturët e SHSHD të Kirgistanit hartuan një program mësimor gjithëpërfshirës me të gjitha format e trajnimit të mundshëm për karrierën e një punonjësit dogane, bazuar në Vlerësimin e Nevojave dhe me asistencën e këshilltarëve të OSBE. Në secilin program



**Qendra e Doganës/Trainimit të Genve në Bishkek, e inauguruar nga BE/BOMCA në 2011 përdor programe trainimi të integruara, të hartuara gjatë Projektit të OSBE të Zhvillimit të Trainimit Doganor (2009-2012).**

mësimor u përfshinë elementë specifikë trajnimi të këtyre fazave: Nivel Fillestar, Ri-trajnim, Përmirësim aftësish dhe Drejtim. Zhvillimi i programit mësimor vazhdoi gjatë të gjithë projektit, dhe pas shtatë muajsh drejtuesve të SHSHD iu dorëzua një projekt-program për Nivelin Fillestar.

Në program mësimor u përfshinë elementet e mëposhtëm (të shqyrtuar gjatë vlerësimit të nevojave) për të krijuar një politikë dhe sistem gjithëpërfshirës trajnimi i cili u përdor gjerësisht:

#### A. Përpara rekrutimit dhe punësimit:

- Strategji, taktika dhe misione kombëtare të doganës – në përputhje me zhvillimin kombëtar për përgjegjësitë në lidhje me tregtinë dhe doganën, si dhe kompetencat ligjzbatuese. Mbështet dhe implementon legjislacionin doganor;
- Identifikim burimesh – i nevojshëm për implementimin e strategjive, taktikave dhe misionëve;
- Publikim i synimeve të qarta profesionale të agjencisë – përgjegjësia e agjencisë në lidhje me personelin e saj, si dhe pritshmëritë e personelit nga agjencia;
- Hartim dhe përdorim i kritereve kualifikuese për punësim.

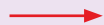
#### B. Plan për zhvillimin e personelit

- Plan personeli që identifikon të gjitha pozicionet në një agjenci doganore, duke specifikuar pozicionin, përshkrimin e punës, nivelin e gradës, detyrat, pajisjet, ndërveprimin me agjencitë e tjera, trainimin e detyrueshëm, kërkesat për ngritje në detyrë;
- Legjislacion apo rregulla të brendshme të agjencisë doganore që përmbajnë kritere standarde për përmbushjen e objektivave të planit të personelit;
- Katalog të kurseve që kanë lidhje me doganën, të cilat nevojiten për përmbushjen e objektivave për zhvillimin e personelit, ndoshta të ndarë sipas këtyre kategorive: Stazh, Nivel Fillestar, Ri-trajnim periodik, Aftësi të Avancuara, Ndër-Institucional, I Detyrueshëm për Ngritje në Detyrë, Menaxhim dhe Trajnim Vendas.
- Sisteme shpërblimi informal dhe formal për performancë të mirë në terren si dhe pjesëmarrje të shkëlqyer në trajnim;
- Sistem i standardizuar ngritjeje në detyrë, bazuar në performancën e personelit;
- Sistem vlerësimi të personelit duke përfshirë trainimet e marra, trajnimet e planifikuara dhe ato të nevojshme për ngritjen në detyrë të çdo personi.

#### C. Ofrimi i trajnimeve nga organizata

- Drejtori për trajnimet dhe zhvillimin e trajnimeve, i ndihmuar nga personeli administrativ, bashkërendon dhe zbaton sistemin kombëtar të trajnimit të Doganës;





- ii) Punësim i mësuesve profesionistë, të dedikuar posaçërisht për strukturën trajnuese të doganës;
- iii) Program mësimor, plane mësimore dhe prezantime të përgatitura për katalogun e kurseve;
- iv) Krijimi dhe mbajtja e një qendre trajnimi të përshtatshme, dhe zyrave rajonale të trajnimit, në mbështetje të organizimit të kurseve të trajnimit të hartuara.

#### D. Mbështetje financiare për trajnim

Angazhim financiar nga autoritetet qendrore doganore nëpërmjet përfshirjes së zërave në buxhet, për implementimin e suksesshëm të sistemit të trajnimit çdo vit.

- 3. Program trajnimi vendor: Një program efikas trajnimi vendor, i zbatuar nga degët doganore anembanë Kirgistanit rrit profesionalizmin dhe aftësitë e punonjësve, me impakt minimal në buxhetin financiar të agjencisë. Kjo e bën edhe më të qëndrueshëm këtë program.
- 4. Krijimi i një personeli mësimor në qendrën e trajnimit profesional: Një element i rëndësishëm i këtij projekti ishte përzgjedhja dhe rekomandimi tek SHSHD i një grupi prej 9 mësuesish për të punuar me kohë të gjatë në Qendër. Përzgjedhja dhe punësimi i tyre u krye brenda 5 muajve të parë të projektit. Duke filluar që nga

viti 2011, ata janë lektorë kryesorë për të gjitha trajnimet në Qendrën e Trajnimit të Doganës Kirgize. Ekspertët e OSBE vazhdojnë të shërbejnë si këshilltarë për personelin mësues përgjatë të gjithë vitit 2011.

#### Përfundime

Gjatë këtij projekti dyvjeçar të OSBE, Shërbimi Shtetëror Doganor i Kirgistanit mundi të krijonte kapacitetin e tij për trajnimet. Ka edhe shumë punë për të bërë për të siguruar qëndrueshmërinë e programit të trajnimit, megjithatë nismat e reja dhe premtuese ekzistojnë që tani:

- Miratimi i Strategjisë për Trajnimin 2010–2013;
- Miratimi i Udhëzimeve për Personelin, me qëllim rritjen e transparencës së procesit të punësimit dhe trajnimit, jo vetëm për punonjësit e nivelit fillestar, por edhe për punësimin e specialistëve dhe rikthimin e personelit të vjetër;
- Institucionalizimi i kërkesave për trajnim përpara ngritjes në detyrë, të cilat e bëjnë të qartë që ngritja në detyrë nuk arrihet vetëm me vjetërsi në shërbim, por është një mundësi për të cilët duhet të kesh aftësi dhe kualifikime.

Burimi: OSCE, 2011.

**Kutia 8.13 është marrë nga faqja e internetit e Komitetit për Kontrollin Doganor të Ministrisë së Financave të Kazakistanit, 2011.**

#### KUTIA 8.13

#### Kazakistan: Rekrutimi i punonjësve doganorë

Kazakistani aktualisht ka rreth 6 mijë punonjës doganorë, të rekrutuar ndër kandidatët më të aftë të cilët kishin përfunduar trajnimin profesional, kishin diploma dhe përvojë pune në fusha të afërta.

Aplikuesit duhet të plotësojnë këto kritere:

Së pari, inspektorët e ardhshëm doganorë duhet të kenë kryer një kurs në ekonomi apo juridik, ose të jenë profesionistë të trajnuar doganorë. Gjithashtu, një vend pune në zyrën qendrore të Komitetit të Doganës kërkon të paktën 3 vite përvojë në fusha që kanë lidhje me vendin e reklamuar. Aplikuesit për punë në një autoritet doganor

rajonar duhet të kenë të paktën 2 vite përvojë pune. Aplikuesit për vende drejtuese dhe ekzekutive duhet të kenë përvojë pune prej të paktën 7 vitesh.

Së dyti, aplikuesit për vende pune në shërbimin doganor duhet të kryejnë një kontroll mjekësor dhe të verifikohen nga Komiteti i Sigurisë Kombëtare dhe Qendra për Statistikat Ligjore, nën Prokurorinë e Përgjithshme.

Gjithashtu, aplikuesit për vende në shërbimin civil duhet të respektojnë rregullat profesionale si dhe të firmosin deklarata ku zotohen për respektimin e akteve ligjore kundër korrupsionit, të deklarojnë të ardhurat, etj.

## KUTIA 8.14

## Menaxhimi i burimeve njerëzore për Doganën: Shembulli i Turqisë

Dogana në Turqi aktualisht ka një departament të centralizuar për personelin. Të gjitha veprimtaritë në lidhje me personelin u shqyrtuan në vitin 2003 në kuadër të një Projekti Binjakëzimi me Administratën Doganore të Gjermanisë. Ky shqyrtim përfshinte termat e referencës, kriteret e punësimit dhe përcaktimin e numrit të personelit të nevojshëm për kryerjen e veprimtarive të autoriteteve doganore. Të gjithë rekrutët e rinj u nënshtrohen provimeve të pranimit. Ligji për Punonjësit Civilë dhe Rregullorja për Trajnimin gjatë Shërbimit e Nën-Sekretariatit të Doganës përcakton veprimtaritë trajnuese, përfshirë të gjitha procedurat standarde për llojet e trajnimit, programet dhe kurrikulat. Trajnimi organizohet sipas nevojave të krerëve të departamenteve dhe personelit të tyre. Gjithashtu përgatiten plane trajnimi gjatë shërbimit, të cilat shpërndahen dhe

zbatohen. Organizohet trajnim profesional i specializuar për “personelin e karrierës” si dhe për punonjësit parandalues dhe ligjzbatues. Gjithashtu organizohen edhe seminare dhe kurse menaxhimi rifreskues për të gjithë personelin sipas nevojës. Përdoret një plan trajnimi gjatë shërbimit, me lajmërimi për trajnime të ndryshme. Është në dispozicion edhe një Libër me Burime e Udhëzime për Zbatimin e Trajnimeve, si dhe manuale të ndryshme trajnimesh. Janë miratuar rregullore disipline për personelin doganor si dhe një kod etike për të gjithë punonjësit ligjzbatues në Turqi. Ky është miratuar në përputhje me standardet ndërkombëtare. Gjithashtu të gjithë personelit u janë shpërndarë kode dhe parime të miratuara.

*Burimi:* Adapted from the IOM publication, *Assessment and Monitoring Mission (AMT) Report: Strengthening Integrated Border Management in the Western Balkans and Turkey* (2010).

## 8.6 Investimi për zhvillimin dhe performancën e burimeve njerëzore

Qasjet tradicionale për planifikimin e karrierës, vlerësimin e performancës, menaxhimin e shpërblimeve dhe zhvillimin e punonjësve duhet të ri-vlerësohen në bazë të vizionit, karakteristikave dhe rezultateve të misionit që pasqyrohen në planet, politikat dhe praktikat për MBNj.

Reagimet duhet të synojnë në rritjen e aftësive në punë dhe përdorimit të tyre, gjë që ndikon në përmirësimin e performancës së organizatës. Legjislacioni për zhvillimin e aftësive u kërkon organizatave që t'i ri-projektojnë metodat dhe praktikat e tyre. Konceptet e reja, si psh mësimi gjatë gjithë jetës dhe njohja e mësimi të mëparshëm duhet të jenë pjesë përbërëse e procesit të investimit në punonjësit e rinj.

### 8.6.1 Kompensimi i stafit (stimujt financiarë dhe jo-financiarë)

Çështja e kompensimit të stafit përbën një vështirësi të madhe për të gjitha departamentet e burimeve njerëzore. Paketa e kompensimit duhet të jetë tërheqëse mjaftueshëm për kandidatët cilësorë, në mënyrë që agjencia t'i punësojë dhe t'i mbajë ata. Kompensimi zakonisht shihet si pagesë, megjithëse ka edhe mënyra të tjera për të motivuar, psh nëpërmjet ngritjes në detyrë, mundësive për arsimim, apo rrotacionit në një ambient më të mirë shërbimi. Ashtu si dhe agjencitë e tjera shtetërore, administratat doganore shpesh janë të kufizuara, pasi duhet të jenë në përputhje me pagat e shërbimit civil, të cilat zakonisht janë prapa atyre të sektorit privat.

Një mënyrë për të rritur kompensimin mund të jenë bonuset. Ato duhet të jenë objektive, transparente dhe të lehta për tu administruar. Ka disa lloje bonusesh që mund të përdoren, ndër të cilat:



**Pjesëmarrës në një seminar rajonal trainimi, të organizuara nga OSBE, për doganierë, në lidhje me Operatorin Ekonomik të Autorizuar të OBD, në Astana, nëntor 2011.**

- *Bonus për qëndrimin:* Paguhet një përqindje e caktuar e pagës së punonjësit, nëse vendosin të qëndrojnë në organizatë;
- *Bonus për ndryshimin e detyrës:* Paguhet bonus nëse punonjësi transferohet në një detyrë të vështirë apo me pak burime;
- *Bonus për zhvillim profesional:* Jepet për marrjen e një diplome universitare, një licence, apo certifikimi të atillë që ndikon drejtpërsëdrejti në aftësitë e punonjësit në vendin e punës;
- *Bonus performance:* Jepet nëse performancë e punonjësit është më e lartë se e kolegëve. Kjo kërkon mekanizma për vlerësimin e performancës. Bonusi duhet të jepet bazuar në parimet SMART: Specifik, i Matshëm, i Arritshëm, Relevant, në Kohën e duhur.

Disa forma të tjera të kompensimit monetar:

- Ndryshime në pagë;
- Orë shtesë;
- Pagesë për dispozicionin;
- Pagë përmbyllëse (kur ndërpritet kontrata).

Ka edhe forma të tjera kompensimi që nuk janë të lidhura drejtpërsëdrejti me paratë. Këto nuk janë të mira vetëm

për punonjës, por edhe për punëdhënësin. Psh planet për përkujdes shëndetësor sjellin përfitime për të dyja palët. Forma të tjera të kompensimit jo-monetar janë:

- Plane të përkujdesit shëndetësor;
- Invaliditet afatgjatë dhe afatshkurtër;
- Pension;
- Plane pensioni;
- Siguracion jete;
- Leje;
- Ambiente shlodhëse;
- Pushime.

Çmimet dhe ceremonitë e mirënjohjes mund të ndihmojnë në krijimin e një "shpirti ekipi". Dihet që punonjësit e lumtur e të motivuar janë më të prirur të punojnë mirë. Disa shembuj të programeve të tilla:

- Çmime për jetëgjatësi në shërbim: Besnikëria duhet shpërblyer. Jetëgjatësia në shërbim zakonisht matet në njësi me pesë vite.
- Program për sugjerimet e punonjësve: Ky program nxit punonjësit të japin mendimet e tyre për ndryshime në organizatë. Personi që jep një mendim i cili sjell ndryshime pozitive në punën e organizatës mund të shpërblehet.
- Programet e vlerësimit për punonjësit janë ato të cilat i nxisin punonjësit të ndryshojnë për mirë performancën e tyre ose të ekipit. Këto çmime jepen për arritje që kanë kontribuar në objektivat e përgjithshme të agjencisë.

## 8.6.2 Planifikimi i karrierës

Planifikimi i karrierës është një proces kyç në menaxhimin e karrierës. Ai merr të gjithë informacionin e mbledhur nga vlerësimet e kërkesave të organizatës, vlerësimet e performancës dhe potencialit, si dhe planet për ndërrimin e drejtuesve, dhe pastaj i përkthen në formën e programeve të zhvillimit të karrierës individuale dhe masa të përgjithshme për zhvillimin e menaxhimit, këshillim për karrierë, këshillim dhe trajnim për menaxhimin.

Ky seksion bazohet në materiale të marra nga faqja e internetit CiteHR.com, "Përmirësimi i organizatave". Kjo temë ndahet në dy seksione që kanë të bëjnë me planifikimin e karrierës organizative dhe planifikimin e karrierës personale, dhe i referohet elementeve të tyre më thelbësore. Disa nga elementet që duhen patur parasysh në planifikimin e karrierës organizative:

- *Planifikim karriere me qasjen "brezi i aftësive"*: Përparimi në karrierë mund të përcaktohet në bazë të aftësive që kërkohet të kenë personat që duhet të punojnë në nivele progresive përgjegjësie apo kontributi. Aftësitë mund të përkufizohen si attribute dhe karakteristika sjelleje të nevojshme për të punuar me efikasitet në çdo nivel në një familje pune apo karriere. Numri i niveleve ndryshon në bazë të gamës së aftësive që kërkohen në një familje pune të caktuar. Për çdo brez aftësish duhet të përcaktohet përvoja dhe trainimi i duhur për të arritur nivelin e aftësive.
- *Sistemi i afishimit të vendeve të punës*: Ky sistem është një proces i organizuar që u mundëson

### KUTIA 8.15

#### A janë vërtetë faktor ndikues rrogat e ulta?

Në bazë të rezultateve të një studimi mbi administratat doganore të tre vendeve në zhvillim, Irene Hors e Qendrës së Zhvillimit të OECD identifikoi nivelet e ulta të rrogave si një faktor kontribuues në rritjen e korrupsionit brenda një administrate doganore në Azinë Lindore. Ajo tha se nivelet e rrogave të punonjësve të nivelit bazë nuk janë përcaktuar duke patur parasysh inflacionin dhe koston në rritje të jetesës, dhe faktin se punonjësit që jetojnë vetëm me rrogat e tyre nuk mund të marrin shtëpi me qera apo të arsimojnë fëmijët. Megjithatë ajo vuri në dyshim lidhjen mes kompensimit dhe korrupsionit në nivele të larta në hierarkinë e Doganës. Në këtë aspekt ajo vuri re se mes zyrtarëve të lartë, të cilët marrin rroga të larta dhe kanë kushte shumë të mira pune, jeta e shtrenjtë dhe shpenzimet ekstravagante janë kthyer në normë dhe se sjellja e zyrtarëve është kushtëzuar nga ajo e një elite më të gjerë, e cila përfshihet shpesh në veprimtari të paligjshme dhe mburret me pasurinë e saj. Ajo përfundoi duke theksuar se ka mundësi që të ekzistojë një ndryshim gradual i situatave mes punonjësve që praktikisht detyrohen të përfshihen në korrupsion për të përmbushur nevojat e tyre bazë dhe atyre

që tërhiqen në korrupsion nga presioni i vlerësimit shoqëror dhe zilisë.

Bazuar në përvojat në Tanzani dhe Uganda, ku rrogat dhe kushtet e punës janë përmirësuar dukshëm pas miratimit të modelit ARA, Fjeldstad, Kolstad dhe Lange (2003) sugjerojnë që edhe me rroga relativisht të larta dhe kushte të mira pune, korrupsioni mund të vazhdojë të lulëzojë pasi rrogat nuk mund të kompensojnë asnjëherë punonjësit doganorë aq sa mund të përfitojnë nëpërmjet rryshfeteve. Për më tepër, nëse rrogat rriten por këto rritje nuk vazhdojnë me terma reale, atëherë rritjet mund të sjellin ulje të përpjekjeve në punë dhe më shumë korrupsion sesa nëse rrogat do të kishin qëndruar konstante. Gjithashtu, në kontekstin e shërbimit civil, rritja e rrogave në një departament mund të bëjnë që punonjësit e agjencive të tjera ta shohin si të padrejtë rrogën e tyre, gjë që sjell pasoja negative për moralin e shërbimit civil. Studimi përfundon që pa një monitorim të gjerë dhe efikas si dhe një program të përgjithshëm modernizimi, rritja e rrogës mund të sjellë vetëm një administratë me paga të larta por edhe me korrupsion të lartë.



**Projekti i Zhvillimit të Trajnimit Doganor në Kirgistan (2009-2012) prodhoi instruktorë, kurrikula dhe trainime për më shumë se 300 doganierë nga Kirgistani dhe Afganistani.**

punonjësve të aplikojnë për pozicione të hapura brenda organizatës;

- *Veprimtari këshilluese:* Sistemet e këshillimit përfitojnë nga përvoja dhe njohuritë e punonjësve të vjetër, të cilët mund të udhëzojnë punonjësit më të rinj në karrierat e tyre;
- *Qendra burimi për karrierën:* Këto qendra e vendosin përgjegjësinë e zhvillimit të karrierës mbi shpatullat e punonjësit. Shërbimet kryesore në një qendër karriere janë dhënia e informacionit, planifikimi i karrierës dhe rritja personale;
- *Drejtuesit si këshilltarë karriere:* Drejtuesit mund të vlerësojnë mundësitë e ofruara nga organizata dhe përdorin përvojat e kaluara për të bërë sugjerime planifikimi të karrierës. Drejtuesit mund të jenë dëgjues të mirë.

Elementet që duhen marrë në konsideratë në planifikimin e karrierës individuale përfshijnë edhe *planifikimin e zhvillimit personal*, i cili kryhet nga personat vetë, me udhëzim dhe inkurajim nga drejtuesit e tyre dhe specialistët e MBNj. Një plan zhvillimi personal përcakton veprimet që duhet të kryejë një punonjës që të mësojë dhe të zhvillohet. Punonjësit marrin përgjegjësinë e formulimit dhe zbatimit të planit, por marrin mbështetje nga organizata dhe drejtuesit. Qëllimi është të arrihet një kuadër mësimi i vetë-organizuar.

### 8.6.3 Vlerësimet e performancës

Vlerësimi i performancës është një sistem menaxhimi formal i projektuar për të vlerësuar cilësinë e performancës së një personi në një organizatë. Zakonisht kryhet nga eprori i drejtpërdrejtë i punonjësit. Kjo procedurë zakonisht nis kur eprorit i kërkohet të plotësojë një formular vlerësimi të standardizuar që vlerëson punonjës në disa aspekte të ndryshme dhe pastaj të diskutojë rezultatet e vlerësimit me punonjës.

#### Qëllimi i vlerësimit të performancës

- Shqyrtim i performancës së kaluar dhe të tashme, duke identifikuar pikat e forta dhe të dobëta;

- Dhënia e feedback-ut konstruktiv mbi mënyrën si shihet performanca e punonjësit;
- Vlerësim i perspektivës së ngritjes në detyrë,
- Vlerësim i nevojave për trajnim;
- Planifikim për zhvillim të karrierës;
- vlerësim dhe zhvillim i aftësive individuale;
- Sigurimi i një baze objektive mbi të cilën mund të merren vendime në lidhje me trajnimin dhe ngritjen në detyrë;
- Sigurimi i një mundësie për këshillim karriere;
- Motivim i punonjësve;
- Qartësim i pritshmëri të organizatës punonjësit;
- Ofrim i një mundësie që punonjësi të bëjë pyetje e të ngrëjë shqetësime;
- Caktimi i objektivave për periudhën pasardhëse;
- Ndihmë për arritjen e objektivave organizative dhe personale në një mënyrë të planifikuar;
- Ndihmë për planifikimin e radhës.

#### Fazat e vlerësimit të performancës

Diagrama 8.1 jep një paraqitje grafike të 4 fazave të procedurës së vlerësimit të performancës si më poshtë.

*Faza I: Planifikimi i performancës.* Në fillim të vitit, drejtuesi dhe punonjësi takohen për planifikimin e performancës. Në këtë takim, ata diskutojnë çfarë do të arrijë punonjësi vitin tjetër (përgjegjësitë kryesore), synimet dhe projektet për të cilat do të punojë, dhe si do ta kryejë punën. Takimi futet pastaj në sjelljet dhe aftësitë që organizata pret nga punonjësit e saj. Zakonisht diskutohen edhe planet e zhvillimit të punonjësit.

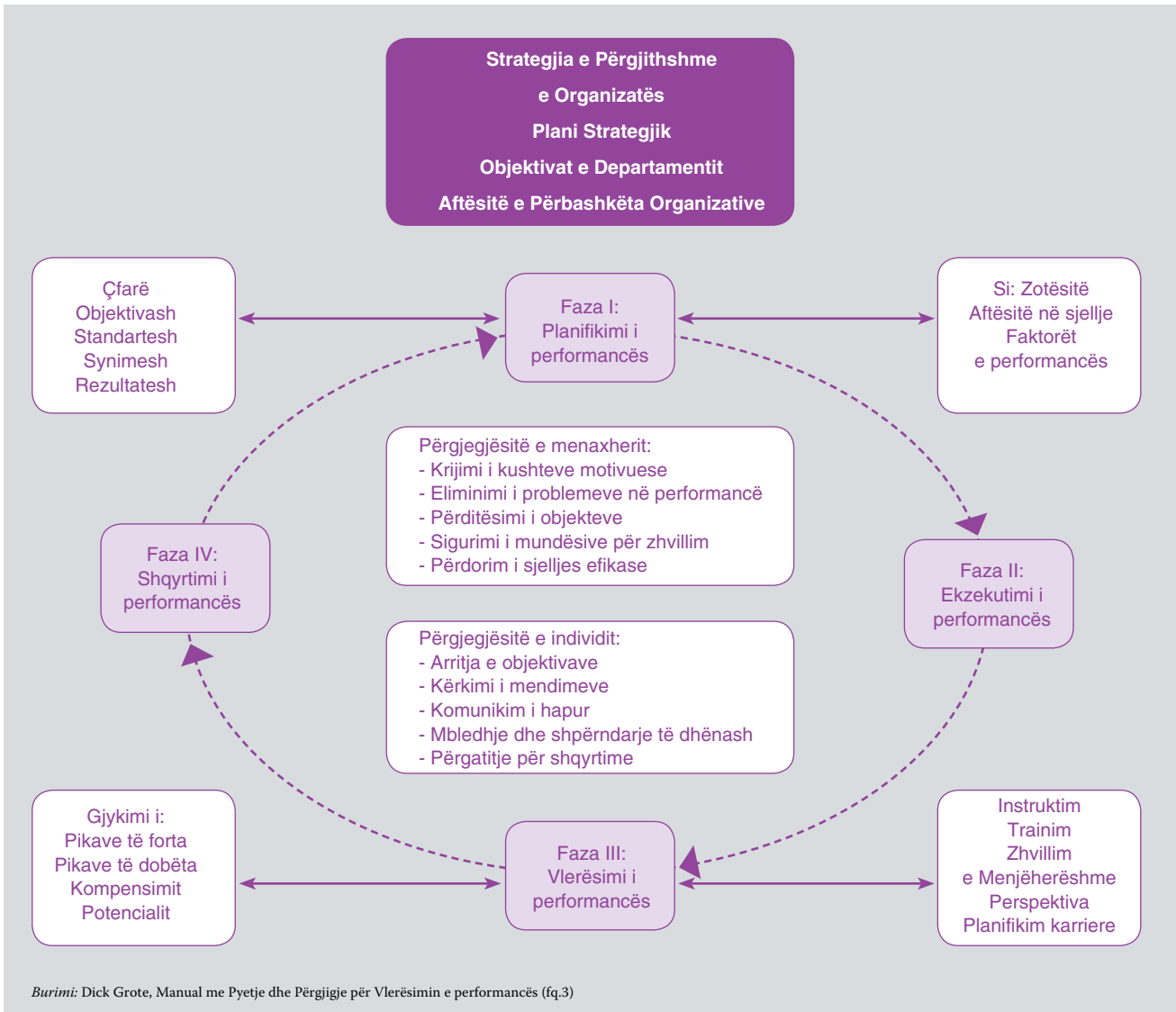
*Faza II: Ekzekutimi i performancës.* Gjatë vitit, punonjësi punon për të arritur synimet, objektivat dhe përgjegjësitë kryesore të punës. Drejtuesi ofron këshillim dhe feedback për punonjësit. Gjithashtu krijon kushte që motivojnë, si dhe zgjidh probleme performancë që mund të dalin. Disa herë në vit, në intervale të caktuara, duhet të bëhen shqyrtime të performancës.

*Faza III: Vlerësimi i performancës.* Me afrimin e kohës për vlerësimin formal të performancës, drejtuesi mendon se sa mirë ka punuar vartësi, dhe plotëson formularët e ndryshëm të dhëna nga organizata për këtë vlerësim. Në këtë pikë mund të bëhen rekomandime në lidhje me kompensimin. Drejtuesi dhe eprori i drejtuesit kryejnë një vlerësim dhe arrijnë një marrëveshje në lidhje me vlerësimin.

*Faza IV: Shqyrtimi i performancës.* Drejtuesi dhe vartësi i tij takohen për të shqyrtuar vlerësimin e kryer nga drejtuesi dhe diskutojnë mbi punën e tij gjatë vitit të kaluar. Në fund të takimit ata caktojnë një datë për tu takuar e planifikuar për vitin pasardhës.

Tema e vlerësimit të performancës diskutohet edhe në Kapitullin 9 të këtij Manuali, “Matja e Performancës së Agjencisë Kufitare: Opsionet për Standardizim”.

**Diagrama 8.1 Menaxhimi i performancës bazuar në strategji**



**Shembuj të trainimeve të OSBE-së**



**Doganierë nga Kirgistani dhe Afganistani janë trajnuar sëbashku në Bishkek që në vitin 2010. Deri më sot janë trajnuar mbi 100 punonjës afganë.**



**Disa vlerësues duke vizituar PKK Sot mes Serbisë dhe Kroacisë.**



Trainime në terren në Aeroportin Manas dhe PKK Ak-Jol, në kuadër të Trajnimit për Pranim në Doganë, të hartuar nga projekti i OSBE për zhvillimin e trajnimit në Kirgistan.



Punonjës turkmenë duke u trajnuar për kontrollin, zbulimin dhe identifikimin e drogave, gjatë një kursi në portin detar të Turkmenbashit, organizuar nga Qendra e OSBE në Ashgabat, korrik 2007.

## Përfundime

Vitet e fundit, rritjet e menjëhershme të tregtisë, sofistifikimi më i madh i tregtarëve si dhe objektivat e shumta dhe të ndryshueshme e kanë bërë detyrën e Doganës dhe të agjencive të tjera të kufirit më të ndërlikuar. Uniformiteti i veprimtarive doganore në një territor në fjalë dhe nëpërmjet kategorive të mallrave është shumë i rëndësishëm, kurse lëshimi i shpejtë i mallrave është jetik për konkurrueshmërinë e tregtarëve. Gjithashtu është e nevojshme të respektohen standardet ndërkombëtare për vlerat dhe klasifikimin, si dhe standardet rajonale për rregullat e origjinës. Pra kuptohet që organizatat doganore duhet të përshtaten me këto sfida, të menaxhojnë stafin dhe procedurat si duhet, dhe të gjejnë një formulë organizative që u përshtatet më shumë rrethanave të tyre specifike.

Për ta përmbledhur, kjo situatë kërkon këto përfundime dhe rekomandime:

- Mbi të gjitha, duhet krijuar një strategji për menaxhimin e burimeve njerëzore;
- Një MBNj i mirë është jetik për menaxhimin eficient dhe efikas të Doganës. Nëse neglizhohet, kjo sjell dëmim të cilësisë së shërbimeve në të gjitha dimensionet si dhe probleme integriteti. Menaxhimi i burimeve njerëzore ka shumë dimensione. Aty përfshihet rekrutimi, trajnimi, kompensimi dhe ngritja në detyrë e personelit, si dhe zbatimi i

rregullave dhe rregulloreve. Këto detyra nuk janë aspak të lehta. Për më tepër, zakonisht buxhetet janë të kufizuara dhe rregullat e shërbimit civil nuk janë shumë fleksibile. Megjithatë, këto vështirësi nuk duhet të ndalojnë nismat e reja, pasi ato sjellin shumë përfitime;

- Profesionistët e aftë janë shumë të rëndësishëm. Pa staf të kualifikuar, Dogana dhe organizatat e tjera të menaxhimit të kufirit mund të mos jenë në gjendje të kalojnë sfidat dhe plotësojnë kërkesat e botës së globalizuar;
- Kompensimi monetar nuk është e vetmja formë kompensimi. Për shkak të sistemit të pagës në shërbimin civil, lind nevoja të shqyrtohen forma të tjera kompensimi;
- Cilido model organizativ të zgjidhet, qeveritë duhet t'i japin Doganës dhe agjencive të tjera të menaxhimit të kufirit burimet e nevojshme për të punuar me efikasitet;
- Vlera e një kodi sjelleje është e jashtëzakonshme;
- Rekrutimi është faktor kyç jo vetëm për sigurimin e aftësive teknike, por edhe të profesionalizmit dhe të një niveli të lartë integriteti;
- Një detyrim jetik është trajnimi i vazhdueshëm, përgjatë të gjithë karrierës. Kërkesat e shtuara sjellin shtim të nevojave për trajnim. Trajnimi duhet të jepet nga niveli bazë deri tek ai i avancuar, i specializuar dhe drejtues

## Bibliografia

Armstrong, Elia, 2005, *Integriteti, Transparenca dhe Përgjegjshmëria në Administratën Publike: Prirjet e kohëve të fundit, Zhvillimet Rajonale dhe Ndërkombëtare dhe Çështjet e Reja* [pdf], OKB. Gjetet tek <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/un/unpan020955.pdf> [Lexuar për herë të fundit më 23 shkurt 2011].

ADB (Banka për Zhvillim e Azisë), 2011, *Anti-korrupsioni: IV. Kostot e anti-korrupsionit* [asp]. Gjetet tek [www.adb.org/documents/policies/anticorruption/anticorrupt400.asp](http://www.adb.org/documents/policies/anticorruption/anticorrupt400.asp) [Lexuar për herë të fundit më 26 gusht 2011].

BusinessDictionary.com, faqe interneti, përkufizimi i "planifikimit të personelit" [html]. Gjetet tek [www.businessdictionary.com/definition/workforce-planning.html](http://www.businessdictionary.com/definition/workforce-planning.html) [Lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].

- CiteHR, 2011, Format i manualit të politikave. [faqe interneti]. Gjetet tek [www.citehr.com/research.php?q=HR%20MANUAL%20CONTENTS#axzz1W22pRyEc](http://www.citehr.com/research.php?q=HR%20MANUAL%20CONTENTS#axzz1W22pRyEc) [Lexuar për herë të fundit më 25 gusht 2011].
- Komiteti për Kontrollin Doganor i Ministrisë së Financave të Republikës së Kazakistanit, 2011, [faqe interneti]. Gjetet tek [www.customs.kz/exec/news/news\\_msg?newsid=1000](http://www.customs.kz/exec/news/news_msg?newsid=1000) [Lexuar për herë të fundit më 28 shtator 2011].
- De Cenzo, David A. dhe Stephen P. Robbins, 1996, *Menaxhimi i Burimeve Njerëzore*, John Wiley & Sons Inc.
- De Wulf, Luc dhe Sokol, José B. (eds.), 2005, Banka Botërore, Washington, D.C., *Manual për Modernizimin e Doganës* [pdf]. Gjetet tek [http://siteresources.worldbank.org/INTEXPCOMNET/Resources/Customs\\_Modernization\\_Handbook.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTEXPCOMNET/Resources/Customs_Modernization_Handbook.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 15 shkurt 2011].
- Taliercio, Robert (Jr.), 2004, Instituti i SHBA për Paqen, Rrjeti Ndërkombëtar për Ekonominë dhe Konfliktin, *Projektimi i Performancës: Modeli i Autoritetit gjysëm-autonom të të Ardhurave në Afrikë dhe Amerikën Latine*. Gjetet tek <http://inec.usip.org/resource/designingperformance-semi-autonomous-revenue-authority-model-africa-and-latin-america> [Lexuar për herë të fundit më 20 shtator 2011] and [http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000160016\\_20041027132024](http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000160016_20041027132024) [Lexuar për herë të fundit më 20 shtator 2011].
- Komisioni Evropian (KE), 2007, parathënie nga Laszlo Kovacs, *Projekti i Doganës: Rruga drejt doganës moderne* [pdf]. Gjetet tek [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/common/publications/info\\_docs/customs/customs\\_blueprint\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/publications/info_docs/customs/customs_blueprint_en.pdf) [lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].
- Shërbimi Federal Doganor i Federatës Ruse, 2011, [faqe interneti]. Gjetet tek [www.customs.ru](http://www.customs.ru) [Lexuar për herë të fundit më 28 shtator 2011].
- Fjeldstad, Odd-Helge, Ivar Kolstad dhe Siri Lange, 2003, *Autonomia, stimujt dhe patronazhi: Studim mbi korrupsionin në Autoritetet Tatimore në Tanzani dhe Uganda*, studime për zhvillimin dhe të drejtat e njeriut, Oslo: Instituti Michelsen.
- Grote, Dick, 2002, *Libri me pyetje dhe përgjigje për vlerësimin e performancës: Një udhëzues mbijetese për drejtuesit*, Amacom.
- Humanresources.hrvinet, 2011, Qëllimi i vlerësimeve të performancës [online]. Gjetet tek [www.humanresources.hrvinet.com/purposeof-performance-appraisal](http://www.humanresources.hrvinet.com/purposeof-performance-appraisal) [Lexuar për herë të fundit më 25 gusht 2011].
- IOM, 2010, Budapest, *Raport i Misionit të Vlerësimit dhe Monitorimit (AMT): Forcimi i Menaxhimit të Integruar të Kufirit në Ballkanin Perëndimor dhe Turqi*. Gjetet tek [http://syb.icisleri.gov.tr/ortak\\_icerik/syb/Assessment\\_and\\_Monitoring\\_Mission\\_Report\\_final.pdf](http://syb.icisleri.gov.tr/ortak_icerik/syb/Assessment_and_Monitoring_Mission_Report_final.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 31 mars 2011].
- Janapriya Engineers Syndicate Pvt. Ltd, 2008, Manuali i Punonjësit [pdf]. Gjetet tek [www.janapriya.com](http://www.janapriya.com) [Lexuar për herë të fundit më 25 gusht 2011].
- Keel, J., 2006, *Udhëzues për planifikimin e personelit*. Austin TX, Zyra e audituesve shtetërorë.
- Zyra e audituesve shtetërorë të Shtetit të Teksasit, 2006, Udhëzues për planifikimin e personelit, Raporti nr. 06-704, [pdf]. Gjetet tek <http://sao.hr.state.tx.us/Workforce/06-704.pdf> [Lexuar për herë të fundit më 16 shkurt 2011].
- Shteti i Uashingtonit, 2009, *Matja e procesit të rekrutimit dhe studim mbi praktikën më të mira* [pdf]. Gjetet tek [www.dop.wa.gov/SiteCollectionDocuments/Strategic%20HR/Research%20and%20Resources/Recruitment%20Process%20Study.pdf](http://www.dop.wa.gov/SiteCollectionDocuments/Strategic%20HR/Research%20and%20Resources/Recruitment%20Process%20Study.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 21 shkurt 2011].
- OKB, 2005, Broshura e OKB për masat për reformën në menaxhim [dokument i shkruar]. Gjetet tek <http://iseek.un.org/LibraryDocuments/734-200504081624465908649.doc> [Lexuar për herë të fundit më 22 shkurt 2011].
- Departamenti i Sigurisë Kombëtare i SHBA: Agjencia për Doganën dhe Mbrojtjen Kufitare, 2009, "Deklarata e Misionit dhe Vlerat Bazë të ADMK" [online]. Gjetet tek [www.cbp.gov/xp/cgov/about/mission/guardians.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/about/mission/guardians.xml) [Lexuar për herë të fundit më 25 gusht 2011].
- Departamenti i Marinës i SHBA, 2000, "Një Sistem Menaxhimi Strategjik për Burimet Njerëzore për shek. 21" [online]. [Lexuar për herë të fundit më mars 2011].
- Departamenti i Sigurisë së Brendshme i SHBA, 2007/8, *Katalogu i Programeve të Trajnimit 2007 dhe 2008* i Qendrës Federale të Trajnimit për Zbatimin e Ligjit.
- Virginia DHRM, 2011, *Manual për Menaxhimin e Burimeve Njerëzore* [pdf]. Gjetet tek [www.dhrm.state.va.us/compreform/hrmanual.pdf](http://www.dhrm.state.va.us/compreform/hrmanual.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 25 gusht 2011].
- Workinfo, 2010, *Udhëzues për planifikimin strategjik të burimeve njerëzore*. [online]. Gjetet tek [www.workinfo.com/free/downloads/176.htm](http://www.workinfo.com/free/downloads/176.htm) [Lexuar për herë të fundit më 14 shkurt 2011].
- Organizata Botërore e Doganave, 2004, Kodi model i Etikës dhe Sjelljes [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Model%20Code%20of%20Ethics%20and%20Conduct.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Model%20Code%20of%20Ethics%20and%20Conduct.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 15 shkurt 2011].
- Organizata Botërore e Doganave, qershor 2003, *Deklarata e Rishikuar e Arushas* (Deklarata e Këshillit të Bashkëpunimit të Doganave, në lidhje me Qeverisjen e Mirë dhe Integritetin në Dogana) [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Declarations/Revised\\_Arusha\\_Declaration\\_EN.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Declarations/Revised_Arusha_Declaration_EN.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 15 shkurt 2011].



# 9 Matja e Performancës së Agjencisë Kufitare: Opsionet për Krahasim

## PËRMBAJTJA

Hyrje	224
9.1 Krahasimi i veprimtarive doganore	224
9.1.1 Përkufizimi i krahasimit me standardet	224
9.1.2 Metodologjitë për krahasim	226
9.1.3 Treguesit e performancës së mëparshme	227
9.2. Arsyet pas treguesve të performancës në kalimin e kufirit	229
9.2.1 Kuadri ligjor	229
9.2.2 Nevoja për tregues të besueshëm	230
9.3. Përdorimi i treguesve të performancës	233
9.3.1 Mbledhja dhe përpunimi i të dhënave të performancës	233
9.3.2 Zbulimet kryesore	236
9.4. Rruga përpara	239
9.4.1 Standardizimi i metodologjisë	239
9.4.2 Përmirësimi i metodave të mbledhjes	242
9.4.3 Institucionalizimi i matjes së performancës	244
Përfundime	246
Bibliografia	247
<b>Kutia 9.1</b> Statistikat apo treguesit e performancës	227
<b>Kutia 9.2</b> Krahasimet me standardet dhe treguesit në BE dhe vendet e Amerikës Veriore	232
<b>Kutia 9.3</b> Treguesit e kohës	240
<b>Kutia 9.4</b> Treguesit e lehtësisë	240
<b>Kutia 9.5</b> Treguesit e procedurave	241
<b>Kutia 9.6</b> Treguesit e efikasitetit	241
<b>Kutia 9.7</b> Drejt një sistemi gjithëpërfshirës me tregues performace	242
<b>Kutia 9.8</b> Një indeks i mundshëm agregat për performancën në kufi	246
<b>Grafiku 9.1</b> Objektivat dhe kohët e përpunimit në kufi	230
<b>Grafiku 9.2</b> Monitorimi mujor i kohës	237
<b>Grafiku 9.3</b> Treguesit e mos-arritjes	237
<b>Grafiku 9.4</b> Niveli i kontrolleve dhe kapjeve	238
<b>Grafiku 9.5</b> Performanca krahasuese e agjentëve doganorë dhe të importit/zhdoganimit në një port	238
<b>Grafiku 9.6</b> Pozicionet kryesore të përpunimit në një PKK tokësore	238
<b>Grafiku 9.7</b> Marrëdhënia mes kohës së zhdoganimit dhe të ardhurave	239
<b>Grafiku 9.8</b> Të ardhurat vjetore të mbledhura për doganier	239
<b>Grafiku 9.9</b> Vlerësimi i respektimit/përputhjes në një ambient të caktuar	244
<b>Diagrama 9.1</b> Vendet më të mundshme për rëndimin e trafikut dhe „Efekti Fizarmonikë“	227
<b>Diagrama 9.2</b> Pikat e mbledhjes së të dhënave	235
<b>Diagrama 9.3</b> Përdorimi i njëkohshëm i satelitit dhe lexuesve të kartave	243
<b>Tabela 9.1</b> Matricë e objektivave të performancës	233
<b>Tabela 9.2</b> Regjistri për mbërritjen/nisjen e kamionëve	234
<b>Tabela 9.3</b> Raport inspektimi kamionësh	235
<b>Tabela 9.4</b> Matricë e qarkullimit në kufi	245

## 9. Matja e Performancës së Agjencisë Kufitare: Opsionet për Krahasim

### Hyrje

Lehtësimi i transportit dhe tregtisë ka qenë gjithmonë shumë i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik. Megjithatë, në vendet e rajonit të OSBE/KEKBE të cilat përdorin ende qasje të vjetra në veprimtaritë e tyre kufitare, mbetet një pengesë kyçe, koha e gjatë e pritjes në kufi, që ndonjëherë shkojnë edhe në një ditë të tërë. Ka një prirje për ta lidhur Doganën me çdo veprimtari në kufi, gjë që sjell fajësimin e Doganës për çdo vonesë ndaj transportit në kufi. Arsyet për vonesat në kufi duhen shqyrtuar mirë, për të identifikuar pengesat kryesore që pengojnë realizimin e potencialit të tregtisë ndërkombëtare. Teksa përpiqemi të eliminojmë keqkuptimet e zakonshme mbi veprimtaritë dhe procedurat në kufi, ne duhet të përdorim një qasje më të gjerë e më gjithëpërfshirëse për të reformuar të gjitha agjencitë në kufi. Ky kapitull përpiqet të përcaktojë përgjegjësinë reale të administratave doganore përsa i përket kohëve të pritjes në kufi. Fokusi do të jetë kryesisht tek treguesit e performancës për profesionalizmin dhe cilësinë e rezultateve në veprimtaritë kufitare. Treguesit do të përfshijnë të gjitha metodat e matjes së cilësisë së punës të agjencive të kontrollit kufitar, me qëllimin përfundimtar të përdorimit të këtyre treguesve për të përmirësuar veprimtaritë. Kur kërkojmë për tregues performancë, ne shqyrtojmë pengesat ndaj procedurave të rrjedhshme të kufirit, si dhe krijojmë tregues matës nga këndvështrimi i operatorëve të transportit. Ekziston një nevojë urgjente për të krijuar tregues që mund të matin dhe krahasojnë performancën e kaluar dhe të tashme të agjencive kufitare dhe mund të vlerësojnë ndryshimet brenda vendeve.

Rrënjët e krahasimit të performancave në kufi gjenden në programin e parë të investimit rajonal të Bankës Botërore për Evropën Juglindore, në të cilin u krijuan reforma doganore bazuar në interesat e transportuesve. Ky projekt përdori tregues matës të performancës për të monitoruar përmirësimet gjatë një periudhe kohe.

Në këtë kapitull, efica e agjencive të kontrollit kufitar dhe cilësia e punës së tyre shihen si kosto e tregtarit (dhe përdoruesve të tjerë jo-komercialë) për kalimin e kufirit, në aspektin e koston në kohë dhe transaksion. Gjithashtu ekziston dhe një dimension gjeografik, pasi kufijtë shihen shpesh si vendi ku njerëzit dhe mallrat vihen nën sovranitetin e një vendi të ri, por kjo nuk ndodh vetëm në kufijtë gjeografikë: ka shumë raste kur mallrat zhdoganohen në brendësi të territorit, në terminale zhdoganimi të brendshëm. Për këtë arsye, ky kapitull trajton edhe matjen e performancës në qendra të brendshme zhdoganimi, si dhe sjell përfundime nga studimet përkatëse.

### 9.1 Krahasimi i veprimtarive doganore

#### 9.1.1 Përkufizimi i krahasimit me standardet

Krahasimi me standardet është një proces përmirësimi të biznesit. Kompanitë apo organizatat mund ta përdorin për të krahasuar procedurat dhe performancën e tyre me të tjerë të përfshirë në një industri të njëjtë apo të ngjashme; më pas ato mund të përshtatin dhe implementojnë praktika kyçe të cilat përmirësojnë dukshëm organizatat e tyre. Krahasimet zakonisht bëhen për të përcaktuar cilat janë praktikatat më të mira në fusha të caktuara. Që të bëhet një krahasim i vlefshëm mes performancës së kompanive apo organizatave të ndryshme, krahasimi me standardet mbështetet tek një metodologji sistematike kërkimi dhe analize.

Në sektorin privat krahasimi është pranuar gjerësisht prej shumë kohësh. Vitet e fundit edhe Doganat në të gjithë botën kanë treguar interes në rritje për përdorimin e krahasimit me standardet si mjet për përmirësimin e shërbimeve që ofrojnë si dhe politikave që miratojnë.

Shumë organizata ndërkombëtare e përdorin krahasimin me standardet si një strategji bazë. OBD, psh, ka publikuar disa dokumente të ndryshme mbi krahasimin, për të ndihmuar administratat doganore në përpjekjet e tyre për përmirësim. Ka disa mënyra krahasimi, nga të cilat tre janë ato më thelbësoret:

- *Introspektive*: Gjatë krahasimit introspektiv, një organizatë krahason performancën e saj aktuale me performancën e kaluar dhe atë që ka si objektivi;
- *E brendshme*: Kur krahasimet bëhen brenda organizatës, në lidhje me një proces specifik. Psh, në rastin e një administrate doganore, mund të krahasohet koha që u duhet automjeteve në tranzit për tu zhdoganuar në një PKK gjatë disa periudhave të ndryshme kohore;
- *E jashtme* (e njëjta industri, apo industri e ndryshme): Në krahasimin e jashtëm bëhet krahasimi i një administrate/organizate me një tjetër. Kjo mund të bëhet në lidhje me një proces, disa procese, apo të gjithë biznesin.

Gjithashtu ka disa *lloje* krahasimesh, psh: krahasim i procesit, krahasim financiar, krahasim nga këndvështrimi i një investitori, krahasim performance, krahasim strategjik, krahasim i funksionalitetit, krahasim operacional, etj.

Në të gjitha këto forma krahasimesh, organizatat përqendrohen në një aspekt apo aspekte të matjes së performancës, me objektive kryesore arritjen e të qenit më e mira. Procesi i krahasimit me standardet tregon

nivelet e performancës – matje sasiore të rezultateve – si objektiva për tu arritur. Për më tepër, krijimi i mjeteve me të cilat arrihen objektivat është një mënyrë për të identifikuar praktikatat më të mira, gjë që në rastin e shërbimeve doganore mund të përbëjë një mundësi mësimi për administratat doganore, duke u lejuar atyre të përmirësohen dhe tu afrohen – apo edhe tejkalojnë – gurët kilometrikë të vendosur.

### **Avantazhet e krahasimit**

Pse duhet të kryejmë një krahasim me standardet? Në të gjithë botën, Doganave u duhet të merren me globalizimin e tregtisë dhe rreziqet e mashtrimit dhe kriminalitetit. Krahasimi mund të jetë një mekanizëm i dobishëm që i ndihmon shërbimet doganore t'i kalojnë këto sfida dhe të bëhen më efikase, pasi mundëson përmirësimin e vazhdueshëm të procedurave dhe metodave të punës. Përdorimi i teknikës së provuar të krahasimit me standardet mund të përshpejtojë ndryshimin dhe ristrukturimin.

Krahasimi sjell një sërë përfitimesh. Së pari, u jep përgjigje pyetjeve të mëposhtme:

- Si është performanca e organizatës në krahasim me organizatat e tjera?
- Çfarë praktikash të mira ekzistojnë?
- Ku duhet vendosur fokusi për përmirësim?

Së dyti, çfarëdo lloji të jetë organizata, ajo mund të:

- identifikojë fushat problematike dhe të eliminojë hamendësimet;
- mësojë praktikatat e fundit që përdoren, dhe çfarë performancë arrihet;
- ndihmojë në renditjen e hapave për përmirësim sipas përparësive;
- Shërbejë si një bazë e shkëlqyer për fillim;
- bëjë më të lehtë rritjen e pritshmërive nga performanca
- krijojë një ndjesi konkurrence dhe dëshirë për përmirësim;
- nxisë punonjësit të punojnë “më zgjuarsish” dhe jo “më shumë”;
- përshpejtojë mirëkuptimin dhe marrëveshjen në fusha shumë problematike;
- ndryshojë mendimin e brendshëm nga “inpute” në “outpute”
- motivojë ekipin të bashkëpunojë për të kaluar standardet e vendosura nga të tjerët;
- rrisë besimin duke vërtetuar “ndjesitë e brendshme”;
- heqë ndjenjat e forta nga debatet dhe diskutimet.

Dhe së treti, në lidhje me administratat doganore në veçanti, krahasimi me standardet shërben për:

- të bërë të mundur që administrata të ndryshme doganore të punojnë bashkë si partnere – një element jetësor në rritjen e bashkëpunimit dhe interpretimit e zbatimit të përbashkët të ligjeve, konventave, traktateve dhe marrëveshjeve doganore;

- t'i dhënë administratës doganore mundësinë për të studiuar, përvetësuar dhe zbatuar praktikatat e mira që janë provuar nga administratat e tjera doganore;
- të siguruar mjetet për normim dhe kontroll më të mirë;
- të nxitur një efikasitet më të madh brenda agjencive rregullatore;
- të përmirësuar performancën e tregtisë;
- të përmirësuar konkurrueshmërinë ekonomike.

### **Elementet kyçe për një krahasim të suksesshëm**

Kushti më i rëndësishëm për suksesin e një veprimtarie krahasimi me standardet është angazhimi i plotë i drejtuesve të lartë. Për më tepër, drejtuesit duhet të sigurohen që të gjithë pjesëtarët e ekipit drejtues të jenë po aq të përkushtuar sa ata. Vullneti dhe entuziazmi i tyre duhen mbajtur lart që nga nisja e projektit deri tek mbledhja e të dhënave, analizimi i tyre dhe fazat e mëtejshme të zbatimit dhe shqyrtimit.

Hapat pas marrjes së vendimit për të kryer një projekt krahasimi me standardet janë shumë të rëndësishme:

- Caktimi i një drejtuesi projekti me përvojë të mirë;
- Hartimi i një plani projekti me synime dhe objektiva të përcaktuara mirë dhe realiste, dhe qartësi në çështje si përgjegjësia, strukturat raportuese dhe rezultatet;
- Formimi i një ekipi projekti me persona të trajnuar në procedurat e biznesit, menaxhim projekti dhe të gjithë veprimtarinë e krahasimit me standardet;
- identifikimi dhe përfshirja e aktorëve të tjerë në proces;
- përzgjedhja dhe krijimi i kritereve matëse të përshtatshme si dhe treguesve të tjerë të performancës;
- Sigurimi i një buxheti të mjaftueshëm dhe caktimi i afateve kohore të mjaftueshme dhe etapave të qarta;
- një strategji për futjen e praktikave më të mira dhe zbatimi i ndryshimeve të tjera të identifikuara nga projekti.

### **Pengesa ndaj suksesit në krahasim me standardet**

Mungesa e një mbështetjeje të qartë, të dukshme dhe të vazhdueshme për drejtuesit e projektit do të sjellë dështimin e krahasimit. Për më tepër, nëse projekti nuk drejtohet si duhet, edhe një ekip i shkëlqyer projekti do të bëjë një punë mediokre.

Sipas *Manualit për Krahasimin Ndërkombëtar të Doganës*, të botuar nga OBD (OBD, 2002, fq. 5), ndër pengesat e tjera për krahasim të suksesshëm janë:

- *Mos-kuptimi i plotë dhe mos-dokumentimi i proceseve.* Në rast se nuk kuptohen mirë proceset,

analiza e mangësive në performancë është e pamundur, dhe ka shumë mundësi të mos kuptohen arsytet për praktikën më të mirë;

- *Mos analizimi i qartë i zbulimeve.* Krahasimi me standardet përbëhet nga elemente dhe hapa proceduralë të ndryshëm. Ai duhet të mbështetet me kërkime që përcaktojnë tregues sasiorë dhe nga analiza cilësore të praktikave më të mira;
- *të qënit tepër ambiciozë gjatë veprimtarisë së krahasimit me standardet;*
- *Refuzimi për t'i kushtuar stafin dhe burimet e nevojshme.* Është e nevojshme të caktohen burimet njerëzore të nevojshme për kryerjen e detyrës;
- *Informacion i pamjaftueshëm për mënyrën si të përshtatet një praktikë e mirë dhe si të bëhet që të funksionojë;*
- *Mungesa e personelit të aftë për të bërë dhe menaxhuar ndryshimet e rekomanduara, gjë që rezulton në mos-zbatim të praktikave të mira.*

### 9.1.2 Metodologjitë për krahasim

Si shumë procese analizimi, krahasimi nuk ka një metodologji standarde të pranuar gjerësisht. Në këtë seksion prezantohen tre metodologji. E para është metodologjia bazë e krahasimit; e dyta është një formular i përgjithshëm; dhe metoda e tretë, që do të shqyrtohet më në hollësi, është ajo që rekomandohet nga Organizata Botërore e Doganës.

#### *Metodologjia e Robert Camp*

Robert Camp ishte një nga autorët e parë të një metodologjie krahasimi. Ai hartoi një qasje me 12 faza që përbëhet nga këto hapa: përzgjidh temën, përcakto procesin, identifikoj partnerët e mundshëm, identifikoj burimet e të dhënave, mbledh të dhënat dhe zgjidh partnerët, përcakto mangësinë, përcakto ndryshimet në procese, shënjestro performancën e ardhshme, komunikoj, përshtat synimet, zbatoj dhe shqyrto/rikalibro.

#### *Një Metodologji e përgjithshme*

Metodologjia e mëposhtme është krijuar posaçërisht për krahasimin e bizneseve, por mund të përdoret për çdo organizatë, përfshi Doganat.

*Identifikoj fushat problematike:* Kjo mund të bëhet në disa mënyra, në varësi në çfarë procesi apo funksioni dëshiron të krahasosh. Disa metoda studimi mund të jenë thjesht bashkëbisedime informale me klientë, punonjës apo furnizues. Disa të tjera mund të jenë më të sofistikuara, si psh studim i thellë i tregut, kërkime sasimore, anketime, pyetësore, analiza ri-inxhinierike, analizim procesi, raporte të kontrollit të cilësisë, apo analiza financiare.

*Identifikoj industrinë e tjera që kanë procese të ngjashme:* Në rastin e Doganës, është e qartë se shumë, në mos shumica e agjencive, kryejnë procese të tilla, ndoshta me nivele të ndryshme kompleksiteti apo përfshirjeje.

*Identifikoj organizatat që janë lider në këto fusha:* Kjo duhet të bëhet në një shkallë sa më të gjerë të jetë e mundur. Për të përcaktuar se cilat organizata vlen të studiohen, kërkimi duhet bërë në nivel global. Për të marrë këtë informacion mund të përdoret një numër i madh burimesh, si psh klientët, furnizuesit, analistët financiarë, shoqatat e tregtisë, apo edhe revistat.

*Studioji këto organizata përse i përket masave dhe praktikave:* Duhet shënjestruar procese specifike të industrisë, duke përdorur studime të hollësishme të masave dhe praktikave, në mënyrë që të identifikohen kompanitë lider dhe alternativa për proceset e përdorura. Këto studime duhet të bëhen në mënyrë të atillë që të mbrohen të dhënat konfidenciale.

*Vizito organizatat e "praktikave më të mira" për të parë praktikën më bashkëkohore:* Gjatë vizitave në organizatat me praktikën më të mira mund të formohen grupe krahasuese. Kompanitë zakonisht bien dakord të shkëmbejnë informacion të vlefshëm brenda këtyre grupeve.

*Implemento praktika pune të reja e të përmirësuara:* Këtu përfshihet zgjedhja e praktikave më të mira dhe hartimi i planeve për t'i zbatuar ato, duke përdorur procedura si psh identifikimi i mundësive, gjetja e fondeve dhe "shitja e ideve" një organizate në mënyrë që të fitohen vlera.

#### **Metodologjia e krahasimit e OBD**

Më shumë hollësi në lidhje me metodologjinë krahasuese të OBD mund të gjenden tek *Manuali për Krahasimin Ndërkombëtar të Doganës* (OBD, 2002).

Metodologjia e OBD ka tre faza: planifikimin, ekzekutimin dhe implementimin e ndjekjen. Brenda secilës këtyre fazave ka shumë detyra që duhen kryer në mënyrë që krahasimi të kryhet me sukses. Më poshtë keni një përmbledhje të tyre.

#### **Planifikimi:**

- Përcakto qartë subjektin e krahasimit;
- Përcakto objektivat dhe kriteret që do të përdoren për të vlerësuar suksesin;
- Bini dakord nëse krahasimi do të bëhet për rezultatet (masa konkrete efikasiteti në ekonomi apo cilësi), apo për proceset (si kryhen punët);
- Identifikoj dhe përzgjidh partnerët e mundshëm; vendos nëse partnerët do të jenë tërësisht reciprokë apo pasivë;
- Harto një plan për krahasimin;
- Identifikoj të gjithë aktorët, si të brendshëm dhe të jashtëm, të cilët duhen konsultuar apo thjesht të mbahen të informuar mbi përparimin dhe rezultatet;
- Bini dakord mbi gjuhën që do të përdoret në takime ndërkombëtare dhe për raportin përfundimtar;
- Caktoni burime financiare dhe një ekip për krahasimin;

- Siguroni angazhimin, mbështetjen dhe miratimin e drejtuesve të lartë.

### Ekzekutimi:

- Mblidh dhe analizo të dhëna;
- Sigurohu që kupton plotësisht çdo procedurë, duke bërë edhe vizita në terren nëse duhet;
- Kur mbledh të dhëna, merr përkufizime dhe formula që lehtësojnë interpretimin e tyre;
- Jep përshkrime me shkrim të proceseve të zgjedhura, sëbashku me një listë pyetjesh për partnerët;
- Bini dakord mbi një program vizitash në terren, dhe sigurohu që qëllimi i vizitave të jetë i qartë;
- Përdor informacionin dhe të dhënat për të prodhuar përshkrime krahasuese, tabela, etj;
- Kërko shpjegime për mangësitë në performancë;
- Sigurohu që krahasimet të jenë domethënëse dhe të besueshme;
- Identifiko mundësi realiste përmirësimi;
- sigurohu që rekomandimet të jenë të arritshme;
- Shpjego pse bëhen rekomandime.

### Implementimi dhe ndjekja/monitorimi:

- Krijoni një plan implementimi;
- Pas përfundimit të implementimit, kryej një vlerësim.

## 9.1.3 Treguesit e performancës së mëparshme

Gjithmonë kanë ekzistuar tregues performancë për doganën dhe, në një shkallë më të ulët, edhe për agjenci të tjera kontrolli. Nevoja për të matur cilësinë ka dalë në pah shumë kohë më parë. Megjithatë treguesit ndonjëherë kanë qenë intuitivë e jo objektivë, hierarkia e vlerësonte doganierët kryesisht në bazë të vëllimit të përpunuar gjatë turnit apo ditës, radhëve që krijoheshin gjatë turnit të tyre dhe sigurisht numrit të zbulimeve që bëjnë gjatë së njëjtës periudhë kohe. Drejtuesit e përdorin këtë instrument për qëllimet e tyre, kurse sindikatat apo shoqatat e profesionistëve i përdorin të njëjtët tregues për të kërkuar rritjen e numrit të punonjësve apo kushte më të mira pune. Gjithashtu edhe industria e transportit ka përdorur gjithmonë tregues për të vlerësuar kohët e dorëzimit të mallit. Megjithatë edhe agjencitë e tjera që veprojnë në kufi kanë patur treguesit e tyre bazë, këto kryesisht bazoheshin në vlera statistikore (psh numri i përdoruesve gjatë një periudhe kohe) e jo në kohën e ofrimit të shërbimit.

Megjithatë, metodat e përdorura më parë për matjen e performancës në kufi shpesh sillnin: (i) shtim të burokracisë, (ii) rezultate mospërputhëse, dhe (iii) nevojën që administratat të justifikonin praninë e tyre.

### KUTIA 9.1

#### Statistikat apo treguesit e performancës

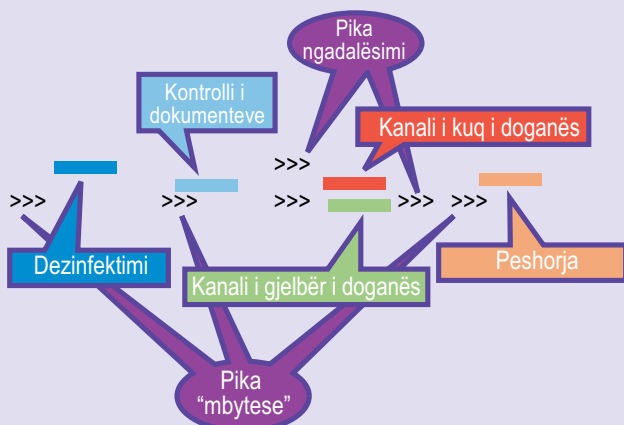
Agjencitë me procese të shkurtra nuk e ndjejnë shumë nevojën për llogaritjen e kohëve mesatare. Kjo vlen edhe për autoritetet e imigracionit (dmth rojen kufitare, policinë kufitare apo punonjësit e imigracionit), ku në shumicën dërrmuese të rasteve përpunimi i pasaportës zgjat nga 60 deri në 200 sekonda (në varësi të vendit). Kjo konsiderohet kohë e shkurtër në krahasim me procese të tjera administrative si zhdoganimi apo procedurat e tranzitit. E njëjta vlen për administratat rrugore, kur peshojnë çdo kamion që hyn (apo edhe në dalje) në vend, apo për punonjësit e shëndetit dhe karantinës që dezinfektojnë çdo automjet. Karakteristikë e këtyre proceseve është se ato janë universalë (pra të gjithë u nënshtrohen kontrolleve), kurse proceset doganore janë përzgjedhëse (pra disa automjete dhe persona mund të përjashtohen nga disa apo të gjitha kontrollet).

Vështirësia me proceset e shkurtra është se krijojnë radhë në hyrje, duke u përplasur me kontrolle më përzgjedhëse, qofshin këto përpara apo pas. Diagrama 10.1 ilustron pikat ku ka më shumë mundësi të krijohen hinka trafiku, dhe ato ku shpesh ka një “efekt fizarmonikë”. Agjencitë me përpunim të vazhdueshëm zakonisht nuk e përfillin kohën e pritjes. Megjithatë kontrolli i një pasaporte psh mund të zgjasë një minutë, nëse ka 20 makina në radhë, makinës së fundit do t’i duhet të presë pak më shumë se 20 minuta. Ajo para asaj do të presë 19 minuta, kurse ajo përpara 18 minuta. Rezultati është një kohë pritjeje e përgjithshme prej 210 minutash, e cila kur pjesëtohet me 20 makina jep mesataren prej 10 minutash e gjysëm për një makinë.

Supozojmë se pasagjerët e makinës së parë që arrin në doganë përpunohen për 5 minuta. Atëherë makina e dytë do të presë 8 minuta përpara se të arrijë tek pika e kontrollit e doganës. Këto 8 minuta do t’i shtohen kohës së pritjes së 18 makinave që presin për kontrollin e imigracionit, dhe koha mesatare e tyre tashmë do të shkojë në 12 minuta.

Situata përkeqësohet më tej tek stacioni i peshimit, ku punonjësit mund të presin për kontrollet doganore, ose të merren me mbërritjen e papritur të automjeteve nga kanali i gjelbër. Megjithatë, secila agjenci është e kënaqur me kohën e përpunimit të saj, e cila konsiderohet e arsyeshme sipas çdo standardi.

Diagrama 9.1. Vene ku mund të krijohen rradhë të gjata dhe “efekti fizarmonikë”



## ***Fletët e kontrollit apo lejehyrjet***

Deri në vitet 1980 shumë vende përdornin “fletëkontrollin” për të matur kohën e kalimit të një mjete në kufi (këto përdoren ende në disa vende). Qëllimi i përdorimit të tyre ishte i dyfishtë: (i) të jepte një tregues të kohës totale të kaluar në kufi nëpër të gjitha hapat dhe kontrollin e ndryshme administrative (përfshirë administratat jo-dogane); dhe (ii) më e rëndësishme, për tu siguruar që janë kryer të gjitha kontrollin, prandaj makina është lejuar të kalojë. Megjithatë, fletët e kontrollit kishin pasoja negative. Së pari, kur përdoren në mënyrë sistematike, ato shtonin një hap tjetër në proces: shoferëve u duhej të qëndronin në radhë në sportelet ku vuloseshin këto fletë, gjë që shtonte kohën e pritjes. Së dyti, përpunimi i këtyre fletëve ishte një procedurë e gjatë, sidomos atëherë kur nuk kishte kompjutera. Së treti, punonjësit e korruptuar filluan të përfitonin nga sistemi duke kërkuar para për ta vulosur fletën e kontrollit pa të cilën shoferët nuk dilnin dot nga PKK-ja. Së fundmi, nuk kishte mënyrë për të verifikuar saktësinë e të dhënave në fletën e kontrollit, dhe orët zakonisht shënoheshin me përafërsi.

Ky sistem u përmirësua më vonë kur shoferëve iu tha ta vulosnin fletën e kontrollit tek personi i cili kryente kontrollin. Kjo uli dukshëm kohën dhe koston, por për shkak se qëllimi kryesor i fletës së kontrollit ishte (dhe ende është) garantimi i respektimit të rregullave, ajo nuk ishte projektuar për hedhje të dhënash në kompjuter, por thjesht si evidencë veprimesh. Për këtë arsye shumica e fletëve të kontrollit ishte e vështirë për tu përpunuar, pasi vulat mbivendoseshin dhe informacioni shpesh ishte i palexueshëm, dhe përdorej vetëm në rastin e ndonjë hetimi. Vitet e fundit është arritur përparim, pasi disa vende kanë kompjuterizuar përpunimin e fletëve të kontrollit, kurse vende të tjera kanë automatizuar të gjithë procesin e marrjes së të dhënave. Megjithatë, fletët e kontrollit përdoren shpesh për të justifikuar praninë e një agjencie në kufi, e cila nuk është e nevojshme, si dhe për të siguruar fonde dhe personel.

Disa vende, si psh shtetet anëtare të BE nuk i kanë përdorur kurrë në shkallë të gjerë këto fletë kontrolli; në shumicën e rasteve ato përdoren për një kohë të shkurtër dhe për një numër të vogël automjete, kryesisht për të marrë të dhëna statistikore mbi një numër të kufizuar kamionësh si mostër. Ndonjëherë kamioni shoqërohet gjatë të gjithë procesit nga një punonjës kufitar, i cili plotëson fletën e kontrollit. Kjo përlllogaritje e përafërt e kohës së kalimit të kufirit konsiderohet e mjaftueshme aty ku lehtësimi i tregtisë ishte një përparësi, dhe një agjenci e vetme (Dogana) drejtonte shumicën, në mos të gjitha, proceset dhe kontrollin.

## ***Vlerësimet subjektive***

Megjithëse koha e përgjithshme e përpunimit nuk është llogaritur shkencërisht, çdo PKK në botë ka patur gjithmonë një ide të përafërt të kohëve të saj të

zhdoganimit. Kjo bazohet në përvojën e përditshme, ku doganierët llogarisin kohën e tyre të përpunimit, por jo kohën që udhëtarët kalojnë në radhë përpara përpunimit. Gjithashtu, në rastet e transaksioneve që kryhen në rrethana normale dhe pa probleme, Dogana jep vetëm kohën e përlllogaritur. Si rezultat, ka mospërputhje të mëdha mes kohëve të publikuara nga Dogana dhe atyre të raportuara nga tregtarët.

## ***Mbivendosjet e agjencive***

Në kundërshtim me atë që ndodh në BE, ku shumica e proceseve të kontrollit kufitar ose menaxhohen ose koordinohen ngushtësisht nga Dogana, në vendet në tranzicion kufijtë menaxhohen nga një sërë agjencish. Kjo e ka bërë edhe më të vështirë matjen e kohës. Secila agjenci ka shkallën e saj të matjes: Dogana e konsideron zhdoganimin çështje orësh, kurse rojet kufitare e vlerësojnë kontrollin e pasaportave si më pak se dy minuta. Megjithëse një diferencë prej 5% në kohët e agjencive Doganës mund t'i duket e papërfillshme, ajo prapëseprapë do të sjellë një shtesë prej gjysëm ore në kohën e përgjithshme të përpunimit, sidomos në krahasim me kontrollin e shkurtra të imigracionit. Për më tepër, ka diferencë kohe edhe mes posteve të ndryshme të kontrollit, e cila nuk matet. Në fillim të procesit të Doganës, importuesit dhe shoferët duhet të kërkonin shërbimet e një agjenti zhdoganues. Nuk është e qartë si llogaritet kjo kohë, pasi Dogana nuk mban përgjegjësi për punën e një agjenti të jashtëm. Agjencitë e tjera kanë procedurat e tyre, të cilat ndonjëherë nuk duan t'i matin. Ndonjëherë këto procedura mbivendosen pjesërisht apo tërësisht me përpunimin doganor, gjë që e bën edhe më të vështirë matjen e saktë të kohës. Së fundmi, zakonisht ishte dhe hapi i fundit i pagesës së të gjitha tarifave dhe taksave në një sportel të veçantë, të cilin asnjë nga agjencitë e pranishme në kufi nuk e llogariste gjatë matjes së kohës së vet të përpunimit.

## ***Kompjuterizimi***

Kur u kompjuterizuan për herë të parë veprimet doganore në vitet 1970, mbledhja e të dhënave për kohët e zhdoganimit u bë më e lehtë. Kjo zakonisht vlente për mallrat që zhdoganoheshin në ambiente doganore, që jo gjithmonë ndodhen në kufijtë gjeografikë. Megjithatë, kjo solli një mundësi të mirë për mbledhjen sistematike të të dhënave për kohën që duhej për lëshimin e mallrave për konsum vendas. Në ato kohë Dogana interesohej kryesisht të tregonte që procesi i zhdoganimit, nëse i gjithë dokumentacioni ishte në rregull, nuk e kalonte një limit të caktuar, i cili zakonisht ishte një ditë kalendarike. Qarkulluan shifra si psh 90% e ngarkesave zhdoganoheshin në më pak se 12 orë. Disa vende si Danimarka u zotuan t'i lëshonin ngarkesat brenda asaj kohe edhe nëse nuk ishte kryer zhdoganimi. Megjithatë, këto standarde shpërfillën statistikisht një çështje thelbësore, pyetjen se pse një ngarkesë specifike do më shumë kohë për

tu zhdoganuar sesa mesatarja? Për shkak të ndonjë parregullsie apo ngaqë kishte patur ndonjë vonesë procedurale? Nuk merrej parasysh koha mesatare, pasi patjetër duhet të kishte patur ndonjë parregullsi, e cila do të kishte dashur kohë të sqarohet e zgjidhet, e kështu ishin rritur kohët mesatare të lëshimit të mallit. E gjithë kjo ndodhte kur Doganat në vendet e zhvilluara përpiqeshin të demonstrojnë angazhimin e tyre për të ulur kohët e transaksioneve. Gjithashtu, kohët e lëshimit në kufi zakonisht nuk publikoheshin, pasi proceset kufitare nuk u kompjuterizuan aq herët sa veprimtaritë e zhdoganimit në brendësi të territorit.

Për këtë arsye, qasja e matjes së performancës nuk ishte tërësisht e besueshme. Megjithatë ajo ishte një instrument i thjeshtë menaxhimi për vlerësimin e efikasitetit, ajo nuk bënte mirë dallimin mes faktorëve të ndryshëm nga një PKK në tjetrën.

## 9.2. Arsyet pas treguesve të performancës në kalimin e kufirit

### 9.2.1. Kuadri ligjor

Situata filloi të ndryshonte kur filluan të dilnin në skenë instrumentet ndërkombëtare të lehtësimit të tregtisë dhe transportit, të shoqëruara nga një rritje e ndërgjegjësimit për nevojën për ndryshime në mënyrën si kryheshin veprimtaritë. Periudha pas tranzicioni në vendet e Evropës Qendrore dhe Lindore zbuloi vonesa të konsiderueshme në PKK, të cilat sigurisht që vinin si rrjedhojë e metodave të vjetra të punës. Ky ishte konteksti për krijimin e standardeve të reja ndërkombëtare dhe vendase, si më poshtë.

#### *Konventa Ndërkombëtare për Harmonizimin e Kontrolleve të Mallrave në Kufi*

Megjithatë “Konventa e Harmonizimit” nuk përmend në mënyrë specifike treguesit e performancës, ajo vendos një sërë standardesh që parashtrajnë praktikën e matjes dhe krahasimit me standardet.

Konventa e Harmonizimit:

- Ka për synim uljen e detyrimeve për përmbushjen e formaliteteve si dhe numrit dhe kohëzgjatjes së kontrolleve, sidomos nëpërmjet bashkërendimit kombëtar dhe ndërkombëtar të procedurave të kontrollit dhe metodave të përdorimit të tyre;
- Siguron thjeshtimin dhe trajtimin e përsheptuar të dërgesave tranzit;
- Nxiti krijimin e ambienteve kufitare të vetme, të përbashkëta (Shtojca 8), me harmonizim të procedurave të kontrollit.

Efikasiteti i këtyre përpjekjeve për reforma mund të vlerësohet vetëm nëpërmjet përdorimit të një metodologjie të unifikuar, të thjeshtë dhe të padiskutueshme. Kjo solli

nevojën e projektimit të një metode realiste të matjes së performancës në kufi, përgjatë korridoreve të tranzitit, apo në stacione zhdoganimi në doganat e brendshme. Konventa e Gjenevës e vitit 1982 ishte e para që krijoi një kuadër për punë serioze për matjen dhe krahasimin e performancës.

#### *Konventa e Rishikuar e Kiotos*

Konventa e Rishikuar e Kiotos (KRRK) vendosi praktikën më të mira për veprimtaritë doganore. Ajo pranon se shërbimet doganore nuk janë të vetmet që ekzistojnë në kufi, dhe bazohet në Konventën e Harmonizimit kur prezanton parimin se Dogana: (i) është operatori kryesor në kufi, (ii) ka aftësitë dhe cilësitë e duhura për të kryer kontrollin në emër të agjencive të tjera kur nevojitet (apo kur mund të justifikohet) dhe (iii) duhet të marrë përgjegjësinë për të lëshuar mallrat pasi është bindur se janë respektuar të gjitha detyrimet dhe kushtet ligjore. KRRK thekson nevojën për verifikime me përzgjedhje, bazuar në menaxhimin e rrezikut, i cili është ajo çka e dallon nga qasja tradicionale me kontrollin gjithëpërfshirës. Diçka tjetër e rëndësishme është fakti që solli nocionin se rreziku mund të ndryshojë shumë nga njëra agjenci në tjetrën dhe se Dogana ka aftësinë të përdorë kritere menaxhimi rreziku të ndryshme për të njëjtin transaksion (psh në rastin e kalimit të kufirit). KRRK futi për herë të parë edhe konceptin e “Menaxhimit të Bashkërenduar të Kufirit”, i cili sugjeron se Dogana duhet të jetë përgjegjëse për kontrollin që kryen në emër të agjencive të tjera, si dhe për kohëzgjatjen e tyre. Kapitulli 6 i Shtojcës së Përgjithshme të KRRK, “Kontrolli Doganor” përqendrohet edhe në temat e matjes së performancës dhe matjen e respektimit/përputhjes. Megjithatë qëllimi i matjes së respektimit (të akteve ligjore e nënligjore) është kryesisht të ndajë kategoritë e ndryshme të tregtarëve që kalojnë në doganë, ai kërkon një bazë të dhënash të saktë e cila mund të dalë vetëm nga matja e performancës.

#### *Legjislacioni vendas*

Disa vende kanë miratuar legjislacionin që kufizon kohën e përpunimit në kufi apo kohën e zhdoganimit në brendësi të territorit. Disa kode doganore apo ligje të tjera parashikojnë kohën maksimale për përpunimin e pasagjerëve, veturave, autobusëve apo kamionëve që kalojnë kufirin, ose përcaktojnë kohën maksimale për lëshimin e mallrave. Megjithatë, legjislacioni i tillë nuk është aq efikas sa mund të mendohet. Së pari, kufijtë kohorë vlejnjë vetëm për transaksionet e rregullta. Nëse një pasagjer nuk është i rregullt, apo nëse dokumentacioni i paraqitur për zhdoganimin e mallrave është i paplotë apo i papërshtatshëm, transaksioni hiqet nga krahasimi. Së dyti, legjislacioni mund të ketë një pasojë psikologjike, pasi kur punonjësit u vendoset një kufi kohor për përpunimin, ata priren ta përdorin të gjithë kohën në dispozicion, edhe nëse transaksionit nuk i nevojitet e gjitha.

## 9.2.2 Nevoja për tregues të besueshëm

Treguesit e mëparshëm ishin të fragmentizuar, pra shpesh ishin specifikë për një agjenci të caktuar, ose nuk merrnin në konsideratë kohët e pritjes gjatë procedurave të kalimit kufitar. Megjithatë konsideroheshin të dobishme, ato nuk shiheshin si të domosdoshme në një mjedis administrativ ku mbizotëronte një kulturë e fortë kontrolli dhe dyshimi ndaj sektorit privat. Gjithashtu ekzistonte një perceptim se vonesat ishin të shkurtra, dhe nuk kishte nevojë të shkurtoheshin. Kjo situatë ndryshoi radikalisht kur donatorët ndërkombëtarë filluan ta lidhnin mbështetjen e tyre për projektet infrastrukturore me përmirësimin e performancës. Atëherë filloi që treguesit tradicionalë të mos mjaftonin më.

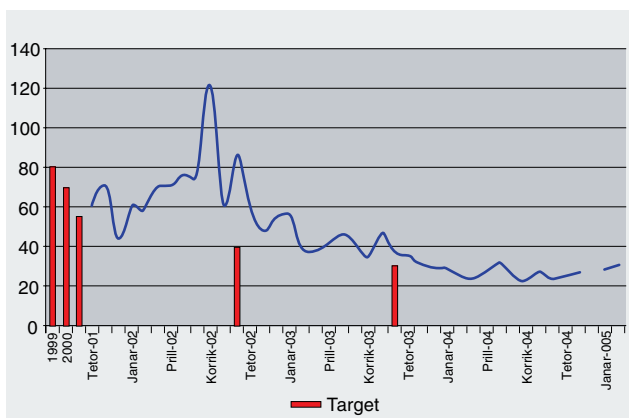
### *Qasja e re e përdorimit të treguesve*

Hera e parë që performanca u bë një element i rëndësishëm për efikasitetin e projekteve ishte në vitin 1998 në kuadër të Programit për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit në Evropën Juglindore (PLTTEJ), financuar nga Banka Botërore. Ky program kishte synim uljen e vonesave në kufi dhe korrupsionin në nivel rajonal dhe ishte organizuar në disa projekte në vende specifike. PLTTEJ mbështetej shumë në përdorimin e treguesve të performancës për të: (i) vendosur standarde, (ii) përcaktuar synime për përmirësim, (iii) vlerësuar performancën, dhe (iv) kombinuar performancën e PKK-së me performancën kombëtare. PLTTEJ ishte origjinal, pasi ai përdorte performancën për disbursime të mëtejshme, dhe krijonte mekanizma për korrigjime kur zbuloheshin performancë e pamjaftueshme.

Hapi i parë ishte krijimi i standardeve të përshtatshme. Për shkak se nuk ishin përhapur ende teknikat e matjeve metodike, për krijimin e standardeve përdorshin të dhëna subjektive të siguruar nga vende apo administrata të ndryshme. Fakti që objektivat vjetore bazoheshin në standarde shkaktonte parashikimin e vlerave tepër optimiste për uljet vjetore të kohës së përpunimit.

Siç tregohet në Grafikon 9.1, u deshën pothuajse katër vite për të arritur objektivat e projektit, kryesisht pasi shifrat e

**Grafiku 9.1 Synimet (targetet) dhe Kohët Aktuale të Përpunimit Kufitar**



standardit të viteve 1999 dhe 2000 ishin vendosur shumë të ulëta. Kohët në grafik tregohen me minuta.

Hapi i dytë ishte propozimi i uljeve vjetore të kohëve të kalimit kufitar, që shkonte në një ulje vjetore prej 20% të kohës totale. Pra, sa më poshtë standardi, aq më e paktë do të ishte ulja. Një vështirësi kryesore që doli në pah gjatë negociatave të projektit ishte se administratat doganore – klienti kryesor në kuadër të PLTTEJ – nuk pranonin përgjegjësi për kohën e përgjithshme të kalimit të kufirit, duke thënë se nuk kishin kontroll mbi mënyrat e punës dhe performancat e agjencive të tjera. Megjithatë, ato kuptuan shpejt se: (i) sipas instrumenteve ndërkombëtare, ato duhet të luanin rolin kryesor në menaxhimin e kufirit; (ii) ato mund të ushtronin ndikimin e tyre mbi operatorët e sektorit privat, të cilët edhe ata janë përgjegjës për vonesat; dhe (iii) Banka Botërore mund të ndihmonin në arritjen e bashkërendimit ndër-institucional, i cili deri atëherë kishte qenë i mangët.

Në fazën e tretë u vendosën mekanizma monitorimi në një sërë vendndodhjesh pilot përgjatë rrugëve kryesore të tranzitit dhe në qendra të mëdha industriale.

Në çdo vend u krye një studim dhe analizë vjetore e performancës kufitare, nën mbikëqyrjen e rreptë dhe monitorimin në kuadrin e PLTTEJ. Gjithashtu, dy takime në vit të një Komiteti Drejtues Rajonal u krijuan mundësinë vendeve pjesëmarrëse të shkëmbejnë të dhëna performancë dhe të krijojnë kushtet e duhura për arritjen e standardeve më të mira rajonale.

### *Rezultatet e përdorimit të treguesve*

Bazuar në parimin që ajo që matet menaxhohet, treguesit e performancës nxorën në pah mangësitë procedurale dhe sugjeruan përmirësimet e mundshme. Përveç kohëve të kalimit të kufirit u monitorua edhe numri i inspektimeve që rezultojnë në zbulim parregullsish. Matja e performancës u krye edhe në lidhje me numrin e automjeteve komerciale që lejoheshin të kalonin në më pak se 15 minuta. Të dy këta tregues shumë shpejt zbuluan parregullsi në: (i) inspektimin e plotë të çdo automjeti që kalon kufirin, (ii) inspektimin e përsëritur të të njëjtit automjet nga agjenci të ndryshme, (iii) kontrolle të kryera në kufi por që mund të kryhen në brendësi të territorit, dhe (iv) zakonet e operatorëve privatë, të cilët luanin një rol të madh në vonesat në kufi. Të dhënat sasiore bënë të mundur që drejtuesit e doganës të kërkonin reforma strukturore dhe bashkërendim ndër-institucional më të mirë, psh konsolidimin e kontrolleve, kontrolle të përbashkëta me rojet kufitare, kontrolle gjithëpërfshirëse të bazuar në rreziqet, si dhe një partneritet më të mirë me bashkësinë e tregtisë. Një rezultat tjetër i rëndësishëm ishte aftësia për të testuar në kohë reale efektet e procedurave të reja të thjeshtuara të nisura në vendndodhje pilot.

Gjatë viteve Banka Botërore ka vazhduar të përdorë matje të rregullta të performancës për të:



- t'i kthyer treguesit në shtytës të përpjekjeve për modernizim;
- vendosur objektiva për efikasitetin e projektit;
- vlerësuar performancën dhe matur kursimet;
- testuar dhe vlerësuar procedurat e reja, paralelisht me sigurimin e të dhënave për të parë nëse janë arritur objektivat e të ardhurave;
- përshtatur oraret e punës (kërkesë e Konventës për Harmonizim);
- vlerësuar përpunjen mesatare, për të lehtësuar segmentizimin e klientëve sipas politikave të kontrollit që kanë agjencitë e ndryshme të kontrollit kufitar.

### Sistemet e matjes së performancës

Megjithëse ka ndryshime domethënëse mes sistemeve të ndryshme që janë projektuar nga organizata të ndryshme ndërkombëtare, duhet vënë re se ato gjithashtu shërbejnë për qëllime të ndryshme.

- Studimi kohë-kosto i kryer nga UNESCAP (Komisioni Ekonomiko-shoqëror i OKB për Azinë dhe Paqësorin) bazohet kryesisht në korridoret në Azinë Qendrore dhe Lindore. Megjithëse studimi bazohet në disa anketime të kamionistëve dhe tregon hinkat që krijohen në kuadër të kohëve të pritjes, analiza kryhet veçmas. Studimi kohë-kosto nuk është rishikuar kohët e fundit, megjithëse nëse do të ishte rishikuar do të tregonte evoluimin e vonesave përgjatë rrugëve kryesore të tranzitit, duke treguar kështu fusha të tjera për reforma.
- Studimi i Kohës së Lëshimit (SKL) i hartuar nga OBD është një instrument i fuqishëm për analizimin e hollësishëm të proceseve të doganës. Falë kompjuterizimit që i është bërë kohët e fundit, ai ka opsione për matjen e vonesave për shkaqe të tjera përveç Doganës, nëpërmjet përdorimit të funksioneve që njoftojnë për ndërprerje të procesit të zhdoganimit. Megjithatë, SKL mbështetet shumë në të dhënat e deklaratave doganore, të cilat mund të mos jenë gjithmonë të disponueshme në PKK, dhe megjithëse metodologjia u është përshtatur PKK-ve tokësore (fillimisht ishte krijuar për porte detare), ajo kërkon marrjen e të dhënave për një kohë të shkurtër, e cila mund të mos përfaqësojë prirjet afatgjata. SKL, i cili është kryer në shumë vende anëtare të OBD, kërkon shumë burime dhe mund të kryhet vetëm një herë apo dy herë në vit. Megjithatë, ai mbetet instrumenti më i mirë analitik për vlerësimin e performancës dhe mangësive të Doganës.
- Metodologjia PLTTEJ është krijuar për të matur radhët e gjata në PKK-të tokësore në Ballkan. Ajo bazohet në konceptin e "kutisë së zezë": kohët maten nga momenti që automjeti mbërrin në radhë në vendin e daljes, derisa largohet nga PKK-

ja e anës tjetër të kufirit. Informacioni tjetër që mbledhet është nëse automjeti u inspektua apo jo, dhe çfarë rezultati pati inspektimi. Matja bëhet duke përdorur vëzhgues (zakonisht personel kufitar jashtë shërbimi) të vendosur në të dyja anët e kufirit në hyrje të PKK-së dhe në vijën e kufirit. Raportet e tyre hidhen në një bazë të dhënash, sëbashku me raportet që u janë dhënë vëzhguesve për automjetet që inspektohen fizikisht. Matja bëhet për një periudhë 72 orëshe çdo muaj, gjithmonë në ditë të ndryshme, duke siguruar kështu një studim të besueshëm dhe të barazvlefshëm mes orëve të pikut dhe atyre të qeta. Herë pas here mund të kryhet edhe një analizë më e hollësishme, mes posteve të ndryshme të kontrollit, por në kundërshtim me sistemin *Laufzettel*, kjo nuk bëhet sistematikisht. Edhe sot e kësaj dite është sistemi PLTTEJ ai që ka mbledhur të dhënat më të plota për vendet e Evropës Juglindore.

- Bashkimi i Transportit Rrugor Ndërkombëtar (IRU) ka një faqe ku publikon kohët e kalimit të kufirit, të cilat në internet dalin si një hartë interaktive: [www.iru.org/bwt-app](http://www.iru.org/bwt-app). Fatkeqësisht, informacioni aty nuk është shumë i hollësishëm.
- Grupi i Bankës Botërore publikon treguesit e Të bërit Biznes, me klasifikime vjetore të vendeve. Ky studim bazohet në operatorë të përzgjedhur sipas një protokollit të sofistikuar dhe përqendrohet kryesisht tek vonesat përpara importit (si psh për marrjen e licencave dhe lejeve), dhe jo aq shumë tek kohët e përpunimit kufitar. Kjo ndonjëherë sjell mospërputhje mes shifrave të Të bërit Biznes dhe vlerave të përpunimit kufitar të matura me instrumente të tjera.
- Një instrument tjetër është Indeksi i Performancës Logjistike (IPL) i hartuar kohët e fundit nga Banka Botërore, i cili u projektua në bashkëpunim me një universitet finlandez. IPL është një përpjekje për të kombinuar matjen sasiore dhe një vlerësim subjektiv. Bazohet kryesisht në anketime të përdoruesve nëpërmjet pyetësorëve të hollësishëm e të mbyllur të cilët përdoren për të përcaktuar mjedisin administrativ të proceseve të zhdoganimit në kufi dhe në brendësi të territorit. Metodologjia IPL mund të përdoret në bashkëpunim me sistemin PLTTEJ.
- Anketimi *Laufzettel* (gjermanisht: etiketë kontrolli ose *gjurmes*) u organizua nga BE për Vendet Baltike. Ky studim përfshinte të gjitha deklaratat e përpunuara gjatë një periudhe prej 7 ditësh të njëpasnjëshme me qarkullim normal, për të siguruar një përfaqësim të saktë. Ai u krye në të paktën një zyrë doganore në kufirin e çdo vendi, kryesisht në PKK tokësore, në bashkëpunim dhe bashkërendim me zyrën doganore homologe të vendit fqinj.

Studimi filloi që nga momenti i ndalimit në radhë tek lëshimi nga ana tjetër e kufirit, dhe përfshinte të gjitha proceset (pra jo vetëm Doganën) si dhe kohën e pritjes pa vepruar. U përdor një formular i hollësishëm që plotësohej për çdo makinë, dhe për çdo hap kontrolli. *Laufzettel* kapte të gjitha të dhënat dhe jepte një analizë të hollësishme të kohëve të përpunimit dhe kohës së përpunimit kufitar në total. Disavantazhi i kësaj qasjeje është se kërkon shumë burime.

- Polonia i ka kompjuterizuar të dhënat për lëvizjet ndërkuftare. Çdo kamion që hyn në një PKK polake merr një kartë elektronike, e cila lexohet nga makineritë në çdo hap të procesit të zhdoganimit, si dhe në postet e kontrollit të agjencive të tjera. Ajo siguron të dhëna statistikore gjithëpërfshirëse, si dhe përdoret edhe si fletë kontrolli. E vetmja mangësi është se kjo kartë regjistron kohën në radhë përpara hyrjes në ambientin e PKK-së. Të dhënat mbi vonesat në kufi publikohen në faqet e internetit të zyrave doganore të ndryshme dhe përditësohen disa herë në ditë.
- Në Azinë Qendrore nisi matja e korridoreve me përdorimin e metodologjisë PLTTEJ, në kombinim me ditaret e udhëtimeve dhe intervistimin e shoferëve. Ky studim u përforcua me përdorimin e kamionëve me nga një vëzhgues të cilët kontrollonin për ndalesa të kamionëve përpara mbërritjes në PKK.

Në të gjitha rastet, instrumentet analitike vendase janë të nevojshme për interpretimin e të dhënave. Funkzioni

kryesor i këtyre metodologjive është ai i kombinimit të informacionit të vazhdueshëm me kapacitetin analitik për të kuptuar vonesat dhe ndërveprimet mes hapave të ndryshme të përpunimit. Për këtë arsye, metodologjitë duhet të përdoren të ndërthurura me njëra-tjetrën. Psh, sistemi matës PLTTEJ siguron të dhëna të besueshme dhe një tendencë evolucioni, si dhe mundësinë që të kryhet rregullisht; në mbështetje të tij, një herë në vit apo në dy vjet mund të përdoret SKL, për të përfituar një analizë të hollësishme të procedurave doganore dhe për të gjetur arsyet për evolucionin e zbuluar.

Për shkak se qëllimi i matjes së performancës është vlerësimi i rezultateve të projektit, mund të thuhet që pasi të ketë mbaruar projekti, do të ketë ikur dhe nevoja për matjen e performancës. Por nuk ndodh gjithmonë kështu, për këto arsye: Së pari, disa vende kanë vazhduar matjen e performancës shumë kohë pas përfundimit të projekteve për zhvillimin e infrastrukturës së doganës apo kufirit. Së dyti, disa administrata doganore dëshirojnë të vazhdojnë monitorimin e rregullt ndërmjet analizave të SKL. Dhe së treti, disa administrata kanë zbuluar se matja e performancës është një instrument i rëndësishëm menaxhimi për përdorimin e burimeve dhe planifikimin e veprimtarive.

Institucionalizimi i matjes së performancës ka nxjerrë në pah disa vështirësi në lidhje me: (i) objektivat, që shërbejnë si aktivizues, (ii) ndikimet e jashtme, (iii) vështirësi në përkufizim dhe interpretim, dhe (iv) fërkime ndër-institucionale. Megjithatë, përvoja e përfituar ka bërë të mundur përpunimin e metodave të matjes së performancës dhe përfitim të treguesve më të qartë, të cilët mund të përdoren për monitorim dhe krahasim.

## KUTIA 9.2

### Krahasimet me standardet dhe treguesit në BE dhe vendet e Amerikës Veriore

Disa vende të BE dhe të Amerikës së Veriut kohët e fundit kanë rritur përdorimin e treguesve të performancës së doganës për qëllime menaxhimi. Disa kanë vendosur disa standarde (psh brenda një kohe të shkurtër duhet të përpunohet një përqindje e lartë importesh), kurse të tjera kanë vendosur objektiva (psh nivele të zbulimit të kontrabandës). Në disa raste, punonjësit ndajnë mes tyre shpërblimet që marrin kur arrijnë objektivat, të cilat janë vendosur kolektive.

Këto standarde kanë më shumë vlerë për Doganën sesa sektorin privat, pasi shumica e operatorëve e dinë tashmë se ngarkesat duhet të lëshohen brenda një kohe të shkurtër, në mos menjëherë. Nga ana tjetër, devijimi nga standardet bën të mundur që qendra të vlerësojë mënyrën e punës dhe të shqyrtojë procedurat dhe organizimin.

Ndonjëherë objektivat janë më të diskutueshëm. Megjithatë vlerësimi i ritmeve mesatare të zbulimeve gjatë verifikimeve

pas zhdoganimit është praktikë e mirë, mund të jetë më e vështirë të shtrihen këto objektiva edhe në zyra vendore pas zhdoganimit, sidomos në një mjedis ku importuesit mund t'i zhdoganojnë mallrat kur të duan. Kjo vlen akoma më shumë për objektivat e zbatimit të ligjit, pasi rajoneve doganore mund tu caktohet një vëllim vjetor për zbulimin e kontrabandës/trafikut (sidomos droga), i cili përlogaritet në bazë të rezultateve të vitit të mëparshëm. Arritja (ose mosarritja) e standardeve ka pasoja mbi vlerësimin e menaxhimit, bonuset e performancës dhe vlerësimin e personelit. Si rrjedhojë, ka shumë situata ku njësitë vendore përpunon të arrijnë shifrat e performancës duke iu vënë pas shkeljeve relativisht të lehta, gjë që sjell një numër të konsiderueshëm çështjesh, por në kurriz të hetimeve më serioze, gjë që kërkon shumë burime dhe sjell rezultate të pakta.

## 9.3 Përdorimi i treguesve të performancës

Programi PLTTEJ përdori të dhëna të mbledhura çdo muaj për një periudhë 4-5 vjeçare për të hartuar një përmbledhje të dhënash për 30 PKK dhe stacione të brendshme, e cila është më e plotë deri më sot. Këto ambiente, të njohura si “vende pilot” u përzgjedhën sepse ndodheshin në korridore kryesore ndërkombëtare apo ishin stacione të mëdha dhe konsideroheshin si përfaqësuese të veprimtarive ndërkufitare në të gjithë Evropën Juglindore. Metodologjia u përditësua rregullisht për të siguruar që të dhënat e mbledhura përfaqësonin situatën e përgjithshme në terren, dhe se çështjet ekstreme ishin izoluar, kurse madhësia e mostrave u zvogëlua gradualisht për të kufizuar kostot e mbledhjes së tyre. Fakti që metodologjia është kaq e besueshme bëri të mundur përdorimin

e saj për qëllime të tjera, veç monitorimit. Fakti që sistemi PLTTEJ është sistemi më i plotë i mbledhjes së të dhënave për performancën ka sjellë kopjimin e tij në shumë vende të tjera, megjithëse në shkallë më të vogël. Seksioni i mëposhtëm përshkruan përvojën e përfutur si dhe mësimet e marra gjatë programit PLTTEJ, si dhe mënyrat se si këta tregues ndihmojnë në menaxhim dhe në përdorimin e instrumenteve për reformë.

### 9.3.1 Mbledhja dhe përpunimi i të dhënave të performancës

*Gjatë përgatitjes për projektin PLTTEJ u identifikuan nevojat për të dhëna dhe u shpreh qartë progresi që pritej në performancë.* Tabela 9.1 tregon vlerat bazë dhe objektivat e rena dakord për kohëzgjatjen e projektit. U publikua dhe një manual metodologjik për të ndihmuar në interpretimin e treguesve të ndryshëm.

**Tabela 9.1 Matricë e Synimeve të Performancës**

Treguesit	Dhjetor 99	Shtator 2000	Shtator 2001	Shtator 2002	Shtator 2003
	Aktualë*	Të synuar	Të synuar	Të synuar	Të synuar
<b>1. Performanca e zhdoganimit në PKK pilot</b>					
<b>Terminal pilot i brendshëm</b>					
Koha e zhdoganimit të importit (minuta)	90	80	60	50	30
Kontrolli fizik (%)	15	12	10	8	5
Kamionët të zhdoganuar në më pak se 15 min	0	0	10	25	50
Parregullsi/nr i zhdoganimeve (%)	5	8	10	12	15
<b>PKK Pilot 1</b>					
Kontrolli i kamionëve (%)	15	12	10	8	5
Parregullsi/nr i zhdoganimeve (%)	2	5	10	20	40
Koha mesatare e daljes nga kufiri (min)	60	28	25	23	20
Koha mesatare e hyrjes në kufi (min)	60**	28	25	23	20
Rastet e kapura me korrupsion gjatë studimit (%)					
Rastet e raportuara me korrupsion (numër)					
<b>PKK Pilot 2***</b>					
Kontrolli i kamionëve (%)	15	12	10	8	5
Parregullsi/nr i zhdoganimeve (%)	2	5	10	20	40
Koha mesatare e daljes nga kufiri (min)	30	28	25	23	20
Koha mesatare e hyrjes në kufi (min)	30	28	25	23	20
Rastet e kapura me korrupsion gjatë studimit (%)					
Rastet e raportuara me korrupsion (numër)					
<b>2. Arritjet e objektivave për zhvillim</b>					
Kosto doganore total për të ardhura të mbledhura	1.3	<1.5	<1.5	<1.5	<1.5
Të ardhurat e mbledhura për punonjës	480	530	580	640	700
Pagat për të ardhura të mbledhura (%)	.63	<0.7	<0.7	<0.7	<0.7
Vëllimi i tregtisë për nr personeli	800	880	970	1060	1160
Numri vjetor i deklarimeve për punonjës	267	300	350	600	1000
Kostoja e transportit për mallrat kryesore të eksportit të tregtuara me partnerët kryesorë (US\$ - bazë 100 në 1999)	100	100	98	96	94
Vlera e importeve të regjistruara (në milionë US\$)	4900	5300	5750	6200	6650
Vlera e eksporteve të regjistruara (në milionë US\$)	3900	4450	4900	5400	5880

\* Vlerat bazë janë dhënë nga administrata, pa ndonjë matje precize.

\*\* Intervistat me sektorin privat treguan që për të kaluar kufirin (nga secila anë) duhet 3-4 orë, kurse një studim i doganës tregoi 28 minuta. Për këtë arsye u përdor një mesatare prej 1 orë, në mungesë të të dhënave të besueshme.

\*\*\* Secili vend i PLTTEJ identifikoi të paktën 2 stacione kufitare dhe një terminal zhdoganimi të brendshëm.

Pati tre kategori treguesish:

- Vlerat e PKK-së vendore (“PKK-ja pilot”). Këto bazoheshin kryesisht në vlera kohore, me disa të dhëna të tjera mbi inspektimet fizike dhe raportin e zbulimit të parregullsive. Parimi ishte që kufiri trajtohej si një “kuti e zezë”, ku regjistroheshin vetëm kohët e hyrjes dhe daljes, pavarësisht se cila agjenci përfshihej në përpunim dhe/apo vonesë. Kjo konsideroj e domosdoshme, pasi shmangte hedhjen e fajit për vonesën tek një agjenci specifike (që mund të ishte e pasaktë në fazën fillestare të projektit), krijonte një sens pune në ekip mes agjencive në kufi, si dhe u ofronte administratave vendore mundësinë të analizonin të dhënat dhe të nxirrnin përfundime të sakta. Ideja ishte të matej koha nga këndvështrimi i shoferit të kamionit, nga fillimi në fund të procesit të kalimit të kufirit, mundësisht në të dyja vendet në të njëjtën kohë. Regjistrimi i inspektimeve fizike dhe rasteve të zbulimit kishte për qëllim të tregonte, në një kulturë me kontrolle 100%, ineficencën e asaj qasjeje dhe koston e lartë të zbulimeve;
- Vlerat e terminaleve për zhdoganimin e brendshëm (“projekte pilot”). Në kundërshtim me atë që ndodhte në PKK, aktori kryesor në terminalet e brendshme ishte administrata doganore, e cila ndihmohej pak nga agjencitë e tjera. Gjatë matjes u përlogarit edhe roli i agjentëve zhdoganues, i cili bëhet i rëndësishëm kur mallrat zhdoganohen për një regjim doganor përfundimtar;
- Treguesit kombëtarë mblidheshin çdo vit, gjë që lehtësonte krahasimet nga një vit në tjetrin si dhe mundësonte krahasimet ndërkombëtare, të cilat sigurisht janë të dobishme nëse merret parasysh fakti që administratat doganore të vendeve të ndryshme mund të kenë mandate të ndryshme.

**Duhej të krijohej një procedurë për mbledhjen e të dhënave.** Për shkak se objektivi ishte institucionalizimi i matjes së performancës, do të kishte qenë logjike që i gjithë procesi i matjes t’i lihej në dorë Doganës. Kjo do

të kishte qenë në përputhje edhe me Konventën për Harmonizim, e cila në Nenin 1 të Shtojcës 1 thotë se “kontrollet e tjera duhet të harmonizohen me kontrollet doganore sa të jetë e mundur” dhe në Nenin 3 të Shtojcës 1 thotë se kontrollet duhet të kryhen njëkohësisht dhe/ose t’i delegohen Doganës.

Kjo zgjidhje nuk u ndërmor tërësisht për tre arsye. Së pari, procesi i matjes së performancës ishte krejtësisht i ri dhe kërkonte një qasje konsistente në të gjithë rajonin për sa i përket metodologjisë së mbledhjes së të dhënave dhe analizës. Së dyti, për shkak se performanca e kënaqshme ndikonte në rimbursimin financiar, të dhënat duhet të ishin krejtësisht të besueshme, pa rrezik për konflikt interesi në nivel mbledhjeje. Dhe së treti, mjedisi ekzistues me rojet kufitare që luajnë një rol të fortë, pothuajse drejtues, e bën më të vështirë mbajtjen nën kontroll nga Dogana të procedurave të mbledhjes së të dhënave.

Për pothuajse të njëjtat arsye pati një ndjesi që përfshirja e sektorit privat në ato kohë nuk do të ishte një zgjidhje e përshtatshme. Një arsye tjetër për përfshirja e fortë e sektorit privat ishte jo-realiste ishte se objektiva ishte arritja e një marrëveshjeje për përfaqësimin e treguesve, dhe se do të kishte patur mosmarrëveshje mes tregtarëve dhe administratave në lidhje me rezultatet.

Atëherë opsioni që u përzgjedh ishte një ndërthurje e vëzhguesve të brendshëm dhe të jashtëm. Veprimtaritë e mbledhjes së të dhënave u monitoruan nga ekipe këshillimore të Nismës për Bashkëpunimin në Evropën Juglindore/SECI dhe PLTTEJ (STAT-et), por të dhënat u mblodhën nga personel ligjzbatues vendas, jashtë shërbimi, të vendosur në hyrje të PKK-ve dhe në vijën e kufirit. Sa herë që ishte e mundur në vendin fqinj kryhej një mbledhje e të dhënave në të njëjtën kohë. Vëzhguesit mbanin shënime në një fletë të thjeshtë me tabela numrin e regjistrimit dhe kombësinë e automjeteve, si dhe orën e vëzhgimit. Në fund të periudhës së mbledhjes së të dhënave, informacioni i hedhur në fletë hidhej në një bazë të dhënash duke përdorur targën për të lidhur të dhënat në hyrje dhe dalje (shih Tabelën 9.2 më poshtë). Në çdo pikë vëzhgimi përdorej një fletë ndryshe.

**Tabela 9.2 Regjistri i Mbërritjes/Largimit të Kamionëve**

Vendi \_\_\_\_\_ Data/Ora \_\_\_\_\_

Targa	Vendi i regjistrimit	Koha e mbërritjes/largimit

Tabela 9.3 Raporti Kontrolli i Kamionit

Vendi _____	Data/Ora _____
Targa e kamionit _____	
Koha e fillimit _____	Koha e mbarimit _____
Arsyet për inspektim _____	
_____	
Veprimet e ndërmarra _____	
_____	
Rezultatet e inspektimit _____	
_____	
Parregullsi të zbuluara: Po _____ Jo _____	
Punonjësi inspektues: _____ (Firma)	
_____ (Emër, mbiemër)	

Kur ka një kontroll fizik, inspektorit i kërkohet të plotësojë një formular të veçantë. Ky formular merret kur automjeti largohet nga PKK-ja.

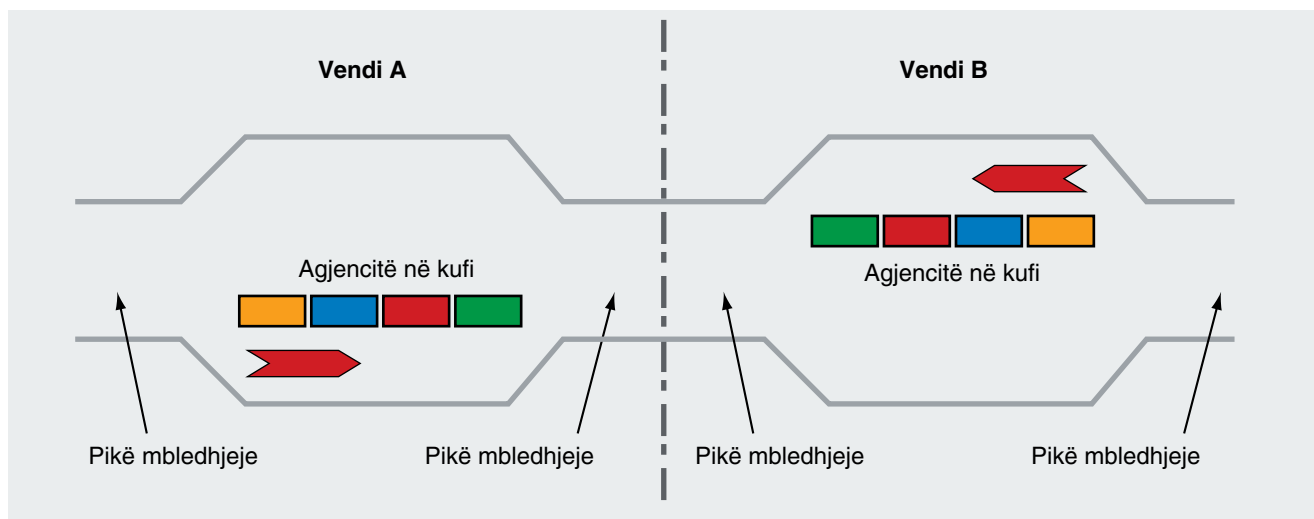
Diagrama 9.2 më poshtë tregon se ku ishin vendosur vëzhguesit në PKK. Pika e mbledhjes së të dhënave lëvizte në drejtim të kundërt me lëvizjen e automjeteve sa herë krijoheshin radhë, pasi parimi ishte që kamioni duhet të regjistrohej sapo të fillonte të priste. Kur radhët shpërndareshin në hyrje të PKK-së (psh kur autoritetet policore i mbanin kamionët në grupe më të vogla me intervale mes tyre, për të lejuar automjetet më të vogla që t'i kalonin), matja fillonte në grupin e fundit të madh të automjeteve, jashtë PKK-së.

Sapo fituan përvojë, ekipet e mbledhjes së të dhënave u bënë më të pavarur, dhe STAT-et thjesht caktonin datat e mbledhjes, duke përgatitur fletët e të dhënave dhe llogaritur kohët mesatare. STAT gjithashtu kryente

audite të rastësishme të të dhënave për tu siguruar se respektoheshin standardet e mbledhjes së të dhënave. Në disa raste të rralla (sidomos kur kohët mesatare po përkeqësoheshin dhe mund të ndikonin për keq në vlerësimin e projektit nga Banka Botërore), STAT zbuloi se kohët ishin hedhur vetë pas kohës së vërtetë të mbërritjes). Kjo ishte e lehtë për tu zbuluar pasi të dhënat nga vendi i daljes krahasoheshin me ato të vendit të hyrjes, dhe do të kishte qenë e vështirë që vëzhguesit në dy pika mbledhjeje të hidhnin njëkohësisht të dhëna të rreme që përputhen. Kur ndodh kështu, nëse janë ndryshuar vetëm disa evidenca, ato thjesht hiqen nga studimi; përndryshe e gjithë veprimtaria e mbledhjes së të dhënave duhet të fillojë nga e para.

**Vëmendje duhet t'i kushtohet edhe standardeve të analizimit të të dhënave.** Mbledhja e të dhënave kryhej çdo muaj për 72 orë, gjë që fillimisht konsiderohej e mjaftueshme për të siguruar një analizë të besueshme.

Diagrama 9.2 Pikat e Mbledhjes së të Dhënave



Megjithatë, më vonë u mendua se kohët e përpunimit mund të jenë ndryshe në ditë piku dhe ndryshe në ditë normale. Kështu që qasja u përshtat për të përdorur periudha të ndryshme mbledhjeje nga një muaj në tjetrin (psh nga e hëna në të mërkurë në muajin e parë, e martë-e enjte në të dytin, etj). U përdor kjo formulë:

	Dita më e ngarkuar	Ditë normale	Jashtë sezoni	Totali i kamionëve
Numri i kamionëve	nB	nN	nO	tT
% në total	pB	pN	pO	100
Koha mesatare/kamion	tB	tN	tO	
Treguesi i përshtatur	$I_1=(tB \cdot nB)/tT$	$I_2=(tN \cdot nN)/tT$	$I_3=(tO \cdot nO)/tT$	
Treguesi agregat				$=I_1+I_2+I_3$

Kur u kopjua metodologjia PLTTEJ nga vende të tjera, këto të fundit përdorën një metodë më të thjeshtë. Tre mbledhjet e para mbulonin të gjitha ditët e javës. Rezultatet e nxjerra mundësonin përcaktimin e asaj dite të javës dhe asaj dite në muaj, mesatarja e të cilave ishin më afër mesatares javore që ishte llogaritur fillimisht. Pastaj u vendos që të merrej ajo ditë e çdo muaji si periudhë pilot për mbledhjen, ose, atëherë kur kërkohej një analizë më e gjerë, merrej e gjithë java në të cilën binte ajo ditë. Ky sistem funksiononte mirë në porte detare, ku ngarkesa e punës varet shumë nga mbërritja e trageteve të programuara.

Një vështirësi tjetër ishte hapësira kohore e përgjithshme. Megjithëse ishte deklaruar që të gjitha automjetet do të zhdoganoheshin në më pak se një ditë, pati raste në terminale të zhdoganimit të brendshëm apo edhe në PKK ku vonesat ishin më të gjata. Periudha 72 orëshe ishte e mjaftueshme kur malli mbërrinte ditën e parë dhe ndoshta edhe ditën e dytë të periudhës së mbledhjes. Gjithashtu, konsiderohej e padrejtë të fajësoheshin autoritetet për një vonesë që mund të ishte shkaktuar nga një gabim procedural nga importuesi, ose në rastin e zbulimit të një kontrabandimi/trafikimi. Kjo u zgjidh duke eliminuar vonesat ekstreme për çdo grup kampion të dhënash, për aq kohë sa ato nuk kalonin 5% të të gjitha të dhënave të marra për analizë. Kjo rezultoi e mjaftueshme për të mos shtrembëruar kohën mesatare të përgjithshme apo vlerat mesatare, si dhe zgjidhte problemin e kohëzgjatjes së pazakontë të disa zhdoganimeve.

Në терминалет e zhdoganimit të brendshëm (TZHB), të dhënat mbledheshin nga mbërritja e një kamioni në zonën e kontrollit të doganës, tek nxjerrja nga Dogana e një shënimi për lëshimin. Vonesa që mund të ndodhë nga lëshimi i kamionit nga Dogana deri në largimin e kamionit nga TZHB nuk matet, pasi kjo varet vetëm nga shoferi. Nga ana tjetër, është e rëndësishme të mbahet shënimi kohë e mbërritjes, pasi ka lidhje me përgatitjen e deklaratës nga agjenti zhdoganues.

Për zhdoganimin e brendshëm u vendos që kur mallrat mund të zhdoganoheshin direkt në ambientet e importuesve (duke shmangur kështu detyrimin që transportuesi të paraqitej në Doganë përpara se të shkarkonte mallrat), koha e përllogaritur të ishte zero, duke i dhënë kështu përparësi zhdoganimit në ambientet e veta.

Në të gjitha vendndodhjet pilot, periudha e mbledhjes së të dhënave njoftohej sa më vonë të ishte e mundur, për të shmangur manipulimin e të dhënave dhe qarkullimit. Datat vendoseshin nga STAT-et, dhe njoftoheshin ditën përpara, dmth kur turnet ishin ndarë tashmë.

### 9.3.2 Zbulimet kryesore

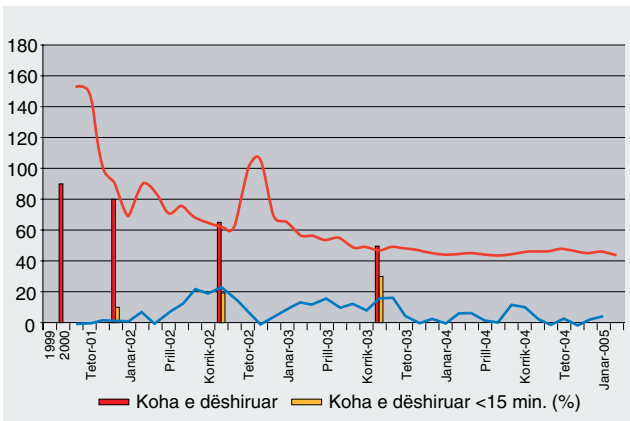
Treguesit filluan të pranoheshin gjerësisht pasi filluan të përdroreshin. Megjithatë fillimisht pati disa ngurrime: çështjet kufitare konsideroheshin ende si çështje të sigurisë kombëtare. Disa organizata i konsideronin këto projekte si ndërhyrje në punët e tyre. Të tjerët, nëse nuk shihnin ndonjë përfitim të drejtpërdrejtë nga programi i huazimit të Bankës Botërore, e bënë të vështirë implementimin. Pati tre probleme kryesore të cilat u tejkaluan vetëm falë diplomacisë së STAT:

- Nocioni i një treguesi global për të gjitha proceset kufitare ishte në kundërshtim me zakonet e përgjithshëm të agjencive për t'ia hedhur fajin agjencive të tjera për vonesat; çdo agjenci (sidomos Dogana) dëshironte të ishte përgjegjëse vetëm për procedurat e veta dhe kohët e tyre, dhe nuk ishte e përgatitur të merrte në shqyrtim faktorët e jashtëm (si psh sjellja e kamionistëve apo agjentëve zhdoganues të cilët edhe ata ishin shkaktarë vonesash);
- Të gjitha agjencitë kufitare e kundërshtonin fuqishëm matjen e kohës të qëndrimit në radhë. Ato më në fund u bindën me argumentin se kohët e pritjes nuk i atribuoheshin vetëm administratave, por mund të ishin edhe si pasojë e trafikut në anën tjetër të kufirit;
- Problemi i tretë ishte konsiderimi i këtyre projekteve si diçka e imponuar nga elementë të jashtëm, si në lidhje me rezultatet e pritura (ulja e kohëve të pritjes) ashtu edhe disbursimi i mëtejshëm, si dhe shqetësimi se veprimtaritë në një PKK pilot mund të sillnin pasoja në nivel kombëtar dhe ata mund të mbaheshin përgjegjës nga eprorët e tyre.

Që të sqaroheshin situata, drejtuesit hartuan një politikë: rezultatet e mbledhjes së të dhënave do t'i komunikoheshin së pari drejtuesve vendorë. Pastaj do të kryhej një analizë e përbashkët mes agjencive për të identifikuar shkaqet e performancës më të mirë/të keqe. STAT do të luante rolin e një facilituesi të procesit. Një ekip vendor, i njohur si Ekipi Vendor i Projektit, do të përpiqej të sqaronte reformën procedurale.

**Zakonisht arriheshin objektivat kohore.** Siç tregohet në Grafikon 9.2, këto objektiva u arritën relativisht herët në projekt. Megjithëse pati disa raste kur këto objektiva nuk u arritën ose nuk u ruajtën, fakti që monitorimi ishte i vazhdueshëm pati një efekt mbi mënyrën si punohej dhe solli përmirësime. Kohët e lëshimit në kufi u përmirësuan në të gjithë rajonin, për aq kohë sa ato varehin nga mënyra në të cilën kryheshin kontrollet në nivel vendor.

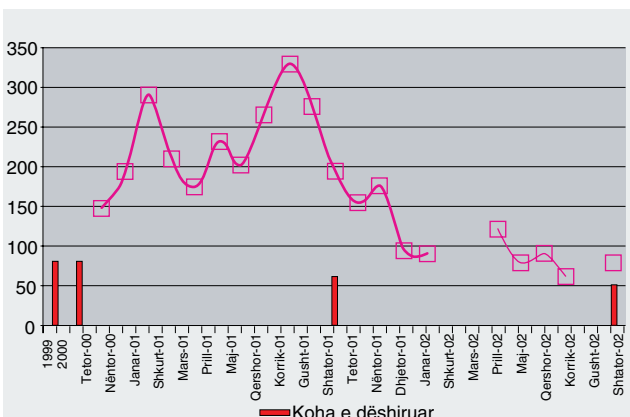
**Grafiku 9.2 Monitorimi mujor i kohës**



Grafiku 9.3 paraqet një rast kur në një stacion zhdoganimi të brendshëm nuk janë arritur objektivat kohore. Arsyeja ishte se objektivat ishin jo realiste, pasi ai vend mendonte se rezultatet e veta ishin të larta. Të dhënat e para që u mbledhën treguan që kohët e tyre ishin sa dyfishi i standardit. Administrata, STAT dhe ekipi mbikëqyrës i BB hartuan një plan përmirësues emergjence, i cili përbëhej nga:

- një ulje drastike e nivelit të inspektimeve fizike,
- riorganizimi i zinxhirit të punës;
- nisja e njoftimeve përpara mbërritjes në formën e një kopjeje të faksuar të dokumentit të tranzitit, që agentët zhdoganues të mund të përpunonin deklaratat përpara mbërritjes së mallrave, dhe Dogana të bënte një profilizim rreziku përpara deklaratës;
- ushtrimi i presionit mbi agentët zhdoganues dhe fillimi i përdorimit të një mase konkurrence mes tyre.

**Grafiku 9.3 Treguesit e mos-arritjes**



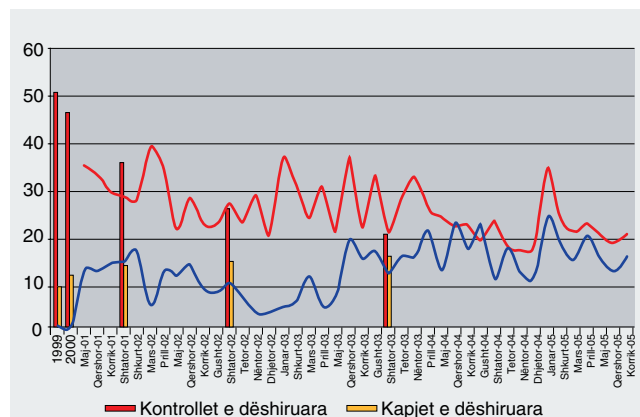
Kur u paraqitën këto masa u vu re se rezultatet filluan të përmirësoheshin dhe vonesat u ulën menjëherë.

**Ra në sy dobësia e politikave të kontrollit.** Për shumë arsye Dogana inspektonte pothuajse gjithçka që deklaroheshin. Kjo vlente si për automjetet komerciale ashtu edhe ato jo-komerciale, megjithëse inspektimi zakonisht ishte vetëm kalimthi. Psh Dogana bënte sistematikisht "hapjen" e automjetit, dmth hapte derën e kontejnerit dhe shikonte brenda, pa nxjerrë asnjë nga pakot. Ky përkrahje si "inspektim pamor", dhe Dogana ngurronte ta quante kontroll. Megjithatë "kontroll" quhej çdo veprim që shkaktonte vonesën e automjetit për faktin se punonjësi dëshironte t'i hidhte një sy, dhe kjo vlente edhe për "inspektimet pamore". Për më tepër, nëse inspektimet pamore zgjasnin vetëm 1 apo 2 minuta, kishte shumë mundësi që doganieri të mos i kryente menjëherë, duke humbur kështu më shumë kohë.

Grafiku 9.4 tregon lidhjen mes kontrolleve dhe zbulimit të parregullsive (çdo gjë që nuk përputhet me atë që është deklaruar). Në këtë shembull, sa më shumë kontrolle kryheshin, aq më pak mundësi kishte që të bëhej një zbulim/kapje. Ky shembull la aq përshtypje sa të gjitha vendet e PLTTEJ i rishikuan politikat e tyre të kontrollit. Vitet e mëvonshme, kur filloi të përdorej menaxhimi i rrezikut dhe më vonë u kompjuterizua, rezultatet ndryshuan tërësisht, siç tregon pjesa e djathtë e grafikut.

Vështirësia qëndronte në matjen e shkallës së zbulimeve. Kur u pyetën, punonjësit e doganës thonin se pothuajse çdo deklaratë kishte një parregullsi. Megjithatë, shumë pak prej tyre raportoheshin. Në disa raste, kjo vinte pasi Dogana thjesht i kërkonte deklaruesit ta korrigjonte gabimin, pa ndërmarrë veprime të mëtejshme. Në raste të tjera, raportet mbi parregullsitë regjistroheshin në një njësi të veçantë në selinë qendrore të doganës, dhe shfaqeshin si statistika vetëm kur çështjet ishin gjykuar dhe ishin marrë ndëshkimet përkatëse. Me sa duket dogana konsideronte si shkelje të vërteta vetëm rastet e hapura të kontrabandimit apo të nënvlerësimit të mallrave. Të gjitha të tjerat konsideroheshin shkelje të lehta dhe merreshin vetëm masa korrigjuese në nivel vendor. Kjo sigurisht që nuk ishte diçka e rregullt dhe sillte shpesh praktika

**Grafiku 9.4 Shkalla e Kontrolleve dhe Kapjeve**



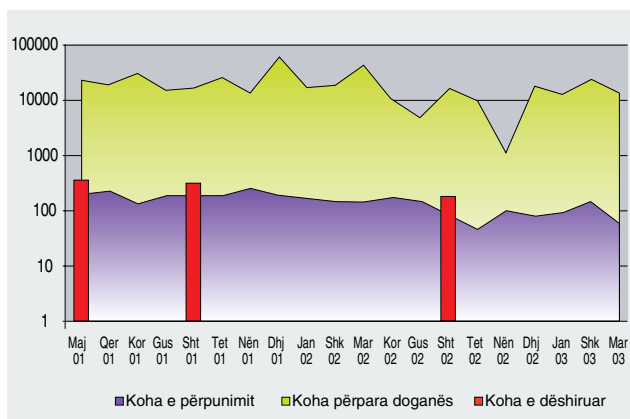
korruptive. Shifra reale e zbulimeve doli vetëm kur vendet u inkurajuan të mbanin regjistra të rasteve me parregullsi, për të nxjerrë lidhjen mes numrave të deklaratave dhe raporteve përkatëse të parregullsive. Këto shifra ishin shumë të ulëta, por proporcioni i zbulimeve normalisht u ngrit kur pati një numër më të vogël inspektimesh.

#### ***Një zbulim tjetër ishte roli i sektorit privat në vonesa.***

Imazhi tradicional ishte se shoferët prisnin me orë, në mos ditë, në PKK derisa punonjësit e kufirit hapnin dyert për disa shoferë. Realiteti, siç tregohet nga treguesit e performancës, ishte disi ndryshe. Grafik 5 dhe 6 tregojnë rezultatet e studimit në një port tragetesh dhe një kufi tokësor.

Grafiku 9.5 tregon se kur zgjatet koha që i duhet agentëve zhdoganues për të përgatitur deklaratat, vonesa doganore ka prirje të shkurtohet, dhe rritet përsëri pak kur agentët e shkurtojnë kohën e tyre të përpunimit. Një shpjegim mund të jetë që sa më shumë të duhet të përgatitet deklarata, aq më shumë mundësi ka që të jetë e saktë dhe të pranohet menjëherë nga Dogana. Megjithatë, diskutimet me personelin dhe operatorët vendorë treguan se agentët zhdoganues e dinin sa do të zgjaste i gjithë procesi, kështu që i organizonin punën në përputhje me kohën. Gjithashtu, teksa mallrat mbareshin nën mbikëqyrjen e doganës, nuk kishte tarifa për tu paguar dhe tarifat e magazinimit ishin më të ulta sesa ato të magazinimit në një stacion në brendësi të territorit. Së fundmi, dukej se importuesit përpiqeshin t'i shisnin mallrat përpara zhdoganimit, dhe i zhdoganonin vetëm pasi ishte marrë një parapagesë nga blerësit. Përgjegjësinë për vonesat në zhdoganim e kishin si Dogana ashtu edhe sektori privat, si dhe Kodi Doganor që shkaktonte vonesa të gjata për deklarimin e mallrave që mbërrinin nga deti.

**Grafiku 9.5 Performanca krahasuese e agjentëve doganorë dhe të importit/zhdoganimit në një port tragetesh (shkallë logaritmike, orët e ditës)**

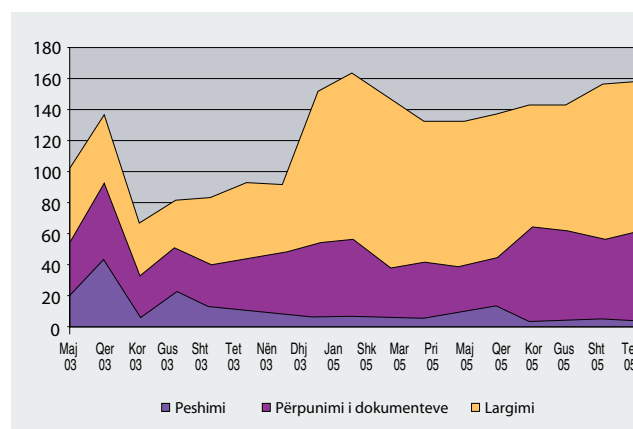


Për shumë vite, fjalia “Mu desh të prisja në doganë” ishte shpjegimi standard në rastet kur nuk arriheshin afatet. Megjithatë, vlerësimi i performancës i hodhi poshtë deklaratat që gjithmonë ishte faji i doganës për vonesat

në kufi. Edhe agjencitë e tjera mund të shkaktonin vonesa, megjithëse proceset e tyre ishin të thjeshta dhe të shkurtra. Në disa vende u vu re se koha e proceseve doganore – përfshirë qëndrimin në radhë për të mbërritur në pozicionin e kontrollit doganor – nuk e kalonte 6% të kohës totale. Kjo luajti rol të madh në nxitjen e doganës për të nisur vlerësimet e brendshme, pasi këto u sigurojnë autoriteteve doganore justifikim për performancën e tyre si dhe demonstrojnë efikasitetin e përpjekjeve për modernizim.

Grafiku 9.6 tregon ndarjen e kohës në një PKK mes një stacioni peshimi, fazës së përpunimit të dokumenteve, si dhe kohës që kalon shoferi pas lëshimit të kamionit nga kontrollet (në fazën e përpunimit futet dhe radha; kontrollet e imigracionit futen tek faza e përpunimit të dokumenteve). Rezultatet tregojnë se rritja e kohëve administrative kishte pasojë proporcionale në kohën e kaluar nga shoferi pas lëshimit, dhe kjo kohë e fundit po rritej vazhdimisht. Shpjegimi ishte se shoferët kanë zakonet e tyre të të punuarit, dhe parapëlqejnë të presin në ambientet e sigurta të PKK-ve sesa buzë një rruge kombëtare. Gjithashtu ata pëlqejnë të ecin në karvan, kështu që presin derisa të kalojnë kontrollet të gjithë shokët e tyre.

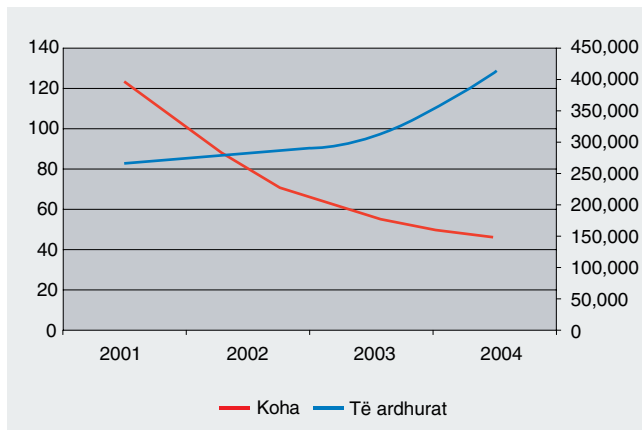
**Grafiku 9.6 Ndarje e pozicioneve kryesore përpunuese në një PKK tokësore**



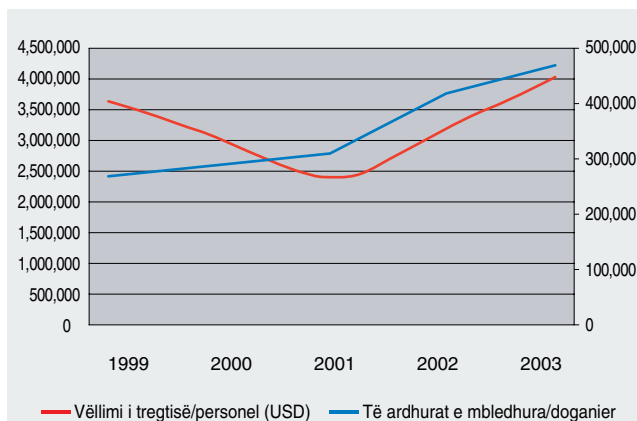
***U vu re se me uljen e kohëve të përpunimit u rritën të ardhurat.*** Grafiku 9.7 përmbledh të dhënat për të gjitha vendet në programin PLTTEJ. Ai tregon se ulja e kohës së zhdoganimit shoqërohej me rritje të të ardhurave. Megjithëse kishte shumë arsye pse rriteshin të ardhurat (përfshirë vëllimin e tregtisë së jashtme dhe zhvlerësimin e dollarit amerikan, i cili u përdor për të gjitha llogaritjet), rol luajtën edhe procedurat e përmirësuara dhe lehtësimi më i madh.

Kjo është e qartë nga vlerësimi i të ardhurave të mbledhura mesatarisht nga një punonjës doganor. Grafiku 9.8 krahason vlerën totale të importeve me të ardhurat e mbledhura nga një punonjës. Rritja është konstante, megjithëse tarifat ngelen të njëjta, gjë që tregon rritjen e performancës së stafit si dhe rezultatet pozitive të kontrolleve që kanë shënjestër më të mirë.



**Grafiku 9.7 Lidhja mes kohës së zhdoganimit dhe të ardhurave të mbledhura**

Jo vetëm që ishte provuar efikasiteti dhe vlera e shtuar e treguesve të performancës, por ishte provuar edhe lehtësia me të cilën mund të institucionalizoheshin ato si procese të brendshme të Doganës dhe të agjencive të tjera të kontrollit kufitar apo të sektorit privat. Në disa vende ato përdoren ende, megjithëse programi PLTTEJ ka përfunduar. Në disa raste, ato janë përshtatur nga njësitë vendore të lehtësimit. Megjithëse në rajone të tjera përdoren një larmi metodologjish të ndryshme, të gjitha tregojnë rezultate të ngjashme. Banka Botërore publikon treguesit e Të Bërit Biznes, duke dhënë dhe klasifikimet e vendeve të ndryshme. Pra ka shumë mundësi për të krijuar një grup treguesit gjithëpërfshirës, të cilët ndihmojnë në procesin e krahasimit dhe zhvillimit.

**Grafiku 9.8 Të ardhurat vjetore të mbledhura për doganier**

## 9.4 Rruga përpara

Numri i nismave që po zbatohen aktualisht tregon rëndësinë që i jepet vlerësimit të performancës. Shumë vende po përdorin tregues performance për të hetuar vonesat dhe shkaqet e tyre, ose si një instrument më të përgjithshëm menaxhimi. Fatkeqësisht, për shkak të ndryshimeve të konsiderueshme në përdorimin e metodologjive të

krijuara deri tani, është e vështirë të bëhen krahasime ndërkombëtare të sakta. Më shumë vëmendje duhet t'i kushtohet edhe përpunimit të procedurave të mbledhjes dhe analizave të standardizuara. Në të njëjtën kohë është shumë e rëndësishme që treguesit të jenë gjithëpërfshirës, të lehtë për tu implementuar, të përsëritshëm si dhe të bazuar në mekanizma jo të shtrenjtë mbledhjeje të të dhënave. E gjitha kjo kërkon burime të mjaftueshme.

### 9.4.1 Standardizimi i metodologjisë

Megjithëse çdo kategori treguesish mund të japë rezultate të shumëfishta, prapëseprapë ato janë krijuar për një qëllim kryesor. Seksionet e mëposhtme trajtojnë këto kategori: treguesit e kohës, të lehtësimit, të procedurave dhe të efikasitetit.

**Treguesit e kohës** kryesisht përdoren për të treguar kohëzgjatjen e procesit në fjalë. Siç u përmend më lart, ata mund të jenë tërësisht statistikore (secili proces zgjat mesatarisht x minuta), ose të përbërë me kohë pritjeje (koha mesatare nga mbërritja në radhë dhe momenti i lëshimit). Ata mund të jenë specifike për agjenci apo të përgjithshëm, ose mund edhe të përfshijnë vonesat për shkak të një vendimi vullnetar të përdoruesit, psh kur ai/ajo vendos të hajë një vakt në kufi. Kur mblidhen në përputhje me konceptin “kuti e zezë”, ato mund të ndahen nëpërmjet marrjes së kampionëve shtesë gjatë anketimit (një kamion në dhjetë të studiuar i nënshtrohet një mbledhjeje më të hollësishme të të dhënave), ose, nëse përdoret sistem mbledhjeje elektronik, nëpërmjet identifikimit të pozicioneve të ndryshme në PKK. Metodologjia PLTTEJ përqendrohet më shumë në treguesit e përgjithshëm të kohës, por mund të kryhet rregullisht. Megjithëse modeli *Laufzettel* jep një shpjegim të hollësishëm, ai kërkon më shumë burime dhe nuk mund të kryhet aq shpesh. Kur janë të krijuar mirë, këta tregues japin shifra të pranueshme nga të gjitha palët e përfshira (administratat dhe përdoruesit nga sektori privat). Edhe studimi kohë-kosto i UNESCAP bën pjesë në këtë kategori.

**Treguesit e lehtësimit** përqendrohen tek formalitetet dhe kostot e transaksioneve të lidhura me to. Ata kanë të bëjnë kryesisht me formalitetet “pas kufirit” (licenca, leje), dhe ndonjëherë veprimet pas zhdoganimit (kontrollet pas lëshimit dhe hetimet e Doganës). Vështirësia kryesore me këta tregues është marrja e të dhënave të besueshme. Në mungesë të treguesve nga agjenci specifike (psh koha për marrjen e një licence në Ministrinë e Tregtisë), treguesit e lehtësimit mbështeten kryesisht në të dhënat e marra nga një panel importuesish, me verifikime të rastësishme. Ndonjëherë edhe përdorimi i pyetësorëve për mbledhjen e të dhënave është problematik. Në një rast disa importues u pyetën sa herë ishin vizituar nga punonjësit e Agjencisë për Doganat dhe të Ardhurat e Brendshme vitin e kaluar. Çdo vizitë shihej si një veprim anti-lehtësim. Megjithatë, pyetësori nuk merrte parasysh faktin që kur Dogana viziton një kompani, kjo mund të jetë edhe për shkak se

nuk ka patur një kontroll kur mallrat hynë në vend, apo sepse mallrat po zhdoganohen në ambientet e importuesve në kuadër të një procedure të thjeshtuar. Në këtë rast, masa e lehtësimit numërohet si pengesë ndaj tregtisë. Një element i rëndësishëm që shpesh neglizhohet është indeksi i kënaqësisë nga puna e personelit administrativ, pasi ai ndikon në shërbimin e ofruar.

Treguesi i të Bërit Biznes dhe Treguesi Indeksi i Performancës bëjnë pjesë në kategorinë e treguesve të lehtësimit.

**Treguesit e procedurave** i ndajnë procedurat e Doganës në hapa administrative, si dhe analizojnë kontributet dhe rezultatet e hapave të njëpasnjëshëm. Ata mund të llogariten lehtësisht nga sistemet përpunuese të të dhënave që ka Dogana, si dhe mund të përfshijnë deri në një farë mase edhe procese të tjera, përveç atyre të doganës. Disa prej vështirësive janë: procedura e mbledhjes (çdo e dhënë bazohet në një dokument doganor); metoda e analizimit (të gjitha veprimtaritë numërohen gjatë një periudhe

### KUTIA 9.3

#### Treguesit e kohës

Treguesit e kohës tregojnë kohët mesatare, maksimale dhe minimale në një PKK apo stacion zhdoganimi të brendshëm. Ato mund të mblidhen apo ndahen përmes hapave të ndryshëm proceduralë. Janë të lehtë për tu mbledhur, por kërkojnë një metodologji të mirë të marrjes së kampionëve, në rast se nuk janë të kompjuterizuar. Zakonisht masin kohët e pritjes përpara mbërritjes në PKK dhe kohën e kaluar aty pas lëshimit.

Fusha e veprimit e treguesve të kohës:

- PKK-të
- stacionet e zhdoganimit të brendshëm
- Korridoret e transportit

Përdorimi i treguesve të kohës:

- Evolucionit i kohëve mesatare të pritjes dhe përpunimit. Ky ndihmon në zgjedhjen e PKK-ve dhe itinerareve, dhe llogarit kohët e dorëzimit;
- Vlerësimi përpara dhe pas reformës. Këta tregues tregojnë rezultatet e reformës apo futjes së

infrastrukturave dhe sistemeve të reja. Që të jenë të besueshme ato duhet të maten disa herë përpara reformës dhe disa herë pas reformës;

- Vlerësimi i performancës në kohën e pikut dhe në kohë normale.

Rezultatet që rrjedhin:

- Struktura e stacionit (numri i korsive) si dhe struktura e turneve dhe harmonizimi
- Eficenca e kostos së procedurave (këtu përdoren edhe treguesit e efencës)

Përdorim i përzierë:

- Me treguesit e lehtësimit, për të analizuar rezultatet dhe vërtetuar përfundimet
- Me treguesit e procedurave, për të vlerësuar impaktin procedural
- Me treguesit e efencës, për të vlerësuar dhe krahasuar një PKK të veçantë

### KUTIA 9.4

#### Treguesit e lehtësimit

Treguesit e lehtësimit janë të mirë për të treguar shpeshësinë e procedurave të zyrave, por jo dhe aq për vlerësimin në kohë reale të performancës. Këta tregues janë të shtrenjtë për tu mbledhur, dhe nuk mund të përdoren çdo muaj apo çdo ditë. Ata mbështeten kryesisht tek feedback-u i përdoruesit dhe mund të mos jenë konsistencë me performancën administrative; gjithashtu ato mund të ngrejnë dyshime se janë paragjykes ndaj administratës.

Fusha e veprimit e treguesve të lehtësimit:

- Selitë qendrore të administratës
- Ndërmarrjet
- Këndvështrim gjithëpërfshirës

Përdorimi i treguesve të lehtësimit:

- Klasifikime ndërkombëtare

- Presion mbi administratat
- rastet e korrupsionit

Rezultatet e rrjedhura:

- vendime logjistike
- vlera ndërkombëtare
- mund të përdoren si aktivizues

Përdorim i përzierë:

- me treguesit sasiore, të cilët mund t'i vërtetojnë
- me treguesit e procedurave, për të vërtetuar komentet e përdoruesve

kohore relativisht të gjatë); si dhe mungesa e instrumenteve analitike të standardizuara për të përpunuar të dhënat treguese. Studimi i OBD Studimi për Kohën e Lëshimit (SKL) aktualisht është metodologjia më e mirë.

**Treguesit e efikasitetit** mbulojnë një gamë të gjerë të dhënash. Treguesi i efikasitetit që përdoret më shpesh është ai që ka lidhje me performancën me të ardhurat dhe arritjen e mbledhjeve target. Programi PLTTEJ ka sjellë përdorimin e një grupi më të gjerë të këtyre treguesve, me fokus të përgjithshëm në efikasitetin e kostos (kostoja totale e administratave doganore krahasuar me të ardhurat e mbledhura). Këta tregues mblidhen lehtësisht dhe mund të përdoren në përputhje me çdo periodicitet. Vështirësia më e madhe që paraqesin është se kur përdoren për krahasime

ndërkombëtare duhet të marrin parasysh ndryshimet në mandatet e administratave doganore. Megjithatë, ata janë të vlefshëm për të krahasur evoluimin e një administrate nga njëri vit në tjetrin. Treguesit e efikasitetit mund të përdoren edhe si aktivizues të veprimeve korrigjuese: osh, treguesi i një arritjeje në një veprim të caktuar mund të nxisë caktimin e burimeve të funksione të tilla si kontrolle pas zhdoganimit, apo miratimin e një legjislacioni të ri.

Një kategorizim tjetër i mundshëm është ai bazuar në metodologjinë e përdorur:

- **Studime sasiore**, bazuar në mbledhjen e të gjitha të dhënave të mundshme, apo të një mostre më të kufizuar. Këta tregues janë të besueshëm dhe të lirë për tu prodhuar, por kërkojnë analiza të mëtejshme.

## KUTIA 9.5

### Treguesit e procedurave

Treguesit e procedurave zakonisht përqendrohen tek procedurat e Doganës, si dhe kanë aftësinë të identifikojnë ndalesat që nuk kanë lidhje me doganën (për aq kohë sa ndikojnë në përpunimin e një dokumenti doganor, por kur nuk janë të pavarura). Ato përqendrohen tek mallrat, mbështeten më shumë tek deklaratat doganore apo dokumente të tjerë doganorë për të mbledhur të gjitha të dhënat, si dhe përdorin vula kohore në sistemin kompjuterik të doganës për të identifikuar hapat e ndryshëm. Analiza më e hollë e të dhënave kryhet nga një ekip i caktuar posaçërisht brenda administratës doganore.

Fushëveprimi i treguesve të procedurave:

- Kryesisht ambientet e zhdoganimit
- gjithashtu edhe pikat tranzit në kufijtë tokësorë
- deri tani nuk ka përfshirje të agjencive të tjera që

veprojnë në kufi

Përdorimi i treguesve të procedurave:

- Koha e lëshimit
- Procedurat e shqyrtimit
- Identifikohen mundësitë e konsolidimit të kontrolleve dhe procedurave doganore me ato jo-doganore

Rezultatet:

- thjeshtim i procedurave

Përdorim i përzier me:

- Manualin e OBD për krahasimet
- nalizë, nga këndvështrimi i Doganës, i të dhënave sasiore të marra nëpërmjet treguesve të kohës

## KUTIA 9.6

### Treguesit e efikasitetit

Treguesit e efikasitetit përdorin statistikën globale të një administrate në nivel kombëtar, rajonal apo vendor dhe llogarisin përqindje/raporte të thjeshta, të cilat mund të krahasohen nga një vit në tjetrin, apo ndërmjet administratave në të gjithë rajonin. Deri më tani janë përdorur vetëm të dhëna nga Dogana, por mund të përdoren tregues të ngjashëm edhe për agjencitë e tjera.

Fushëveprimi i treguesve të efikasitetit:

- Administratat kombëtare të përfshira në kalimet kufitare
- Zyrrat rajonale dhe vendore të këtyre administratave

Përdorimi i treguesve të efikasitetit:

- Matja e kostos përkundrejt efikasitetit
- Vlerësimi i detyrave praktike (Psh, kontrolle pas lëshimit,

verifikimet e vlerësimeve) duke kombinuar raportet/ përqindjet

- Krahasimi

Rezultatet:

- Demonstrimi i masave të lehtësimit në rezultate të ndryshme (të ardhura, përputhshmëri)
- Identifikimi i problemeve të përputhshmërisë dhe krijimi i modeleve të përputhshmërisë

Përdorim i përzier me:

- Të gjithë treguesit normalë sasiorë, për të vlerësuar veprimtarinë në terren
- treguesit e lehtësimit

- **Studime subjektive**, bazuar në intervista, panele dhe pyetësorë. Këta tregues nuk kërkojnë një analizë të hollësishme, por duhet të mblidhen duke përdorur instrumente të besueshme. Ata përdoren më mirë sëbashku me studimet sasiore.

Të dy llojet e treguesve duhet të përdoren sëbashku, dhe studimet subjektive bëjnë vërtetimin e treguesve sasiorë.

### **Bashkimi i treguesve**

Së pari, është e rëndësishme që përfundimet të jenë konsistente, pra të mos ketë rezultate të treguesve të ndryshëm nga njësi të ndryshme të së njëjtës organizatë. Së dyti, për shkak se krijimi i treguesve është i kushtueshëm, shpenzimet duhen optimizuar për të prodhuar rezultate gjithëpërfshirëse dhe për t'i bazuar analizat në të dhëna statistikore të besueshme. Së treti, për shkak se treguesit e ndryshëm kanë qëllime të ndryshme, ato duhen përdorur së bashku për të arritur në një indeks performance të dukshëm, të padiskutueshëm dhe të thjeshtë, në vend që

të përdoren për objektiva të tjera, përveç atyre për të cilat janë krijuar.

### **9.4.2 Përmirësimi i metodave të mbledhjes**

Aktualisht treguesit mblidhen nga vëzhguesit, apo nëpërmjet dokumentacionit administrativ. Megjithatë, ka filluar edhe mbledhja automatike, nëpërmjet metodave si ato të renditura në seksionet e mëposhtme.

**Kur automjeti hyn në ambientin e daljes nga PKK, i jepet një “smart card”.** Ajo merret në kufi ose (më mirë akoma) në dalje, në anën tjetër të kufirit. Karta kalohet në një lexues në çdo fazë përpunimi, ose i merret sinjali me radio dhe bëhet përditësimi me të dhënat e sistemit kompjuterik. Mund të përdoret si fletë kontrolli, si sistem i vetëm për kapjen e të dhënave, ose si një burim treguesi performance.

**Leximi automatik i targave dhe skanimi i pasaportave** mund të hidhen sëbashku në një regjistër vendor reference,

#### **KUTIA 9.7**

#### **Drejt një sistemi gjithëpërfshirës me tregues performance**

Për shkak se objektivi është krijimi i një treguesi global, të gjitha agjencitë e përfshira duhet të marrin pjesë në këtë veprimtari, e cila mbikëqyret më mirë nga Dogana, pasi administrata doganore ka impaktin më të madh në kohët e përpunimit kufitar.

Matja sasiore duhet të bëhet gjithmonë përpara treguesve subjektivë, pasi këta të fundit janë shpesh rrjedhojë e reputacionit apo deklaratave të paverifikuara. Ky informacion mund të përdoret si një bazë shumë e gjerë (psh “duhen ditë për të zhdoganuar mallrat këtu”), por nuk duhet të lejohet kurrë të degjenerojë në një mendim të përgjithshëm për një apo disa agjenci kufitare.

1. Duhet të njihet mjedisi vendor. Për këtë nevojitet një studim baze:

- Duhet të identifikohen vendndodhjet për matje, në bazë të lidhjes që kanë ato me qarkullimin ndërkombëtar të mallrave dhe vëllimin e përpunuar;
- Duhet të formohet një ekip me punonjës vendorë nga të gjitha agjencitë kufitare, për të menaxhuar mbledhjen e të dhënave mbi performancën. Ky ekip duhet të kryesohet nga Dogana. Roli i tij është: (i) organizimi i mbledhjes së të dhënave, (ii) vlerësimi i rezultateve vendore, (iii) auditimi i cilësisë së mbledhjes, dhe (iv) ofrimi i një analize fillestare të rezultateve, duke marrë parasysh rrethanat specifike që mund të kenë ndikuar në matje/vlerësim;
- Është e rëndësishme të krijohen rutina për mbledhjen e të dhënave, mundësisht të koordinuara në të dyja anët e kufirit.

2. Kryhet një analizë kombëtare e efikasitetit. Zakonisht mjaftojnë dy vite të dhënash për të krijuar profilin e një

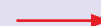
vendi. Për shkak se të dhënat janë thjesht statistikore, ato mund të merren lehtësisht nga selitë qendrore të të gjitha agjencive pjesëmarrëse, dhe vëmendje u kushtohet edhe çështjeve të mëposhtme:

- Vlerat e brendshme globale jepen nga administrata (psh task forca në total, buxheti dhe pagat);
- Nevoja për të dhëna të jashtme (vëllimi dhe vlera e trafikut), të cilat mund të merren nga administratat apo burime të tjera (ministrinë e financës dhe/ose tregtisë për të dhënat e tregtisë, ajo e Brendshme për të dhënat mbi pasagjerët dhe vizat);

Për më tepër, një seri e këtij lloji duhet të përfshijë një periudhë një vjeçare, për të identifikuar ndryshimet stinore.

3. Kryhen anketimet e para (të bazës). Përvoja ka treguar se standardi bazë vendor mund të përcaktohet me siguri nëpërmjet tre studimeve gjatë një periudhe 6-9 javore. Mund të ketë ndryshime stinore, por këto mund të identifikohen dhe të kompensohen më vonë. Procedura është e tillë:

- Përzgjidhen dhe trajnohen vëzhguesit, si dhe kryhet një studim provë;
- Bëhen matjet e para, si dhe kontrollohen formularët e mbledhjes për ndonjë mospërputhje;
- ekipet vendore analizojnë rezultatet vendore përpara i përket performancës, dhe i vërtetojnë ato;
- Një studim i njëjtë me atë kombëtar kryhet edhe në bazë, për të krahasuar performancën kombëtare mesatare me rezultatet vendore;
- Rezultatet e kombinuara të të dy studimeve konsolidohen në një standard bazë performance vendore.

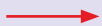
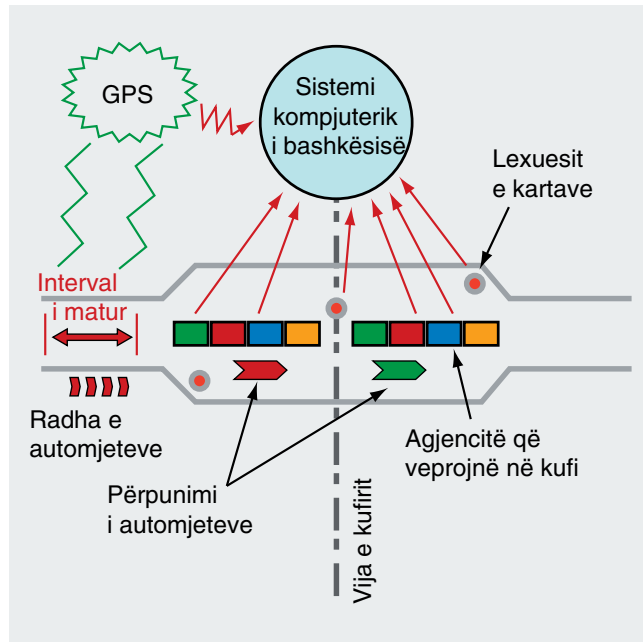


i cili përditësohet sa herë automjeti mbërrin në një post kontrolli tjetër.

**Gjatësia e radhëve përpara hyrjes në këtë ambient** nuk mund të matet lehtësisht me këtë metodë, por mund të llogaritet nëpërmjet satelitit dhe vulës së datës në regjistrin e kompjuterizuar. Psh një imazh satelitor mund të japë gjatësinë dhe kohëzgjatjen e radhëve të automjeteve, e cila i shtohet evidencës së veçantë të kamionit që është regjistruar në kohën e hyrjes në ambientin kufitar. Diagrama 9.3 më poshtë ilustron përdorimin e një rrjeti të bashkësisë ndër-institucionale për të kapur numrat e targave, të dhënat e pasaportave si dhe dokumentacion tjetër të doganës dhe agjencive të tjera.

**Një metodë tjetër është gjurmimi tranzit i automjeteve me teknologji GPS ose RFID.** Ka dy mundësi për të gjurmuar automatikisht automjetet gjatë itinerarit të tranzitit, e cila mund të jetë në kombinim me vulat elektronike, transmetuesit dhe kartat smart që u jepen shoferëve:

**Diagrama 9.3 Përdorimi i njëkohshëm i satelitit dhe lexuesve të kartave**



4. Organizohen matje të rregullta. Ekipi vendor përcakton datat, disi të lëvizshme, dhe mund t'i ndryshojë edhe minutën e fundit nëse nevojitet.

- Bëhet analizimi i të dhënave dhe krahasimi i tyre me standardin bazë.

5. Niset një studim i përdoruesit (lehtësimi). Ky studim kryhet në nivel kombëtar, si dhe vendor. Rezultatet krahasohen në fund.

Rezultatet e studimit vendor krahasohen me matjet e kohës dhe efikasitetit. Anomalitë auditohen;

Për mostra më të vogla bëhen intervista me përdoruesit;

Për referim në të ardhmen përdoret një bllok rezultatesh i konsoliduar.

6. Paralelisht me sa më sipër niset edhe një studim i procedurave.

- Rezultatet i shtohen bllokut të konsoliduar të rezultateve;
- Përgatiten reforma procedurale dhe organizative të agjencive.

Më vonë kryhen studime të mëtejshme të cilat krahasohen me blloqet e rezultateve dhe ndahen sipas kohës, kostove, të ardhurave dhe zbulimit. ndryshimet hidhen si përqindje të standardit bazë.

7. Rezultati përfundimtar konsiston në një sërë nën-treguesish të përzgjedhur:

- Koha
  - ndarja sipas pozicioneve
  - koha e pritjes në total

- Indeksi bazë i perceptimit dhe kënaqësisë

- mbledhja e të ardhurave
  - Përqindja e inspektimeve/kontrolleve
  - Zbulimi i parregullsive
  - ri-vlerësimi i të ardhurave
8. Nëse edhe në vendet fqinje kryhen matje të performancës në të njëjtën kohë, këto rezultate krahasohen mes vendeve.

- Mund të bëhet klasifikim;
- analizohen ndryshimet.

9. Matja e performancës "korridor":

- Metodologjia është e njëjtë në pikat e hyrjes dhe daljes;
- Ditaret/fletët e raportimit të udhëtimeve u shpërndahen shoferëve sëbashku me përcaktimin e secilës ndalesë;
- Në dalje të korridorit bëhen intervistime të shoferëve.

10. Matja e performancës në hekurudha:

- Nuk ka vëzhgues;
- Të dhënat në pikat e nisjes dhe mbërritjes merren në distancë, nga dokumentacioni i hekurudhës dhe Doganës.

11. Portet detare:

- E njëjta gjë si për hekurudhat;
- Të dhënat merren nga: (i) kapiteneria (për mbërritjen e anijeve), (ii) agjentët e transportit (për shkarkimet), (iii) Dogana (zhdoganim apo lëshimin me garanci), dhe (iv) autoriteti portual (magazininim dhe heqjen).

- *Gjurmimi pasiv.* Shoferi e di – ose jo, sipas rastit – që kamionit i është vendosur një aparat gjurmimi. Nëse kamioni është jashtë itinerarit apo është vonë, lëshohet një alarm dhe dërgohen punonjës të zbatimit të ligjit për ta hetuar. Kjo ka këto vështirësi: (i) duhet parë nëse aparati është neutralizuar apo vendosur në një kamion tjetër, (ii) si të gjendet kamioni në një vend të madh, (iii) duhet personel i mjaftueshëm për të monitoruar të gjithë qarkullimin në kohë reale;
- *Gjurmimi aktiv.* Shoferi pranon vullnetarisht instalimin e një aparati gjurmimi, dhe në këmbim i jepet mundësia të kalojë shpejt në kufi nëse është sipas programit dhe ka ndjekur itinerarin e duhur. Në këtë rast shoferët janë më të prirur të pranojnë koston e vendosjes së aparatit në mjetin e tyre. Sistemi është më efikas dhe kërkon më pak burime për zbatim.

Në të kaluarën janë përdorur **metoda të tjera**, zakonisht me sukses, për të verifikuar akuza (për korrupsion, psh) të cilat janë të vështira për tu provuar, e jo më për tu matur. Rasti më i famshëm është ai kur një Ministër i Brendshëm udhëtoi me një kamion, ulur pranë shoferit, dhe mbajti shënim çdo rast kur shoferi u ndalua nga policia rrugore dhe iu kërkua ryshfet. Ditën tjetër u pushuan nga puna një numër i madh punonjësish të policisë rrugore.

### 9.4.3 Institucionalizimi i matjes së performancës

Përvoja ka treguar se nuk ka shumë vështirësi në institucionalizimin e metodës në rast se personeli kufitar familjarizohet me nocionin dhe mënyrën e përdorimit të matjes së performancës. Megjithatë, ekziston nevoja për uniformitet mes vendeve të ndryshme si dhe brenda një vendi, mes agjencive dhe operatorëve të ndryshëm. Kjo shton dëshirën për të krijuar një standard ndërkombëtar për të siguruar: (i) matje të kryera rregullisht, (ii) një metodologji homogjene, dhe (iii) rregulla të përbashkëta për interpretim dhe përdorim. Kjo do të ishte edhe një shtysë për praktika të mira në një rajon.

#### *Instrumentet institucionale*

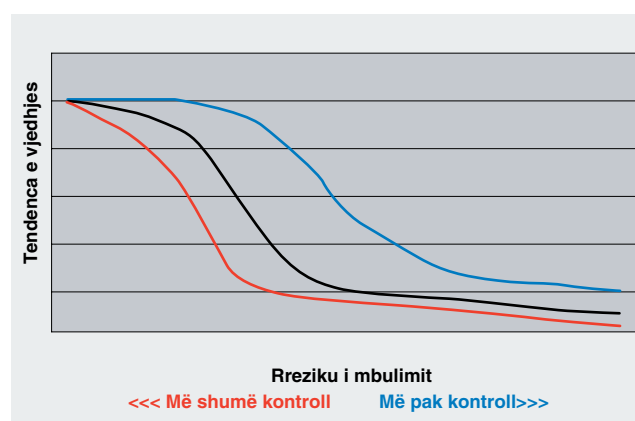
Pjesa më e madhe e organizatave ndërkombëtare dhe institucioneve financiare ndërkombëtare janë angazhuar fuqishëm për lehtësimin e tregtisë dhe transportit, si dhe kanë publikuar standarde dhe rekomandime për përpunimin kufitar. Megjithatë, nuk ka udhëzime specifike mbi matjen e performancës, megjithëse këto do të ndihmonin në harmonizimin e metodikave si dhe nxitjen e veprimeve krahasuese. Për këtë arsye duket se ekziston nevoja për një marrëveshje apo konventë ndërkombëtare e cila do të krijonte një kuadër të nevojshëm për matjen e unifikuar të performancës. Logjikisht ajo duhet të përfshihet si një shtojcë specifike në dy instrumentat

kryesore, pra tek Konventa Ndërkombëtare e OKB (KEKBE) për Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare të Mallrave, si dhe Konventa Ndërkombëtare e Rishikuar e Kiotos e OBD-së për Thjeshtimin dhe Harmonizimin e Procedurave Doganore. Një marrëveshje ndërkombëtare për treguesit do të sillte jo vetëm harmonizim por edhe një nxitje që vendet ta përdorin sistematikisht matjen e performancës. Ky nga ana e saj do të shërbente tre qëllimeve:

- *Krahasimit.* Praktikën më të mirë nuk janë gjithmonë aty ku mendohet, dhe një krahasim rajonal apo ndërkombëtar mund të ndihmojë në ri-vlerësimin e veprimtarive. Megjithëse krahasimet sigurisht që duhet të përshtaten me kuadrin shoqëror-kulturor të një vendi, standarde të përgjithshme mund dhe duhet të përdoren për disa vende. Nuk duhet nënvlerësuar vlera që kanë reformat e suksesshme të një vendi si shembull për vendet e tjera;
- *Modelimit.* Kur përdoren si duhet, treguesit e performancës mund të përdoren për të shqyrtuar procedurat dhe për të vlerësuar impaktin e qasjeve të reja tek të gjitha kriteret që ndikojnë në kontrollet kufitare. Ata ndihmojnë për mbajtjen në nivele të larta të ritmeve të zbulimit të rasteve të kontrabandimit/ trafikimit, si në nivel kombëtar ashtu edhe vendor. Gjithashtu mund të ndihmojnë në krijimin e modeleve për përputhshmëri si dhe zgjedhjen e politikave të mira për zbatim dhe kontroll.

Në Grafikon 9.9, tendenca për mashtrim është një funksion i rrezikut të zbulimit, dhe bie më shumë apo më pak në varësi të nivelit të zbatimit të ligjit dhe ndëshkueshmërisë. Efikasiteti maksimal i masave të kontrollit duket tek pika e kthimit të kurbave. Treguesit e performancës mund të: (i) sigurojnë standardin bazë për tendencat për mashtrim, dhe (ii) të vlerësojnë rezultatet në një kontekst të caktuar zbatimi të ligjit. Ky model mund të përpunohet në përputhje me llojet e mashtrimit (psh shkelje të vogla në formë kontrabande ose mashtrime

**Grafiku 9.9** Vlerësimi i respektimit/përputhjes në një ambient të caktuar



me vlera të mëdha). Në këtë kuadër krahasimet ndërkombëtare japin të dhëna për simulimin. Modeli mund të zgjerohet, duke përfshirë nivelet e plotësimit me personel, duke përcaktuar turnet e ndryshme, apo llogaritjen e kostos së zbulimit. Pra, mund të përdoret edhe si një instrument i mirë menaxhimi.

- *Projektimit dhe parashikimit.* Kur merret në konsideratë ndërtimi i një PKK-je të re, produktiviteti zakonisht llogaritet në bazë të korsive, dhe jo aq shumë kohës së përpunimit (apo radhëve). Kjo çështja bëhet më e rëndësishme kur PKK-ja është e përbashkët me vendin fqinj. Të dhënat e performancës mund të përdoren për të kryer simulime, siç tregohet në tabelën më poshtë. Faktorët e ndryshueshëm si psh vëllimi i qarkullimit dhe kohët e pritjes apo gjatësia e radhëve e pranueshme mund të përfshihen për të ndihmuar në përcaktimin e opsioneve të projektimit të PKK-së. Gjithashtu mund të përdoret për të përcaktuar numrin e korsive operationale si dhe numrin e punonjësve për një turn.

### Indeksi për performancën në kufi

Matja e performancës mund të përdoret edhe për t'i klasifikuar PKK-të sipas efikasitetit dhe lehtësisë. Duhet futur nocioni i cilësisë, për të vlerësuar shërbimet e ofruara si dhe efikasitetin e tyre. Në këtë proces duhet të kihet parasysh sa më poshtë:

- Së pari personeli duhet të përpiqet të ndryshojë mentalitetin dyshues e të ketë një qasje më miqësore. Roli i agjencive kufitare është t'i mbajnë importuesit dhe udhëtarët në përputhje me ligjet e vendit. Kjo nuk do të thotë që duhet të sillen me arrogancë apo pa kujdes. Përvoja ka treguar që administratat më miqësore kanë rezultate më të mira përse i përket zbulimit dhe përputhshmërisë vullnetare. Profesionalizmi luan rol të madh në forcimin e besimit tek agjencitë e kontrollit kufitar dhe nxitjen e përputhshmërisë tek pjesa më e madhe e përdoruesve (të PKK-ve), po ashtu si edhe aftësia për të dalluar operatorët apo udhëtarët e ndershëm nga ata të pandershëm.

**Tabela 9.4 Matricë e qarkullimit në kufi**

Koha mesatare	Numri i automjeteve			Koha në total			Koha individuale mesatare		
	A1	A2	A3	A1	A2	A3	A1	A2	A3
5	10	20	30	50	100	150	27.5	52.5	77.5
10	10	20	30	100	200	300	55	105	155
15	10	20	30	150	300	450	82.5	157.5	232.5
20	10	20	30	200	400	600	110	210	310

Koha në varësi të numrit të korsive (në minuta)								
A1			A2			A3		
1	2	3	1	2	3	1	2	3
50	25	16.667	100	50	33.333	150	75	50
100	50	33.333	200	100	66.667	300	150	100
150	75	50	300	150	100	450	225	150
200	100	66.667	400	200	133.33	600	300	200

Koha mesatare								
A1			A2			A3		
1	2	3	1	2	3	1	2	3
27.5	13.75	9.1667	53	26.25	17.5	77.5	38.75	25.833
55	27.5	18.333	105	52.5	35	155	77.5	51.667
82.5	41.25	27.5	158	78.75	52.5	232.5	116.25	77.5
110	55	36.667	210	105	70	310	155	103.33

Gjatësia e radhës në varësi të numrit të korsive								
A1			A2			A3		
1	2	3	1	2	3	1	2	3
120	60	40	240	120	80	360	180	120

Gjatësia e pistës (m): 12

\* Zonat me të verdhë janë faktorë të ndryshueshëm.

## KUTIA 9.8

### Një indeks i mundshëm agregat për performancën në kufi

Të gjithë faktorët e ndryshueshëm të përshkruar në Tabelën 9.4 mund të përfshihen sëbashku në një tregues sasior, të padiskutueshëm dhe të konsoliduar të performancës kufitare. Ai do të përqendrohet në aspektin e lehtësimit (psh kohët e pritjes), por duhet të përfshijë edhe statistika në lidhje me kontrollet dhe zbulimet.

Kohët e pritjes duhet të mblidhen në të paktën dy PKK të rëndësishme si dhe të nxirret mesatarja për vendin, duke i kushtuar vëmendje vëllimit të qarkullimit në çdo PKK. Koha e përgjithshme duhet të ndryshohet duke marrë parasysh ngarkesën e punës dhe automjetet e përpunuara nga çdo punonjës. Një ndryshim i dytë duhet të marrë në konsideratë ritmin e zbulimeve të parregullsisë. Matrica e mëposhtme tregon se si llogaritet ky tregues (sa më e ulët vlera e treguesit, aq më e lartë performancë). Më pas ky tregues mund të përdoret për krahasime rajonale dhe ndërkombëtare. Në fund, ai mund të shërbejë edhe si bazë për një lloj certifikimi, si psh për standardin ISO 9000.

Numri i PKK-ve:

2

Qarkullimi				Mesatarja	
PKK	Koha mesatare	Nr. autom.	%	Vendore	Kombëtare
A	1	800	88.89%	0.89	
B	100	100	11.11%	11.11	
				6.00	

Automjetet/personeli (indeks prodhimitarie)						
	Personeli	Nr. autom.	%	Raporti	Korrigjimi	Indeksi vendor
A	10	800	88.89%	80.00	0.01	0.01
B	12	100	11.11%	8.33	0.12	0.01
						0.01

Zbulimi/kontroli (indeks efikasiteti)				
	Zbulimet	% trafikut	Personeli	Indeksi vendor
A	4	0.50%	0.4	0.005
B	1	1.00%	0.08	0.01
				0.11

Agregat
Koha/puna
0.73
+Zbatimi i ligjit
6.67

- Personeli që punon në kufi duhet ta konsiderojë veten pjesë të një ekipi që qëndron larg konkurrencës apo konflikteve ndër-institucionale. Çdo punonjës në një PKK duhet ta konsiderojë veten përgjegjës për imazhin e vendit, si dhe të mendojë që po luan rol në zhvillimin e vendit. Ky perceptim mund të përforcohet nga treguesit vendorë dhe kombëtarë.
- Performanca duhet të njihet dhe mundësisht edhe të certifikohet. Një veprimtari cilësore kufitare u shërben interesave jo vetëm të tregtisë, por edhe të administratës. Shpërblimet për arritje të larta të një ekipi punonjës do të rrisnin krenarinë për reformat e kryera si dhe kënaqësinë në punë.
- Edhe një klasifikim vjetor i stacioneve kufitare më cilësore – mundësisht duke përfshirë të dyja anët e kufirit – do të nxiste industrinë e transportit që t'i përzgjidhte më mirë itineraret dhe të merrte pjesë në partneritete me administratat në luftë kundër shkeljes së ligjit dhe korrupsionit.

## Përfundime

Matja e performancës kufitare me instrumente shkencore lë mënjanë një prej problemeve më akute, atë të korrupsionit. Deri më tani nuk është krijuar asnjë instrument i drejtpërdrejtë për të vlerësuar shkallën reale të praktikave korruptive, megjithëse përpjekjet për kategorizim e kanë bërë më të lehtë për tu kuptuar. Megjithatë, një prej avantazheve të treguesve të performancës është se ata lehtësojnë planifikimin e proceseve dhe fazave ku mund të arrihet një marrëdhënie mes autoriteteve publike dhe zotëruesve të pronave të luajtshme, e cila mund të sjellë një ulje të hapësirës për korrupsion.

Gjithashtu është provuar se punonjësit të cilët kanë kënaqësi në punë dhe u njihen meritat janë më pak të prirur ndaj sjelljeve korruptive, pavarësisht nivelit të tyre të rrogës. Kjo mund të shpjegohet më qartë nga treguesit e kënaqësisë në punë si dhe cilësia e mjedisit operacional.

Së fundmi, një qasje transparente ndaj menaxhimit të kufirit, sëbashku me publikimin e shifrave për kohën e kalimit të kufirit, do të rriste konkurrencën mes PKK-ve



të ndryshme dhe do të nxiste operatorët të ngriheshin kundër sjelljeve jo-profesionale. Ne do të dëshironim ta mbyllnim këtë kapitull duke ritheksuar mbështetjen tonë ndaj një qasjeje të plotë e gjithëpërfshirëse të krijuar për të forcuar partneritetet – si mes shërbimeve doganore ashtu edhe mes Doganës dhe sektorit privat – si dhe për të nxitur bashkëpunimin e gjerë ndërkufitar.

## Bibliografia

- “Krahasimi: Si të merren vendimet më të mira për praktikat” [html]. Gjetet tek [www.nuesoft.com/news-events/medical-practice-benchmarking.html](http://www.nuesoft.com/news-events/medical-practice-benchmarking.html) [Lexuar për herë të fundit më 5 dhjetor 2011].
- Camp, Robert C., *Krahasimi: Kërkimi për praktikat më të mira të industrisë që sjellin performancë të lartë* (Milwaukee, WI; Quality Press, 1989).
- Stage-Gate International, “Cilat janë përfitimet që sjell krahasimi?” Gjetet tek [www.stagegatebenchmarking.com/benchmarking\\_benefits.php](http://www.stagegatebenchmarking.com/benchmarking_benefits.php) [Lexuar për herë të fundit më 5 dhjetor 2011].
- KEKBE, Konventa Ndërkombëtare për Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare të Mallrave [pdf]. Gjetet tek [www.unece.org/trans/conventn/harmonie.pdf](http://www.unece.org/trans/conventn/harmonie.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 5 dhjetor 2011].
- OBD, *Manuali Ndërkombëtar i Doganës për Krahasimin*, 2002 [pdf]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/Benchmarking%20Manual\\_ENG.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/Benchmarking%20Manual_ENG.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 5 dhjetor 2011].
- OBD, Konventa e Rishikuar e Kiotos (Konventa Ndërkombëtare për Thjeshtimin dhe Harmonizimin e Procedurave Doganore) [html]. Gjetet tek [www.wcoomd.org/Kyoto\\_New/Content/content.html](http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html) [Lexuar për herë të fundit më 27 shtator 2011].
- Organizata Botërore e Doganës [faqe interneti]: [www.wcoomd.org/home.htm](http://www.wcoomd.org/home.htm)
- Grupi i Bankës Botërore, Manuali PLTTEJ [doc]. Gjetet tek [http://lnweb90.worldbank.org/ECA/Transport.nsf/ExtECADocByUnid/8AC3260C40128FF985256C47006D5302/\\$file/TTFSE%20Manual.doc](http://lnweb90.worldbank.org/ECA/Transport.nsf/ExtECADocByUnid/8AC3260C40128FF985256C47006D5302/$file/TTFSE%20Manual.doc) [Lexuar për herë të fundit më 5 dhjetor 2011].

# Shtojca 1: Përkufizime

## 1.1 Vija e kufirit

## 1.2 Kufijtë detarë

## 1.3 Kufijtë ajrorë

## 1.4 Grykëderdhjet

## 1.5 Pasojat e kufirit

## 1.6 Zonat kufitare

## 1.7 Territori doganor

## 1.8 Stacionet kufitare

## 1.9 Funkcionet dhe institucionet kufitare

## 1.10 Çështjet kufitare

## Bibliografi

*Kutia e Shtojcës 1.1: Përkufizimi i SHBA për “Pikën e Kalimit Kufitar tokësorë”*

*Kutia e Shtojcës 1.2: Përkufizimi i Bankës Botërore për “stacionin kufitar”*

## 1.1 Vija e kufirit

Sipas legjislacionit ndërkombëtar, vija e kufirit ndan territoret që i përkasin sovraniteteve të ndryshme; ajo ndan dy shtete sovraane dhe përcakton identitetin kombëtar. Shpesh kufijtë pasqyrojnë vija ndarëse mes popullsive, të cilat bazohen në gjuhë, etni apo tradita, dhe këto shpesh vijnë nga kohët e hershme. Megjithëse Shtetet Anëtare kanë të drejtën e kundërshtimit kur një vend tjetër kryen veprimtari në territorin e tyre, ndonjëherë ka mundësi të aplikohen disa elemente të caktuara të legjislacionit të huaja.<sup>1</sup>

Kufijtë janë një parim universal. Ata mbeten edhe në rastet kur, si në hapësirën Schengen, Shtetet Pjesëmarrëse kanë rënë dakord të ulin gradualisht kontrollat dhe formalitetet kufitare. E njëjta vlen edhe për tregun e vetëm të BE: formalitetet rutinë të Doganës janë eliminuar mes shteteve anëtare por janë ruajtur kufijtë, dhe kontrollat kufitare kthehen vetëm në raste të veçanta.<sup>2</sup>

## 1.2 Kufijtë detarë

Megjithëse vija bregdetare logjikisht duhet të konsiderohej vijë kufitare, për përcaktimin e sovranitetit në det përdoren disa metoda demaskimi duke marrë në konsideratë ujërat territoriale. *Kufijtë bregdetarë* përfshijnë: (i) një zonë detare doganore, deri në 12 milje detare nga bregu, (ii) një zonë të pandërprerë doganore, deri në 24 milje detare nga bregu, dhe (iii) një Zonë Ekonomike Ekskluzive (ZEE) deri në 200 milje detare nga bregu. Lloji i kompetencave që mund të ushtrojnë administratat shtetërore ndryshon nga zona në zonë. Psh, e drejta e ndjekjes dhe arrestit në ZEE është më e kufizuar sesa në zonën e

pandërprerë, e cila shpesh quhet “ujërat territoriale”. Ndonjëherë dalin probleme kur ngushtica detare apo bregdetare që ndan dy shtete nuk është aq e gjerë sa të përfshijë të gjithë këto zona. Sipas parimeve të së drejtës ndërkombëtare, sovraniteti ndahet në mes të një trupi ujor mes dy vendeve. Sigurisht që kjo kërkon marrëveshje precize për të përcaktuar vendndodhjen e vijave bregdetare, sidomos nëse ka gjire apo grykëderdhje.

## 1.3 Kufijtë ajrorë

Në ajër, vijat kufitare ndjekin teorikisht kufijtë tokësorë, kurse në det ndjekin kufirin e jashtëm të ujërave territoriale. Koncepti i *kufijve aerohapësinorë* u hodh fillimisht në vitin 1909, kur Louis Blériot kaloi Kanalin Anglez mes Kalesë dhe Doverit me aeroplan.

## 1.4 Grykëderdhjet

*Grykëderdhjet*, megjithëse janë të integruara plotësisht në territorin kombëtar të shtetit apo shteteve në brigjet e tyre, shpesh shërbejnë për qëllime lundrimi ndërkombëtar. Ekzistojnë disa marrëveshje ndërkombëtare të cilat, rast pas rasti, kanë normuar çështjet në lidhje me lirinë e tranzitit dhe sovranitetin (psh Komisioni i Danubit).

## 1.5 Pasojat e kufirit

Një *pasojë* e sovranitetit të një shteti është e drejta për të imponuar rregulla në lidhje me pranimin e personave, automjeteve dhe mallrave, si dhe për vendosjen e tarifave doganore mbi mallra si dhe pagesa të tjera si psh TVSH dhe akciza. Megjithëse shumë prej këtyre rregullave dhe detyrimeve sa vjen e u nënshtrohen më shumë marrëveshjeve ndërkombëtare, ato ende mbeten e drejtë e shtetit, kufiri i të cilit kërkohet të kalohet.<sup>3</sup> Në këtë mënyrë, fillimisht kryhen vlerësime në kufi në lidhje me respektimin e ligjeve të vendit ku kërkohet të hyhet, apo, në përputhje me traktatet ndërkombëtare, me ato të grupeve të shteteve që janë anëtarë të një organizate ekonomike apo politike. Psh, mallrat që kalojnë kufirin mes Bjellorusisë dhe fqinjëve të saj perëndimorë zhdoganohen nga autoritetet bjelloruse për (a) hyrje në Bjellorusi, dhe (b) kur aplikohet, hyrje në Federatën Ruse.

Kufijtë ndërkombëtare janë të ndryshëm nga ata administrativë brenda shteteve individuale. Këto ndarje administrative nuk janë kufij, megjithëse aty mund të aplikohen legjislacione dhe tarifa të ndryshme, sidomos në rastin e federatave. Kjo mund të vlejë dhe për regjime fiskale si përqindje TVSH-je apo “octroi”, e cila është një formë akcize me tarifa të ndryshme mes provincave apo dhe qyteteve të ndryshme. Më përpara këto lloje regjimesh kishin nevojë për pika kontrolli të brendshme. Sot, këto pika kontrolli po zëvendësohen sa vjen e më shumë nga menaxhimi i centralizuar dhe verifikimi i destinacionit, psh në lidhje parimet e TVSH-së në destinacion, ose në rastin e shteteve anëtare të BE, me përdorimin e bazës së të dhënave qendrore të TVSH, në të cilën aplikohet tarifa të ndryshme.

1. Kjo lejon ambientet kufitare përballë njëra tjetrës si dhe veprimtaritë e përbashkëta. Megjithatë, është e paligjshme të kryesh arrestim në territor të huaj, me përjashtim të rasteve kur kjo lejohet me anë të një marrëveshjeje specifike.

2. Si psh përpara samitit të G8 në L'Aquila në korrik 2009, kur, për të rritur sigurinë, Italia pezulloi Marrëveshjen Schengen që i kishte hequr kontrollat kufitare brenda Evropës. Gjatë kësaj periudhe, kushdo që hynte dhe dilte nga Italia duhet të paraqiste pasaportën. Edhe në vitin 1996 Franca ri-vendosi përkohësisht kontrollat kufitare me Belgjikën në përpjekje për të luftuar trafikun e drogës.

3. Megjithatë, marrëveshjet ndërkombëtare mbeten të detyrueshme. Psh, mallrat që hyjnë dhe zhdoganohen në një prej kufijve të jashtëm të BE-së mund t'i nënshtrohen tarifës së përbashkët të BE-së, megjithëse do të kalojnë në një shtet anëtar tjetër. Gjithashtu, personat që kalojnë në kufi të hapësirës Schengen i nënshtrohen një kontrolli fillestar i cili më pas njihet nga të gjitha SHA të tjera të hapësirës Schengen.

## 1.6 Zonat kufitare

Termi *zonë kufitare* përdoret në tre mënyra.

Së pari, përdoret për t'iu referuar një rajoni në të dyja anët e një vije kufitare i cili formon një entitet të vetëm shoqëror, ekonomik apo etnik. Rajonet e këtij lloji janë më të dukshme sidomos kur vijat kufitare përcaktohen nga fuqitë e huaja, si psh në Afrikë, ku gjatë shekullit XIX disa fuqi koloniale ndanë popullsitë homogjene në vende të ndryshme. Zonat kufitare shpesh përcaktohen nga tregje që u shërbejnë popullsisë në të dyja anët e një vije kufitare, një situatë që prodhon të ardhura të konsiderueshme për furnizuesit vendorë.<sup>4</sup>

Së dyti, termi *zonë kufitare* shpesh përkufizohet si një rrip territori nga secila anë e një vije kufitare.<sup>5</sup> Qëllimi i këtyre zonave është lufta kundër kontrabandimit/trafikimit. Për shkak se zonat kufitare përdoren shpesh për të fshehur sasi të mëdha mallrash të kontrabanduara përpara se të shpërndahen në sasi më të vogla në tregjet e brendshme, punonjësve të doganës në vendet e Evropës Perëndimore u janë dhënë kompetenca të njëjta për kontroll dhe arrest në zonat kufitare me ato që kanë në PKK. Ky koncept ndonjëherë përdoret edhe nga vende të tjera, si psh SHBA, ku ndjekja nga kufiri me drejtim brenda vendit bëhet nga punonjësit e Doganës, të cilët vazhdojnë e kanë të njëjtat kompetenca si të ishin në kufi. Disa vende, si Franca, e shtrijnë konceptin e zonës kufitare në të gjithë territorin për disa mallra të ndaluara si psh droga, armë dhe mallra të falsifikuara, si dhe produkte me akcizë të lartë si duhan dhe alkool.

Së treti, termi *zonë kufitare* përdoret për nocionin kufizues të zonës së kontrollit në një stacion kufitar ku punonjësit kufitarë janë të autorizuar të kryejnë kontrole, ose të zonës së kontrollit brenda ambienteve të brendshme, si psh depot e brendshme të doganës, qendrat e zhdoganimit logjistik apo magazinat.

## 1.7 Territori doganor

Nocioni *territor doganor* është i përfshirë thellë në ligjet doganore, ku përcaktohen zonat e përdorimit të kodeve, ligjeve dhe rregullave doganore. Të gjitha mallrat e importuara që qarkullojnë në një territor doganor duhet të zhdoganohen nga Dogana. Në shumicën e rasteve, territori doganor përputhet me territorin kombëtar, por ka edhe përjashtime. Territorët doganorë nuk përfshijnë enklavat, për shembull. Mund të përjashtohen edhe pjesë të tjera të territoreve, si psh zonat e lira industriale. Në kontekstin e BE, ka pjesë të territorit gjeografik të cilat nuk janë të përfshira në territorin e tij doganor, psh Groenlanda, disa territore dhe departamente franceze si Saint Pierre et Miquelon, dhe enklavat spanjolle të Ceuta dhe Melilla.

## 1.8 Stacionet kufitare

Një *stacion kufitar* është një vend ku kryhen kontrole përputhshmërie, për tu siguruar që veprimtaritë që përfshijnë kalimin e kufirit janë në përputhje me legjisllacionin kombëtar. Nuk ka një terminologji të miratuar nga të gjithë për stacionet kufitare: ato quhen edhe pika kalimi kufitar, posta kufitare, pika kontrolli dhe porte kufitare. Afganistani i quan "porte të thata", kurse në SHBA njihen si "porte hyrjeje".

Kutia e Shtojcës 1.1 më poshtë është marrë nga *Udhëzuesi për Projektimin e Ndërtesave*, i Institutit Kombëtar të Shkencave të Ndërtimit (Conway, 2010).

4. Në një PKK të madhe mes Kazakistanit dhe Kinës, xhiroja vjetore për tregtarët në vitin 2007 ishte 11 milionë dollarë amerikanë, me 1300 tregtarë që importonin dhe eksportonin çdo ditë; shih botimin e Bankës Botërore (gusht 2007) *Tregtia ndërkufitare në kuadër të Bashkëpunimit Ekonomik Rajonal të Azisë Qendrore* [pdf]. Gjetendet tek [www.carecinstitute.org/uploads/docs/Cross-Border-Trade-CAREC.pdf](http://www.carecinstitute.org/uploads/docs/Cross-Border-Trade-CAREC.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 16 mars 2011].

5. Në Francë kjo quhet "Zona e Veprimit Doganor".

### *Kutia e Shtojcës 1.1 Përkufizimi i SHBA për "Pikën e Kalimit Kufitar tokësore"*

Pika e Kalimit Kufitar tokësore është një ambient që siguron hyrjen apo daljen e kontrolluar nga SHBA për personat dhe materialet që mbërrijnë, si psh ato komerciale, jo-komerciale, këmbësorët, apo qarkullimin me tren. Ajo siguron një pikë kontakti për udhëtarët që hyjnë apo dalin nga vendi, me qëllim mbledhjen e të ardhurave; zbatimin e ligjit; ndalimin e hyrjes së klandestinëve; parandalimin e bimëve apo kafshëve të dëmshme, sëmundjeve të njerëzve apo kafshëve; kontrollin e dokumenteve të eksportit; regjistrimin e artikujve të rëndësishëm që nxirren përkohësisht nga vendi; si dhe transaksionet komerciale. Një PKK tokësore mund të jetë në kufijtë tokësorë dhe në grykëderdhjet me Kanadanë dhe me Meksikën. Një PKK tokësore përfshin një ambient që është pronë apo e marrë me qera nga Administrata për Shërbimet e Përgjithshme apo një prej agjencive të Shërbimeve Federale të Inspektimit. Një PKK tokësore zakonisht është e hapur të gjithë vitin. Megjithatë, ka disa të tilla që janë hapur në stinë të caktuara për shkak të kushteve klimatike, dhe disa të tjera që nuk janë hapur 24 orë në ditë.

Stacionet kufitare mund të vendosen direkt në vijën kufitare ose shumë pranë saj, por mund të jenë edhe më në brendësi të një territori kombëtar. Në këto raste, duhen krijuar procedura dhe infrastruktura që të mos lejojnë shmangien e kontroleve kufitare. Në disa vende, paraqitja në një stacion kufitar është fakultative, pra personat që janë brenda kufijve të lejuara të objekteve për kalimin e kufirit autorizohen ta kalojnë atë pa ndaluar. Në këto raste, rruga që të çon nga vija kufitare në stacionin kufitar zakonisht quhet "rrugë e miratuar doganore". Në disa vende, stacionet kufitare mund të ndahen nga agjencitë (psh një stacion kufitar për kontrollin e imigracionit dhe një tjetër për doganën), dhe në rastin e stacioneve të përbashkëta, stacioni kufitar i një vendi mund të vendoset në territorin e vendit tjetër. Stacionet kufitare zakonisht bashkohen me ato të vendit fqinj, por në disa raste veprimtaritë kufitare përfshijnë tre vende, si në rastin e kontroleve kufitare në trenat e shpejtësisë së lartë mes Londrës, Parisit e Brukselit. Në këtë rast stacioni kufitar është një ambient i lëvizshëm, me zyra dhe një ambient ndalimi, dhe kontrolet dhe formalitetet për pasagjerët kryhen në tren.

Kutia e Shtojcës 1.2 citon përkufizimin e Bankës Botërore për termin *stacion kufitar* (Banka Botërore, 2004, fq. 2).

### *Kutia e Shtojcës 1.2: Përkufizimi i Bankës Botërore për "stacionin kufitar"*

Stacion kufitar është ai vend ku përcaktohet administrativisht sovraniteti i vendit. Ai duhet të sigurojë përpunimin eficient të qarkullimit të ligjshëm, të ketë ambiente për zbulimin e shkeljeve si dhe të ofrojë në të njëjtën kohë një imazh pozitiv të vendit. Një funksion thelbësor duhet të jetë mos-ndalimi i qarkullimit, dhe në rastin e radhëve, përparësi duhet t'i jepet përshpejtimin të qarkullimit, pasi ka mjete të tjera për të vendosur kontrole të mëtejshme (psh "rjetat e sigurisë") më tej gjatë rrugës.

## 1.9 Funksionet dhe institucionet kufitare

Shpesh përpunimi kufitar është i ndarë mes kontrollit të personave, mallrave dhe automjeteve. Megjithëse ka një dallim të qartë mes veprimtarive komerciale dhe atyre jo-komerciale, në rastin e kontrollit të personave dhe automjeteve ndonjëherë ka mbivendosje.

**Personat** kryesisht kontrollohen nga këndvështrimi i imigracionit, me një objektivë shtesë të zbulimit dhe arrestimit të kriminelëve. Këto kontrole kryhen nga autoritetet e imigracionit, policia kufitare, ose, në disa raste, rojet apo trupat kufitare. Këto tre autoritete përmenden me radhë sa herë flitet për procedurat e lidhura me imigracionin në këtë manual.

**Mallrat** zakonisht kontrollohen nga autoritetet doganore. Megjithatë, mallrat mund të kontrollohen edhe nga policia kufitare kur dyshohet për drogë, armë apo ndonjëherë edhe mallra të padeklaruara apo të ndaluara. Mallrat ndonjëherë kontrollohen edhe nga punonjësit veterinarë dhe fitosanitarë, ose nga agjencitë e mbrojtjes së standardeve dhe konsumatorëve. Të gjitha këto kontrolle mund edhe t'i delegohen autoriteteve doganore.

**Automjetet komerciale** kontrollohen nga administratat e rrugëve, si psh ministrinë e transportit, ose ndonjëherë edhe policia kufitare. Edhe autoritetet e imigracionit mund të vendosin të inspektojnë automjetet komerciale për të zbuluar imigrantë të paligjshëm.

**Automjetet private** inspektohen nga autoritetet doganore ose ndonjëherë policia kufitare.

Dallimet, bazuar në detyrat menaxhuese, mes administratave në kalimet kufitare janë bërë për të ulur mbivendosjen në detyra. Megjithatë, këto dallime nuk janë gjithmonë të dobishme.

Sipas mentalitetit të përgjithshëm, policia kufitare ka përgjegjësi kontrollin e personave, kurse Dogana kontrollin e mallrave. Për këtë arsye, punonjësit doganorë nuk duhet të inspektojnë dokumentet apo pasaportat e udhëtarëve dhe shoferëve, pasi kjo është përgjegjësi e policisë kufitare. Në shumë PKK, praktikat e vendosura nuk e autorizojnë policinë kufitare të kontrollojë automjetet apo mallrat. Megjithatë, kjo nuk është efiçase, pasi identiteti i shoferëve është një pjesë thelbësore e menaxhimit të rrezikut nga Dogana, dhe nga ana tjetër, policia kufitare mund të ketë arsye të forta për të kontrolluar ngarkesat e transportit hekurudhor, rrugor apo detar. Gjithashtu, administrata të ndryshme mund të kryejnë verifikime identike për qëllime të ndryshme, si psh peshimi i automjetit. Demaskimi tradicional i detyrave të kryera nga punonjës të ndryshëm në PKK sjell me vete fragmentizimin e informacionit dhe të të dhënave.

## 1.10 Çështjet kufitare

Vijat kufitare shpesh janë vendosur përgjatë kufijve natyrorë si psh vija bregdetare, lumenj dhe qafa malesh, ose në disa raste përgjatë vijave të gjatësisë apo gjerësisë gjeografike, si psh në kufirin mes SHBA dhe Kanadasë. Përcaktimi i kufirit mund të jetë problematik, dhe mosmarrëveshjet mund të sjellin incidente të rënda si dhe vonesën e qarkullimit të tregtisë dhe pasagjerëve.

## Bibliografi

Conway, Brian, 2010, "PKK tokësore", në Udhëzuesin e Plotë të Projektimit të Ndërtesave, program i Institutit Kombëtar për Shkencat e Ndërtimit [php]. Gjetet tek [www.wbdg.org/design/land\\_port.php](http://www.wbdg.org/design/land_port.php) [Lexuar për herë të fundit më 5 dhjetor 2011].

Banka Botërore, 2004, *Udhëzime për Stacionet Kufitare Tokësore* [pdf]. Gjetet tek [www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/RegionalDocuments/BorderStations\\_Guidelines.pdf](http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/RegionalDocuments/BorderStations_Guidelines.pdf) [Lexuar për herë të fundit më 15 mars 2011].

# Shtojca 2: Organizata ndërkombëtare

## 2.1 “Familja” e Kombeve të Bashkuara

- 2.1.1 *Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO)*
- 2.1.2 *Komisioni i OKB për Legjislacionin për Tregtinë Ndërkombëtare (UNCITRAL)*
- 2.1.3 *Konferenca e OKB për Tregtinë dhe Zhvillimin (UNCTAD)*
- 2.1.4 *Programi i Zhvillimit i OKB (UNDP)*
- 2.1.5 *Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (UNECE) (KEKBE)*
- 2.1.6 *Komisioni Ekonomik dhe Social i KB për Azinë dhe Paqësorin (UNESCAP)*
- 2.1.7 *Organizata për Zhvillimin Industrial e KB (UNIDO)*
- 2.1.8 *Zyra e KB për Drogat dhe Krimin (UNODC)*
- 2.1.9 *Organizata Botërore për Pronësinë Intelektuale (WIPO)*

## 2.2 Organizatat Ndërkombëtare ndër-qeveritare

- 2.2.1 *Organizata Ndërkombëtare e Punës (ILO)*
- 2.2.2 *Fondi Monetar Ndërkombëtar (IMF)*
- 2.2.3 *INTERPOL*
- 2.2.4 *Organizata Ndërkombëtare për Migrimin (IOM)*
- 2.2.5 *Organizata për Bashkëpunimin Ekonomik dhe Zhvillimin (OECD)*
- 2.2.6 *Organizata për Ndalimin e Armëve Kimike (OPCW)*
- 2.2.7 *Organizata ndër-qeveritare për Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor (OTIF)*
- 2.2.8 *Marrëveshja e Wassenaar*
- 2.2.9 *Banka Botërore (WB) (BB)*
- 2.2.10 *Organizata Botërore e Doganave (WCO) (OBD)*
- 2.2.11 *Organizata Botërore e Tregtisë (WTO) (OBT)*

## 2.3 Organizatat rajonale ndër-qeveritare

- 2.3.1 *Banka për Zhvillim e Azisë (ADB)*
- 2.3.2 *Shoqata e Vendeve të Azisë Juglindore (ASEAN)*
- 2.3.3 *Bashkëpunimi Ekonomik Azi-Paqësor (APEC)*
- 2.3.4 *Komiteti Evropian për Standardizim (CEN)*
- 2.3.5 *Komunuellthi i Shteteve të Pavarura (CIS)*
- 2.3.6 *Komuniteti Ekonomik Euro-Aziatik (EurAsEC)*
- 2.3.7 *Shoqata Evropiane e Tregtisë së Lirë (EFTA)*
- 2.3.8 *Bashkimi Evropian*
- 2.3.9 *Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë (OSBE)*

## 2.4 Organizatat Jo-qeveritare

- 2.4.1 *Partneriteti për Lehtësim Global për Transportin dhe Tregtinë (GPPTT)*
- 2.4.2 *Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë (ICC)*
- 2.4.3 *Dhoma Ndërkombëtare e Dërgesave (ICS)*
- 2.4.4 *Organizata Ndërkombëtare për Standardizim (ISO)*
- 2.4.5 *Sindikata për Transportin Ndërkombëtar Rrugor (IRU)*
- 2.4.6 *Transparency International (TI)*

### Përfundime

## Hyrje

Tregtia ndërkombëtare, si shtylla kurrizore e ekonomisë globale, mbikëqyret në mënyrë të kujdesshme nga një numër i konsiderueshëm organizatash ndërkombëtare. Meqënëse për tregtinë globale nevojiten lloje të ndryshme ekspertizash, këto organe ndërkombëtare mbulojnë fusha të mëdha, duke filluar nga siguria në arsimim. Shtojca aktuale do të prezantojë disa prej këtyre organizatave, fillimisht duke i hedhur një vështrim organeve ndërkombëtare që janë pjesë e “familjes” së Kombeve të Bashkuara, më pas duke prezantuar organizatat e ndryshme ndër-qeveritare kombëtare dhe ndërkombëtare, dhe së fundmi prezantimin e disa prej organeve jo-qeveritare.

## 2.1 “Familja” e Kombeve të Bashkuara

### 2.1.1 Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO)

IMO është një agjenci e specializuar brenda Kombeve të Bashkuara dhe është përgjegjëse për sigurinë e dërgesave dhe parandalimin e ndotjes detare nga anijet transoqeanike. Në vitin 1948 në Gjenevë u miratua një konventë e cila themeloi zyrtarisht Organizatën Konsultuese Detare Ndër-qeveritare (IMCO). Kjo Konventë hyri në fuqi në vitin 1958 dhe organizata e re u mbledh për herë të parë një vit më pas. Në vitin 1982 u ndryshua emri dhe u quajt Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO).

Neni 1(a) i Konventës paraqet objektivën e organizatës, e cila është “sigurimi i një mekanizmi për bashkëpunim mes qeverive në fushën e normimit dhe praktikave qeveritare në lidhje me çështje teknike të çdo lloji që ndikojnë në transportin e tregtisë ndërkombëtare; nxitja dhe lehtësimi i miratimit të përgjithshëm të standardeve më të larta të mundshme në çështjet që kanë lidhje me sigurinë detare, efikasitetin e lundrimit dhe parandalimin e mbajtjen nën kontroll të ndotjes detare nga anijet”. IMO ka kompetenca edhe për çështjet administrative dhe ligjore që kanë lidhje me qëllimet e mësipërme.

Siguria dhe lehtësimi i tregtisë janë dy prej fushave të veprimtarive të IMO, të cilat kanë lidhje me menaxhimin e doganave.

Faqja e internetit e IMO: [www.imo.org](http://www.imo.org)

### 2.1.2 Komisioni i OKB për Legjislacionin për Tregtinë Ndërkombëtare (UNCITRAL)

Në vitin 1966, pasi pranoi se mospërputhjet në legjislacionet kombëtare për tregtinë ndërkombëtare krijojnë pengesa për tregtinë, Asambleja e Përgjithshme e OKB krijoi UNCITRAL.

Asambleja e Përgjithshme i dha Komisionit mandatin e përgjithshëm për të mbështetur harmonizimin dhe unifikimin progresiv të ligjeve në lidhje me tregtinë ndërkombëtare. Që atëherë Komisioni ka qenë organizmi ligjor kryesor i sistemit të OKB në fushën e legjislacionit ndërkombëtar për tregtinë.

Komisioni ka ngritur gjashtë grupe pune për të kryer punë përgatitore në lidhje me temat e përfshira në programin e punës të Komisionit. Secili prej grupeve të punës ka përfaqësues nga të gjitha shtetet anëtare të Komisionit. Temat aktuale të këtyre gjashtë grupeve të punës janë:

- Prokurimi
- Arbitrimi dhe pajtimi
- Zgjidhja e mosmarrëveshjeve online
- Tregtia elektronike

- Legjislacioni për financat
- Interesat e sigurisë

Faqja e internetit e UNCITRAL përmban një bibliotekë si dhe burime kërkimi, përfshirë legjislacionin e dalë nga çështje të ndryshme.

**Faqja e internetit e UNCITRAL: [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)**

### **2.1.3 Konferenca e OKB për Tregtinë dhe Zhvillimin (UNCTAD)**

UNCTAD u krijua në vitin 1964 si një organizatë ndërqeveritare. Ajo u projektua për të mbushur zbrastëritën mes organizatave ekzistuese si Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (GATT/MPTT) dhe Fondi Monetar Ndërkombëtar (FMN), si dhe për të trajtuar çështje specifike të vendeve në zhvillim. Selia qendrore e saj është në Gjenevë, Zvicër. Ajo ka një staf prej rreth 400 punonjësish dhe një buxhet prej 75 milionë dollarësh, me 50 milionë që janë buxhet normal dhe 25 milionë të caktuar si fonde për asistencë teknike. Aktualisht UNCTAD ka 193 anëtarë.

Fokusi parësor i UNCTAD është zhvillimi i integritimit të vendeve në zhvillim në ekonominë botërore. Tre funksione kyçe janë të përcaktuara në mandatin e UNCTAD:

- Veprimi si një forum për diskutime ndër-qeveritare
- Kërkime, përfshirë analizën e tregtisë dhe politikave
- Dhënia e asistencës teknike për vendet më pak të zhvilluara

Një program i UNCTAD për kontrollin kufitar dhe Doganat është Sistemi i Automatizuar për të Dhënat Doganore (ASYCUDA), një sistem i kompjuterizuar për menaxhimin e doganave, i cili përfshin shumicën e procedurave për tregtinë e jashtme. Në këtë Manual, më shumë hollësi për ASYCUDA gjenden në Kapitullin 7, "TIK dhe Inspektimi pa hapje".

**Faqja e internetit e UNCTAD: [www.unctad.org](http://www.unctad.org)**

### **2.1.4 Programi i Zhvillimit i OKB (UNDP)**

UNDP është rrjeti i zhvillimit global të OKB, një organizatë që mbështet aksesin në njohuri, përvojë dhe burime, e cila është projektuar për të ndihmuar vendet tu ofrojnë mbështetje shtetasve të tyre për jetë më të mira. UNDP vepron në 166 vende. Këto vende përdorin personelin e UNDP si dhe një gamë të gjerë partnerësh të UNDP për të zhvilluar kapacitetet e tyre vendore.

UNDP ndihmon vendet në zhvillim të tërheqin ndihma dhe t' përdorin ato në mënyrë efektive. Në të gjitha veprimtaritë e saj, ajo nxit mbrojtjen e të drejtave të njeriut dhe fuqizimin e grave.

Përfaqësuesi Rezident i UNDP në secilin vend zakonisht shërben si Koordinator Rezident për veprimtaritë për zhvillim të sistemit të OKB në tërësi. Nëpërmjet koordinimit të këtij lloji, UNDP përpaket të sigurojë përdorimin më efikas të burimeve të OKB dhe të ndihmës ndërkombëtare.

**Faqja e internetit e UNDP: [www.undp.org](http://www.undp.org)**

### **2.1.5 Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (UNECE) (KEKBE)**

KEKBE u krijua nga Këshilli Ekonomik dhe Shoqëror i OKB (ECOSOC) në vitin 1947. Ai është një prej pesë komisioneve rajonale të OKB dhe e ka selinë qendrore në Gjenevë. 56 vendet anëtare janë vende nga BE, Komuniteti i Shteteve të Pavarura dhe Evropa Lindore dhe Ajo Juglindore, si dhe SHBA e Kanada. Në veprimtaritë e KEKBE mund të marrin pjesë shtete të tjera të interesuara. Gjithashtu marrin

pjesë rregullisht edhe mbi 70 OJQ dhe organizata profesionale.

Objektiva kryesore e KEKBE është nxitja e integritimit ekonomik në Evropë. Për shkak të ekspertizës që ka në sektorë si bashkëpunimi ekonomik, energjia, mjedisi, tregtia, transporti dhe statistikat, KEKBE ofron këshilla për analiza dhe politika, si dhe harton norma, standarde dhe konventa. Të gjitha këto ndihmojnë në fokusin e mandatit ekonomik global të OKB.

KEKBE ka 9 programe të përgjithshme, të cilat janë:

- Bashkëpunimi ekonomik dhe integrimi
- Politikat mjedisore
- Strehimi dhe menaxhimi i tokës
- Statistikat
- Energjia e qëndrueshme
- Bashkëpunimi teknik
- Lënda drusore
- Tregtia
- Transporti

Programi që ka lidhje me qarkullimin ndërkufitar është programi i Transportit.

**Faqja e internetit e KEKBE: [www.unece.org](http://www.unece.org)**

### **2.1.6 Komisioni Ekonomik dhe Social i OKB për Azinë dhe Paqësorin (UNESCAP)**

UNESCAP, i cili u krijua në vitin 1947, është një nga pesë komisionet rajonale të OKB. Ai ka selinë qendrore në Bangkok të Tailandës. Zona e mbuluar nga ky komision rajonal shtrihet nga Turqia në perëndim deri në Kiribati në lindje, dhe nga Federata Ruse në Veri deri në Zelandën e Re në jug. Ai ka 62 shtete anëtare, nga të cilat 58 janë në rajon, kurse 4 të tjerat janë Franca, Holanda, Mbretëria e Bashkuar dhe SHBA. Ai është organizimi më i madh i OKB që mbulon rajonin Azi-Paqësor.

UNESCAP përpaket të zgjidhë disa prej problemeve më të mëdha të rajonit duke punuar në këto drejtime:

- Politikat makroekonomike dhe zhvillimi
- Statistikat
- Veprimtaritë nënrajonale për zhvillim
- Tregtia dhe investimet
- Transporti
- Mjedisi dhe zhvillimi i qëndrueshëm
- Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit dhe Ulja e Rrezikut të Katastrofave
- Zhvillimi shoqëror

UNESCAP përqendrohet në çështjet që zgjidhen më mirë nëpërmjet bashkëpunimit rajonal, si psh:

- Probleme që hasen nga të gjitha vendet apo një grup i caktuar vendesh në rajon, të cilat kanë mundësi të mësojnë nga njëra tjetra;
- Probleme që zgjidhen me përfshirjen e rajonit apo të shumë vendeve;
- Probleme ndërkufitare, ose që zgjidhen me bashkëpunim të disa vendeve;
- Probleme sensitive apo urgjente që kërkojnë shqyrtim dhe negocim të mëtejshëm.

Një prej projekteve të UNESCAP që kanë më shumë lidhje me menaxhimin e kufirit është përdorimi i "Metodologjisë së kohës/kostos". Kjo metodologji është një mjet shumë i thjeshtë por efikas i analizimit të proceseve të transportit. Ajo përipiqet të masë jo vetëm kostot e procesit të transportit, por edhe të identifikojë pikat në të cilat dalin këto kosto. Rezultatet paraqiten qartë nëpërmjet grafikeve dhe tabelave.

Përfitimet që sjell kjo metodologji janë:

- E thjeshtë për tu përdorur;
- Jep një panoramë të situatave të transportit pothuajse në kohë reale;
- Mund të përdoret për të monitoruar prirjet përgjatë kohës;
- Mund të përdoret për të gjetur itineraret më efikase;
- E lehtë për tu kuptuar.

Një avantazh tjetër i kësaj metodologjie është lehtësia relative me të cilën mund të mbledhet dhe analizohet informacioni i nevojshëm. I gjithë informacioni që kërkohet mund të vihet menjëherë në dispozicion të organizatave të transportit apo enteve shtetërore. Për shkak se analizimi i të dhënave bëhet me matematikë të thjeshtë, ajo është një metodë e cila mund të përdoret nga kushdo.

Disa nga të dhënat e nevojshme:

- Itinerari (pika e nisjes, pika e mbërritjes dhe shtegu)
- Mënyra e transportit (për çdo segment)
- Distanca e çdo segmenti
- Koha për çdo segment
- Kostoja për çdo segment

**Faqja e internetit e UNESCAP: [www.unescap.org](http://www.unescap.org)**

### 2.1.7 Organizata për Zhvillimin Industrial e OKB (UNIDO)

Synimi i UNIDO është të ndihmojë vendet në zhvillim që të ndërtojnë infrastrukturën e nevojshme fizike dhe institucionale për të plotësuar kërkesat teknike të sistemit tregtar shumëpalësh. Për veprimtaritë e saj të asistencës së integruar teknike dhe të krijimit të kapaciteteve, UNIDO ka krijuar një metodë ku përdoret Konkurrueshmëria, Përputhja dhe Lidhja.

Në bashkëpunim me 171 shtetet anëtare të saj, UNIDO është përgjegjëse për nxitjen e industrializimit në të gjithë botën në zhvillim. Ajo ka seli qendrore në Vienë por ka zyra në 35 vende në zhvillim. Ky përfaqësim i gjerë si dhe një sërë zyrash të specializuara që merren me nxitjen e investimeve, teknologjisë dhe aspekteve të tjera specifike e bëjnë UNIDO-n një prani aktive në terren.

**Faqja e internetit e UNIDO: [www.unido.org](http://www.unido.org)**

### 2.1.8 Zyra e OKB për Drogat dhe Krimin (UNODC)

UNODC u krijua në vitin 1997 si Zyra për Kontrollin e Drogave dhe Parandalimin e Krimin. Ajo u krijua nëpërmjet bashkimit të Programit Ndërkombëtar për Kontrollin e Drogave të OKB (UNDCP) dhe Divizionit të Parandalimit të Krimin dhe Drejtësisë Penale të Zyrës së OKB në Vienë. Emri iu ndryshua në UNODC në vitin 2002.

Kjo agjenci, me 500 punonjës në të gjithë botën, e ka selinë qendrore në Vienë, por ka edhe 21 zyra përfaqësimi në vende të ndryshme si dhe zyra ndërlidhjeje në Bruksel dhe Nju Jork.

UNODC u krijua për të ndihmuar OKB në krijimin e një reagimi të bashkërenduar dhe gjithëpërfshirës ndaj një grupi problemesh të ndërlikura: trafikimi i paligjshëm dhe abuzimi me drogat, parandalimi i

krimin dhe drejtësia penale, terrorizmi ndërkombëtar dhe korrupsioni. UNODC punon për synimet e saj nëpërmjet tre funksioneve, që janë kërkimet, udhëzimi dhe mbështetja; ajo i ndihmon qeveritë të hartojnë dhe zbatojnë konventa, traktate dhe protokolle të ndryshme kundër krimin, drogave, terrorizmit dhe korrupsionit, si dhe u jep atyre ndihmë teknike dhe financiare për të përballuar situatat dhe sfidat në këto fusha.

UNODC trajton këto drejtime:

- Zhvillimin alternativ
- Korrupsionin
- Drejtësinë penale
- Reformën në burgje dhe parandalimin e krimeve
- Parandalimin e drogave, trajtimin dhe kujdesin ndaj abuzuesve
- HIV dhe AIDS
- Trafikun dhe kontrabandimin e qenjeve njerëzore
- Pastrimin e parave
- krimin e organizuar
- piraterinë
- parandalimin e terrorizmit

**Faqja e internetit e UNODC: [www.unodc.org](http://www.unodc.org)**

### 2.1.9 Organizata Botërore për Pronësinë Intelektuale (WIPO)

WIPO është një agjenci e specializuar e OKB që punon për zhvillimin e një sistemi ndërkombëtar të balancuar dhe të aksesueshëm për pronësinë intelektuale (PI). WIPO është krijuar me anë të Konventës së WIPO të vitit 1967 dhe e ka selinë në Gjenevë. Detyrat kryesore të saj janë:

- Hartimi i legjislacionit dhe standardeve ndërkombëtare për PI
- Ofrimi i shërbimeve globale për mbrojtjen e PI
- Nxitja e përdorimit të PI për zhvillimin ekonomik
- Nxitja e një familjarizimi më të madh me PI
- Sigurimi i një forumi për debat

**Faqja e internetit e WIPO: [www.wipo.int](http://www.wipo.int)**

## 2.2 Organizatat Ndërkombëtare ndër-qeveritare

### 2.2.1 Organizata Ndërkombëtare e Punës (ILO)

ILO u krijua në vitin 1919 menjëherë pas Traktatit të Versajës, në përfundim të Luftës II Botërore. Parimi bazë i ILO është se "paqja universale dhe jetëgjatë mund të arrihet vetëm nëse mbështetet në barazi shoqërore."

Aktualisht, selia qendrore e ILO është në Gjenevë, Zvicër. Ajo është e vetmja organizatë "tri-palëshe" e OKB që merret me çështjet e punësimit. Trupi drejtues i ILO është i përbërë nga përfaqësues qeveritarë, punëdhënës dhe punëmarrës. Vetë shtetet sovraane mund të jenë firmëtare të ILO, dhe aktualisht ka 182 anëtarë.

ILO ka një gamë të gjerë programesh dhe projektesh, të cilat mund të grupohen nën katër objektiva strategjike:

- Nxitja dhe realizimi i standardeve dhe parimeve thelbësore në punë

- shtimi i mundësive për burra dhe gra për punë dhe të ardhura
- përmirësimi i mbulimit dhe efikasitetit të mbrojtjes sociale për të gjithë
- forcimi i bashkëpunimit trepalësh dhe dialogut social

Projektet që kanë lidhje më shumë me kufirin janë ato të afërta me aspektet sociale të kalimeve kufitare dhe tregtisë, si psh:

- Trafikimi i personave
- Punëtorët migrues
- Puna e detyrueshme
- Punësimi
- Puna e fëmijëve

**Faqja e internetit e ILO: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)**

### 2.2.2 Fondi Monetar Ndërkombëtar (IMF/FMN)

FMN u themelua rreth fundit të Luftës II Botërore me qëllim krijimin e një kuadri për bashkëpunim ekonomik i cili do të shmangte përsëritjen e politikave ekonomike shkatërruese që kontribuuan në rënien ekonomike të viteve 1930 dhe konfliktin global që erdhi pas saj. Në shumë aspekte qëllimi kryesor i FMN, si sot po ashtu edhe ditën kur u krijua, është të kontribuojë për të mirën publike globale nëpërmjet stabilitetit financiar.

FMN ndjek prirjet dhe performancën ekonomike globale, paralajmëron 187 vendet e saj anëtare kur shih probleme ekonomike në horizont, siguron një forum për dialog mbi politikën, si dhe u jep këshilla qeverive për kapërcimin e vështirësive ekonomike.

FMN u jep këshilla mbi politikën dhe financimin anëtarëve në vështirësi ekonomike si dhe punon me vendet në zhvillim për t'i ndihmuar të arrijnë qëndrueshmëri makroekonomike dhe ulur varfërinë.

Veprimtaritë kryesore të FMN:

- Këshillim i qeverive dhe bankave qendrore për politikën, bazuar në analiza të prirjeve ekonomike si dhe përvojave në vende të ndryshme
- Kërkime, statistika, parashikime dhe analiza bazuar në monitorimin e ekonomive dhe tregjeve globale, rajonale dhe individuale
- Kredi për t'i ndihmuar vendet të kalojnë vështirësi ekonomike
- Kredi koncesionare për të ndihmuar në luftën kundër varfërisë në vendet në zhvillim
- Asistencë teknike dhe trainim për t'i ndihmuar vendet të përmirësojnë menaxhimin e ekonomive të tyre

Disa nga botimet e FMN:

- Vështrim mbi Ekonominë Botërore
- Raport për Stabilitetin Financiar Global
- Monitoruesi fiskal
- Raporte Rajonale për Gjendjen Ekonomike
- Shqyrtimi Ekonomik i FMN
- Bazat e të dhënave për Ekonominë Botërore

**Faqja e internetit e FMN: [www.imf.org](http://www.imf.org)**

### 2.2.3 INTERPOL

Me 188 shtete anëtare, INTERPOL është organizata policore ndërkombëtare më e madhe në botë. Ajo u krijua në vitin 1923 për të lehtësuar bashkëpunimin policor ndërkufitar dhe mbështet e ndihmon të gjitha organizatat, autoritetet dhe shërbimet të cilat kanë për mision parandalimin apo luftën kundër krimit ndërkombëtar.

INTERPOL synon lehtësimin e bashkëpunimit policor ndërkombëtar, edhe kur nuk ekzistojnë marrëdhënie diplomatike mes vendeve individuale. Veprimet kryhen brenda kufijve të ligjeve ekzistuese të vendeve të ndryshme dhe në kuadër të Deklaratës Universale të të Drejtave të Njeriut.

INTERPOL ka si funksione parësore:

- Sigurimin e shërbimeve të komunikimit policor global
- Ofrimin e shërbimeve të të dhënave operacionale dhe bazave të të dhënave për policinë
- Ofrimin e mbështetjes policore operacionale
- Ofrimin e trajnimit dhe zhvillimit policor

**Faqja e internetit e INTERPOL: [www.interpol.int](http://www.interpol.int)**

### 2.2.4 Organizata Ndërkombëtare për Migrimin (IOM)

IOM u krijua në vitin 1951 dhe është organizata kryesore ndërshtetërore që merret me migrimin: aktualisht ka 127 shtete anëtare, dhe 17 shtete të tjera me statusin e vëzhguesit, si dhe shumë organizata ndërkombëtare dhe OJQ anëtare. Buxheti i programeve të IOM për 2009 i kalonte 1 miliardë dollarë amerikanë, të cilat financuan më shumë se 2,360 programe aktive si dhe më shumë se 7,000 punonjës në më shumë se 460 zyra në mbi 100 vende.

IOM mbështet parimin që migrimi në formë njerëzore dhe të rregullt sjell përfitime për migruesit si dhe shoqëritë. IOM vepron me partnerët e saj në bashkësinë ndërkombëtare për të:

- Ndihmuar në arritjen e sfidave operacionale që ka menaxhimi i migrimit
- rritur ndërgjegjësimin mbi çështjet e migrimit
- nxitur zhvillimin shoqëror e ekonomik nëpërmjet migrimit
- ruajtur dinjitetin njerëzor dhe mirëqenien e migrantëve

**Faqja e internetit e IOM: [www.iom.int](http://www.iom.int)**

### 2.2.5 Organizata për Bashkëpunimin Ekonomik dhe Zhvillimin (OECD)

Paraardhësja e OECD ishte Organizata për Bashkëpunimin Ekonomik Evropian (OEEC). OEEC u krijua në vitin 1947 për të administruar ndihmën amerikane dhe kanadeze në kuadër të Planit Marshall për rindërtimin e Evropës pas Luftës II Botërore. OECD zëvendësoi OEEC në 1961. Që atëherë, misioni i saj ka qenë ndihma ndaj shteteve anëtare për të arritur rritje ekonomike dhe punësim, si dhe për të rritur standardet e jetesës paralelisht me ruajtjen e stabilitetit financiar. Synimi i përgjithshëm është kontributi ndaj zhvillimit të ekonomisë botërore. Konventa që themeloi OECD kërkon edhe që organizata të ndihmojë në zhvillimin ekonomik të shteteve jo-anëtare, si dhe të kontribuojë për zhvillimin e tregtisë botërore në kuadër shumëpalësh e jo-diskriminues. Aktualisht ajo ka më shumë se 70 partnerë që janë ekonomi tregu në zhvillim.

Misioni i OECD është:

- Mbështetja e një rritje ekonomike të qëndrueshme
- Rritja e punësimit



- Përmirësimi i standardeve të jetesës
- Ruajtja e stabilitetit financiar
- Ndihma për zhvillimin ekonomik të vendeve të tjera
- Kontributi për rritjen e tregtisë botërore

Përveç mbledhjes së të dhënave, OECD kryen monitorimin e prirjeve dhe analizën e parashikimit zhvillimit ekonomik, si dhe kryen studime mbi ndryshimet shoqërore apo modelet e reja si psh në fusha si tregtia, mjedisi, bujqësia, teknologjia dhe tatimet. OECD është një nga botuesit më të mëdhenj të botës për fushat e ekonomisë dhe politikave publike.

**Faqja e internetit e OECD:** [www.oecd.org](http://www.oecd.org)

### 2.2.6 Organizata për Ndalimin e Armëve Kimike (OPCW)

OPCW është organizata zbatuese e Konventës për Armët Kimike (CWC). Mandati i saj është arritja e objektivave dhe qëllimit të Konventës, për të siguruar zbatimin e dispozitave të saj, përfshirë këtu ato për verifikim dhe përputhshmëri ndërkombëtare, si dhe për të ofruar një forum për konsultim dhe bashkëpunim mes shteteve palë. Ajo mbulon fushat e çmilitarizimit, kundër-përhapjes, asistencës dhe mbrojtjes, bashkëpunimit ndërkombëtar, universalitetit dhe zbatimit kombëtar.

**Faqja e internetit e OPCW:** [www.opcw.org](http://www.opcw.org)

### 2.2.7 Organizata ndërqeveritare për Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor (OTIF)

OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) u krijua më 1 maj 1985 pas hyrjes në fuqi të Konventës COTIF më 9 maj 1980, e cila u modifikua nga Protokollin i Vilniusit i 3 qershorit 1999. Paraardhësi i OTIF ishte Zyra Qendrore për Transportin Hekurudhor Ndërkombëtar, e cila u krijua në vitin 1893.

Objektiva kryesore e OTIF ka qenë krijimi i sistemeve uniforme të legjislacionit në lidhje me transportin e pasagjerëve dhe transportin ndërkombëtar hekurudhor. Këto sisteme kanë ekzistuar me dekada dhe njihen si Rregullat Uniforme CIV dhe CIM.

OTIF aktualisht ka 45 shtete anëtare (nga Evropa, Lindja e Mesme dhe Afrika Veriore) si dhe një anëtar të jashtëm (Jordaninë). Selia qendrore është në Bernë, Zvicër.

Veprimtaritë e OTIF përqendrohen në:

- Zhvillimin e mëtejshëm të legjislacionit për transportin hekurudhor
- Zgjerimin e fushëveprimit të COTIF për të bërë të mundur transportin hekurudhor nën një regjim të vetëm ligjor nga Atlantiku në Paqësor.
- Përgatitjet për hyrjen në fuqi të Protokollit të Luksemburgut
- Heqjen e pengesave ndaj kalimit të kufirit në transportin hekurudhor ndërkombëtar
- Pjesëmarrje në përgatitjen e konventave të tjera ndërkombëtare në lidhje me transportin hekurudhor brenda Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Evropën dhe organizatave të tjera ndërkombëtare.

**Faqja e internetit e OTIF:** [www.otif.org](http://www.otif.org)

### 2.2.8 Marrëveshja e Wassenaar

Marrëveshja e Wassenaar u formua për të kontribuar ndaj sigurisë dhe stabilitetit rajonal dhe ndërkombëtar duke mbështetur përpjekjet për më shumë transparencë dhe përgjegjshmëri në transfertat e armëve

konvencionale dhe mallrat dhe teknologjitë me përdorim të dyfishtë. Njëpërmjet këtyre mjeteve ajo ka si synim parandalimin e mbledhjes destabilizuese të këtyre mallrave.

Marrëveshja e Wassenaar-it hyri në fuqi në vitin 1996 dhe ka sekretariatin në Vienë. 40 vendet e saj anëtare, njëpërmjet politikave të tyre kombëtare, synojnë garantimin që transfertat e këtyre mallrave as të mos kontribuojnë në zhvillimin apo forcimin e kapaciteteve ushtarake dhe as të mos ndërrojnë destinacion e të përdoren për këto qëllime.

“Udhëzimet dhe Procedurat, përfshirë elementet fillestare” të Marrëveshjes së Wassenaar-it parashtrajnë qëllimet dhe fushëveprimin e Marrëveshjes si dhe trajtojnë qasjet e saj në lidhje me:

- Listat e kontrollit
- Procedurat për Shkëmbimin e Informacionit të Përgjithshëm
- Procedurat për Shkëmbimin e Informacionit mbi mallrat dhe teknologjinë me përdorim të dyfishtë
- Procedurat për Shkëmbimin e Informacionit mbi Armët
- Takimet dhe administratën
- Pjesëmarrjen
- Konfidencialitetin

**Faqja e internetit e Marrëveshjes së Wassenaar:** [www.wassenaar.org](http://www.wassenaar.org)

### 2.2.9 Banka Botërore (WB)

Banka Botërore është një institucion financiar ndërkombëtar i cili jep kredi të buta për programe të rëndësishme për vendet në zhvillim. Ajo u krijua në vitin 1944 si rezultat i Konferencës së Bretton Woods. BB ka seli qendrore në Uashington D.C. dhe përbëhet nga dy institucione të ndara: Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim (IBRD) dhe Shoqata për Zhvillimin Ndërkombëtar (IDA).

BB ka shumë vite që është përfshirë në menaxhimin doganor dhe të kufirit, përfshirë reformën dhe modernizimin e Doganës. Vetëm në periudhën 1991-2011 ajo investoi në mbi 120 projekte doganore apo projekte me përbërës të rëndësishëm për doganat. Portofoli aktual përfshin rreth 420 milionë dollarë amerikanë në formën e veprimtarive doganore, nga të cilat më shumë se 100 milionë në projekte në zhvillim e sipër. Megjithatë tradicionalisht reforma doganore e BB është përqendruar kryesisht tek përmirësimi i mbledhjes së të ardhurave, vitet e fundit theksi ka kaluar tek lehtësimi i tregtisë, përmirësimi i konkurrueshmërisë kombëtare si dhe nxitja e integritimit rajonal. Studimet e kryera nga Banka dhe të tjerë shpeshherë identifikojnë performancën e dobët doganore dhe kufitare si një barrierë të madhe ndaj konkurrueshmërisë së eksportit.

Fokusi i Grupit të Politikave Doganore dhe Tematikave të Administratës i Bankës Botërore përfshin:

- Sistemet dhe procedurat doganore
- Lehtësimi dhe thjeshtimi i tregtisë
- Çështje të doganës dhe qeverisjes
- Menaxhimi i kufirit
- Vlerësimi i rrezikut dhe instrumentet për të
- Matja e performancës
- Teknologjia dhe pajisjet e informacionit të doganës

Banka Botërore nxjerr tre botime kryesore në lidhje me menaxhimin e doganave dhe kufirit:

*Nismat për modernizimin e doganës*, ed. Luc De Wulf dhe José B. Sokol (2004).

*Manuali për Modernizimin e Doganës*, ed. Luc De Wulf dhe José B. Sokol (2004).

*Modernizimi i menaxhimit kufitar: Një udhëzues praktik për reformuesit*, ed. Gerard McLinden, Enrique Fanta, David Widdowson dhe Thomas Doyle (2010).

**Faqja e internetit e Bankës Botërore: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)**

### 2.2.10 Organizata Botërore e Doganave (WCO/OBD)

OBD, me seli qendrore në Bruksel, është një organizatë ndër-qeveritare me anëtarë agjenci doganore të vendeve të ndryshme. Ajo ka më shumë se 179 anëtarë. OBD është e vetmja organizatë ndër-qeveritare që përqendrohet ekskluzivisht në çështjet e doganës. Anëtarët e OBD sigurojnë kontrollë doganore për më shumë se 98% të të gjithë tregtisë ndërkombëtare.

Në vitin 1947, 13 vende evropiane krijuan një Grup Studimor për tu përqendruar në çështjet e doganës. Ky koncept i Grupit Studimor u formalizua në Marrëveshjen e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (GATT/MPTT). Në janar 1950 u miratua Konventa për Krijimin e Këshillit për Bashkëpunimin Doganor. Takimi i parë u mbajt në vitin 1953, me pjesëmarrjen e 17 anëtarëve themelues. Në vitin 1994 këshilli mori emrin që ka aktualisht.

Misioni i OBD është të përmirësojë efikasitetin dhe efikasitetin e agjencive doganore anëtare duke:

- Luajtur rol drejtues në diskutimet doganore
- Krijuar, nxitur dhe zbatuar sisteme dhe qasje moderne doganore
- Siguruar instrumente dhe qasje "praktika më të mira"

Ajo mbështet këto synime doganore:

- Synime për zhvillimin kombëtar
- Mbledhjen e të ardhurave
- Sigurinë kombëtare
- Lehtësimin e tregtisë
- Mbrojtjen e komunitetit
- Mbledhjen e statistikave të tregtisë

OBD ka krijuar një gamë të gjerë instrumentesh për të ndihmuar agjencitë doganore në menaxhimin e tyre operacional apo strategjik. Përveç instrumenteve të saj ligjore detyruese, OBD siguron metoda, udhëzime për praktika më të mira, si dhe instrumente krahasimi. Këto janë krijuar në kuadër të fleksibilitetit për tu përdorur nga organizatat doganore, pavarësisht nëse ato kanë një sistem të përparuar apo sapo kanë filluar të zbatojnë një proces modernizimi. Ajo ofron një komitet teknik klasifikimi tek i cili autoritetet doganore kombëtare mund të çojnë problemet e tyre të klasifikimit për sqarim, standarde sigurie si dhe modele të dhënash për transmetime elektronike. Gjithashtu siguron trainim online si për personelin doganor ashtu edhe për sektorin privat.

**Faqja e internetit e OBD: [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)**

### 2.2.11 Organizata Botërore e Tregtisë (WTO/OBT)

OBT mund të jetë organizata e nivelit më të lartë që merret me tregtinë ndërkombëtare. Ajo ka tre funksione bazë. Së pari, u ofron qeverive në mbarë botën një forum për negociimin e marrëveshjeve të tregtisë. Së dytë, nëpërmjet instrumenteve të saj ligjore siguron rregullat bazë ligjore. Së fundmi, luan rol ndërmjetësues në mosmarrëveshje ndërkombëtare.

OBT filloi punë më 1 janar 1995 në kuadër të Marrëveshjes së Marakeshit, e cila zëvendësoi Marrëveshjen MPTT të vitit 1948. Selia qendrore e OBT është në Gjenevë dhe ajo ka një personel prej rreth 625 punonjësish. Ka 153 shtete anëtare që përfaqësojnë më shumë se 95% të të gjithë tregtisë botërore.

Në bazë të negociimeve të OBT qëndron koncepti Vendi më i Favorizuar (VMF), i cili mbështet kryesisht parimin "jemi të gjithë të barabartë përpara ligjit" dhe është model për anti-diskriminimin. Ai krijon një situatë në të cilën një shtet nuk mund t'i bëjë favore apo t'i vendosë kufizime një shteti tjetër. Ka disa përjashtime ndaj këtij parimi të përgjithshëm të VMF, si psh marrëveshjet rajonale të tregtisë, por këto përjashtime mbahen nën kontroll të rreptë. VMF është një koncept kaq i rëndësishëm sa është përfshirë në secilin prej 3 instrumentet që janë krijuar nga OBT.

OBT ka tre marrëveshje që krijojnë bazën ligjore për tregtinë ndërkombëtare. Ato janë Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (GATT/MPTT), Marrëveshja e Përgjithshme për Tregtinë e Shërbimeve (GATS/MPTSh), si dhe Marrëveshja për Aspektet e të Drejtave të Pronësisë Intelektuale në Lidhje me Tregtinë (TRIPS).

#### ***Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (GATT/MPTT)***

Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (GATT/MPTT) është marrëveshja më e rëndësishme për tregtinë ndërkombëtare të mallrave. Ajo trajton pothuajse çdo aspekt të tregtisë. Gjithashtu e vendos OBT-në si organizmin që siguron kuadrin institucional të Marrëveshjes. Një përshkrim i plotë i kësaj Marrëveshjeje mund të gjendet tek:

**[www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/legal\\_e.htm#GATT94](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm#GATT94)**

#### ***Marrëveshja e Përgjithshme për Tregtinë e Shërbimeve (GATS/MPTSh)***

Hyrja tek një përmbledhje e marrëveshjes thotë: "Marrëveshja e Shërbimeve e cila është pjesë e Aktit Final mbështetet në tre shtylla. E para është Marrëveshja Kuadër e cila përmban detyrimet bazë për të gjitha vendet anëtare. E dyta ka lidhje me angazhimet kombëtare të vendeve të ndryshme, të cilat u nënshtrohen një procesi të vazhdueshëm liberalizimi. E treta është një grup shtojcash të cilat trajtojnë situata të veçanta të sektorëve të ndryshëm të shërbimeve."

Për një përshkrim të hollësishëm të kësaj Marrëveshjeje shihni:

**[www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/ursum\\_e.htm#mAgreement](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/ursum_e.htm#mAgreement)**

#### ***Marrëveshja për Aspektet e të Drejtave të Pronësisë Intelektuale në Lidhje me Tregtinë (TRIPS)***

Hyrja tek Marrëveshja thotë: "Marrëveshja e pranon se standardet e ndryshme të mbrojtjes dhe zbatimit të të drejtave të pronësisë intelektuale si dhe mungesa e një kuadri shumëpalësh të parimeve, rregullave dhe disiplinave në lidhje me tregtinë ndërkombëtare të mallrave të falsifikuara ka qenë një burim tensioni në marrëdhëniet ekonomike ndërkombëtare i cili sa vjen e rritet. Nevojiteshin rregulla dhe disiplina për të përballuar këto tensione. Për këtë arsye, kjo marrëveshje shqyrton aplikueshmërinë e parimeve bazë të MPTT dhe të marrëveshjeve të tjera ndërkombëtare për pronësinë intelektuale si dhe përpiqet të mbrojë këto të drejta dhe të zgjidhë mosmarrëveshjet, etj."

OBT ka disa botime, ndër të cilat tre më kryesoret janë:

- Raporti mbi Tregtinë Botërore
- Statistikat e Tregtisë Ndërkombëtare
- Raporti Vjetor i OBT

OBT ka edhe një bibliotekë online me të gjitha dokumentet zyrtare të saj. Këtu përshihen edhe tekstet ligjore të marrëveshjeve të OBT, të cilat mund të gjenden tek ky link: <http://docsonline.wto.org>

**Faqja e internetit e OBT: [www.wto.org](http://www.wto.org)**

## 2.3 Organizatat rajonale ndër-qeveritare

### 2.3.1 Banka për Zhvillim e Azisë (ADB)

Misioni kryesor i ADB është përmirësimi i mirëqenies së popujve të Azisë dhe Paqësoris. Për përbushjen e misionit të saj ADB ka disa instrumente në dispozicion: kredi, asistencë teknike, grante, këshilla si dhe njohuri. Megjithëse pjesa më e madhe e kredive të saj i shkojnë sektorit publik, ADB jep edhe asistencë të drejtpërdrejtë për ndërmarrjet private.

E krijuar në vitin 1966 dhe me seli qendrore në Manila, ADB është një bankë zhvillimi shumëpalëshe në pronësi të 67 shteteve anëtare: 48 në rajon dhe 19 nga pjesë të tjera të botës. Ajo ka një personel prej 2400 punonjësish, nga të cilët gjysma janë filipinas, si dhe një buxhet për kredi prej rreth 7 miliardë dollarësh amerikanë. Dy aksionarët më të mëdhenj janë Japonia dhe SHBA, secila me 15.57% të aksioneve. Kredia mesatare për projekte është 100 milionë dollarë.

Një projekt rajonal është Njësia e Bashkëpunimit Ekonomik Rajonal të Azisë Qendrore (CAREC). Programi CAREC është një partneritet i 8 vendeve dhe gjashtë institucioneve shumëpalëshe që punojnë për të nxitur zhvillimin nëpërmjet bashkëpunimit. Ai ka për qëllim të përshejtojë rritjen ekonomike dhe ulë varfërinë. Duke nxitur dhe lehtësuar bashkëpunimin rajonal në fusha prioritare si transporti, lehtësimi i tregtisë, politikat e tregtisë dhe energjia, CAREC ndihmon vendet e Azisë Qendrore dhe ato fqinje të realizojnë potencialin e tyre në një Euroazi sa vjen e më të integruar.

ADB ka nxjerrë disa botime në fusha të ndryshme:

Për Doganën:

- *Projekti rajonal për Modernizimin e Doganës dhe Zhvillimin e Infrastrukturës* (me bashkë-financim nga Qeveria e SHBA, korrik 2009).

Për Azinë Qendrore:

- *Rritja e përfitimeve nga tregtia nëpërmjet bashkëpunimit rajonal në politikat e tregtisë, transport dhe tranzitin doganor* (janar 2006)

Për pikat e kalimit kufitar:

- *Kronikat e korridoreve – Profile të veprimtarive ndërkufitare në Nënrajonin e Mekongut të Madh* (dhjetor 2009).

Për bashkëpunimin ekonomik në Azinë Qendrore:

- *Harmonizimi dhe thjeshtimi i marrëveshjeve të transportit: dokumentet ndërkufitare dhe rregulloret e transportit* (tetor 2005).

**Faqja e internetit e ADB: [www.adb.org](http://www.adb.org)**

### 2.3.2 Shoqata e Vendeve të Azisë Juglindore (ASEAN)

ASEAN u krijua në 8 gusht 1967 në Bangkok, Tailandë, pas firmosjes së Deklaratës të ASEAN (Deklarata e Bangkokut) nga shtetet themeluese: Indonezia, Malajzia, Filipinet, Singapori dhe Tajlanda. Brunei Darussalam hyri në vitin 1984, Vietnami në 1995, Laosi dhe Mianmari në 1997 dhe Kamboxhia në vitin 1999.

Siç thuhet në deklaratë, synimet dhe qëllimet e ASEAN janë:

- Përshejtimi i rritjes ekonomike, përparimit shoqëror dhe zhvillimit kulturor të rajonit nëpërmjet përpjekjeve të

përbashkëta në kuadër të barazisë dhe partneritetit, për të forcuar bazat për një bashkësi të begatë dhe paqësore të kombeve të Azisë Juglindore;

- Nxitja e paqes dhe stabilitetit rajonal nëpërmjet respektit për drejtësi dhe shtetin ligjor në marrëdhëniet mes shteteve të rajonit, si dhe respektimit të parimeve të Kartës së OKB-së;
- Nxitja e bashkëpunimit aktiv dhe asistencës së përbashkët në çështjet me interes të përbashkët në fushat ekonomike, shoqërore, kulturore, teknike, shkencore dhe administrative;
- Ofrimi i asistencës për njëri tjetrin në formën e trainimeve dhe ambienteve për kërkime në sferat arsimore, profesionale, teknike dhe administrative;
- Bashkëpunimi më efikas për përdorim më të mirë të bujqësisë dhe industrive, zgjerim të tregtisë, përfshirë studimin e problemeve të tregtisë ndërkombëtare të mallrave, përmirësimin e transportit të tyre dhe ambienteve për komunikim, si dhe rritje të standardeve të jetesës për popujt e tyre;
- Nxitja e studimeve në Azinë Juglindore; dhe
- Ruajtja e bashkëpunimit të ngushtë dhe të dobishëm me organizatat ndërkombëtare dhe rajonale që kanë synime dhe qëllime të ngjashme, si dhe eksplorimi i të gjitha pistave për bashkëpunim edhe më të ngushtë brenda tyre.

**Faqja e internetit e ASEAN: [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)**

### 2.3.3 Bashkëpunimi Ekonomik Azi-Paqësor (APEC)

APEC është një forum për lehtësimin e rritjes ekonomike, bashkëpunimit, tregtisë dhe investimeve në rajonin Azi-Paqësor. APEC nuk ka detyrime traktatesh për pjesëmarrësit. Vendimet që merren brenda APEC merren me konsensus dhe angazhimet ndërmerren në formë vullnetare.

APEC ka 21 anëtarë: Australia, Brunei Darussalam, Kanada, Kili, Hong Kong, Kinë, Indonezi, Japoni, Kore, Malajzi, Meksikë, Zelandë e Re, Papua Guineja e re, Peru, Filipine, Federata Ruse, Singapor, Taipei, Tailandë, SHBA, Vietnam.

APEC u krijua në vitin 1989 për të nxitur rritjen e mëtejshme ekonomike dhe begatinë për rajonin dhe për të forcuar bashkësinë Azi-Paqësor. Që nga krijimi i tij, APEC ka punuar për të ulur tarifatat dhe barrierat e tjera ndaj tregtisë në të gjithë rajonin Azi-Paqësor.

**Faqja e internetit e APEC: [www.apec.org](http://www.apec.org)**

### 2.3.4 Komiteti Evropian për Standardizim (CEN)

CEN ("Rrjeti për zbatimin e ligjit në dogana") siguron një platformë për zhvillimin e standardeve evropiane dhe specifikimeve të tjera teknike. Këto shërbime lehtësojnë biznesin në Evropë duke hequr barrierat ndaj tregtisë për industrinë dhe konsumatorët evropianë.

CEN u themelua në vitin 1961 në Belgjikë. Ai ka 31 anëtarë që përfaqësojnë organizata kombëtare standardizimi për të 27 vendet e BE, tre shtete të EFTA-s (Shoqatës Evropiane për Tregtinë e Lirë) dhe Kroacinë.

CEN është partnere me dy organizma të tjera standardizimi të BE: Komiteti Evropian për Standardizimin Elektroteknik (CENELEC) dhe Institutin Evropian për Standardet në Telekomunikacion (ETSI).

Megjithëse nuk është përfshirë drejtpërsëdrejti me menaxhimin e Doganës apo të kufirit, CEN duhet të konsiderohet pjesë e sistemit doganor për arsye se standardet e CEN zbatohen shpesh gjatë veprimtarive doganore. Për më tepër, CEN mund të konsultohet

gjatë procesit të hartimit të standardeve të reja të cilat do të ndikojnë drejtpërdrejtë menaxhimin e doganës apo të kufirit.

CEN ka disa botime, ndër të cilat janë:

#### *Standardet Evropiane (EN)*

Disa prej këtyre standardeve janë vullnetare, kurse të tjerat janë kthyer në legjislacion të BE, duke zëvendësuar kështu standardet ekzistuese kombëtare.

#### *Draft Standardet Evropiane (prEN)*

Këto janë standarde që po hetohen dhe janë në pritje të pranimit/miratimit.

#### *Marrëveshjet e Seminareve të CEN (CWA)*

Këto janë dokumente standarde të cilat hartohen gjatë seminareve të CEN. Ato nuk janë as të detyrueshme ligjrisht, dhe as nuk janë të detyrueshme për tu miratuar nga organizmat kombëtare të standardizimit.

#### *Specifikimet Teknike (TS)*

Një specifikim teknik i CEN mund të shihet si një para-standard.

#### *Raportet teknike (TR)*

Këto janë buletine teknike që hidhen në rrjetin e CEN për të ndihmuar në hartimin e standardeve.

**Faqja e internetit e CEN: [www.cen.eu](http://www.cen.eu)**

### **2.3.5 Komuniteti i Shteteve të Pavarura (CIS)**

Marrëveshja për Tregtinë e Lirë në CIS hyri në fuqi në dhjetor 1994. Ajo tani përbëhet nga 12 shtete: Armenia, Azerbajxhani, Bjellorusia, Kazakistani, Kirgistani, Moldavia, Federata Ruse, Taxhikistani, Turkmenistani, Ukraina dhe Uzbekistani. Kjo organizatë siguron statistika për tregtinë si dhe krahasime statistikore.

**Faqja e internetit e CIS: [www.cis.minsk.by](http://www.cis.minsk.by)**

### **2.3.6 Komuniteti Ekonomik Euro-Aziatik (EurAsEC)**

Marrëveshja fillestare e EurAsEC hyri në fuqi në vitin 1997 mes Bjellorusisë, Kazakistanit, Kirgistanit, Federatës Ruse dhe Taxhikistanit. Synimi i EurAsEC është nxitja e formimit të një bashkimi doganor rajonal dhe një tregu të përbashkët rajonal, si dhe nxitja e integritimit mes shteteve anëtare, të cilat i kanë vënë vetes këto synime:

- Krijimin e një regjimi për tregtinë e lirë
- Futjen e përdorimit të tarifave të përbashkëta doganore dhe harmonizimin e rregulloreve jo-tarifore
- Krijimin e një zone doganore të përbashkët me një sistem të përbashkët të rregulloreve doganore dhe një menaxhim të përbashkët të shërbimeve doganore.

**Faqja e internetit e EurAsEC: [www.evrases.com](http://www.evrases.com)**

### **2.3.7 Shoqata Evropiane e Tregtisë së Lirë (EFTA)**

EFTA u krijua nga Konventa e Stokholmit e vitit 1960 me synim nxitjen e tregtisë së lirë dhe integritimit ekonomik në përfitim të katër shteteve anëtare të saj: Islandës, Lihtenshtejnit, Norvegjisë dhe Zvicrës.

Synimi i menjëhershëm i shoqatës ishte sigurimi i një kuadri për liberalizimin e tregtisë së mallrave ndërmjet shteteve anëtare. Gjithashtu u krijua edhe si një kundërpeshtë ekonomike ndaj Komunitetit Ekonomik Evropian, që ishte më politike.

**Faqja e internetit e EFTA: [www.efta.int](http://www.efta.int)**

### **2.3.8 Bashkimi Evropian**

Dogana brenda BE koordinohet nga Drejtoria e Përgjithshme për Tatimet dhe Bashkimin Doganor (TAXUD). Misioni i TAXUD është krijimi dhe menaxhimi i një bashkimi doganor të BE-së, dhe hartimi e zbatimi i politikave tatimore në të gjithë BE në përfitim të shtetasve, bizneseve dhe shteteve anëtare. Vëmendje e veçantë i është kushtuar tregut të përbashkët të BE, për tu siguruar funksionimi i tij në mënyrë efektive.

Drejtoria e Përgjithshme punon për të gjetur zgjidhje në fushat e tatimeve dhe doganës për llogari të shteteve anëtare dhe operatorëve ekonomikë, duke u dhënë atyre kështu aftësi për të reaguar ndaj sfidave aktuale ekonomike, shoqërore dhe mjedisore, si në nivel evropian ashtu edhe ndërkombëtar.

Përsa i përket Doganës, veprimtaritë e Drejtorisë së Përgjithshme kanë si synim:

- Thjeshtimin dhe modernizimin e rregullave dhe procedurave administrative të tatimeve dhe doganës të cilat duhet të respektojnë operatorët ekonomikë evropianë;
- ndihmën ndaj shteteve anëtare për të aplikuar si duhet ligjet e BE për tatimet dhe doganat, si dhe monitorimin e zbatimit të tyre;
- menaxhimin dhe sigurimin e kufirit të jashtëm të përbashkët, duke luftuar tregtinë e paligjshme dhe përforcuar sigurinë e zinxhirit furnizues ndërkombëtar;
- punën në nivel ndërkombëtar për të përmirësuar transparencën dhe shkëmbimin e informacionit dhe siguruar koherencë mes objektivave të tatimeve, atyre doganore dhe më tej të Komunitetit, sidomos në fushat e politikave komerciale, ndihmës për zhvillim dhe "Evropës së Zgjeruar";
- Përforcimin e kapaciteteve të vendeve kandidatë për të aplikuar ligjet e BE për tatimet dhe doganat;
- ndihmën e shteteve anëtare për të luftuar mashtrimet dhe evazionin fiskal.

**Faqja e Internetit e DG-TAXUD: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/index_en.htm)**

Gjithashtu, BE ka një sërë programesh bashkëpunimi. Dy prej këtyre, Misioni i Asistencës Kufitare i BE (EUBAM) dhe Programi Evropian për Menaxhimin e Kufirit në Azinë Qendrore (EUBOMCA) – trajtohen në Kapitullin 2 të këtij Manuali: "Nga bashkëpunimi vendas në atë ndërkombëtar".

Ka edhe dy programe të tjera që kanë lidhje me tregtinë:

#### **Komisioni Parlamentar Evropian për Tregtinë Ndërkombëtare (INTA)**

Si pasojë e Traktatit të Lisbonës, Parlamenti Evropian ka një rol vendimtar në përcaktimin e politikave të BE për tregtinë. Këtu përfshihen çështjet e tregtisë ndërkombëtare të mallrave dhe shërbimeve, aspektet komerciale të pronësisë intelektuale, si dhe investimet e huaja të drejtpërdrejta.

Komisioni për Tregtinë Ndërkombëtare është përgjegjës për çështjet që kanë lidhje me krijimin dhe zbatimin e politikave të përbashkëta të BE për tregtinë si dhe marrëdhëniet e saj ekonomike të jashtme, sidomos:

- Marrëdhëniet financiare, ekonomike dhe tregtare me vende të treta dhe organizata rajonale
- Masa të harmonizimit apo standardizimit teknik në fusha të mbuluara nga instrumente të së drejtës ndërkombëtare
- Marrëdhëniet me organizatat e huaja dhe organizata të tjera që mbështesin integritimin ekonomik dhe komercial rajonal jashtë BE-së

- Marrëdhëniet me OBT, përfshirë dimensionin e saj parlamentar

Faqja e internetit e INTA përfshin axhenda dhe dokumente pune, kërkime, studime, raporte, seanca dëgjimi dhe buletine:

[www.europarl.europa.eu/activities/committees/en/INTA/home.html](http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/en/INTA/home.html)

## FRONTEX

FRONTEX u krijua për tu marrë me dy çështje. E para ishte pranimi dhe zbatimi i Acquis të Schengen. Ky legjislacioni hoqi kufijtë e brendshëm dhe lejon lëvizjen e lirë mes BE si dhe vendeve të tjera anëtare. Së dyti, BE kërkonte një politikë të përbashkët në lidhje me menaxhimin e integruar të kufirit për të trajtuar çështje në kufijtë e saj të jashtëm. Të dyja konceptet kërkonin një organ të Komunitetit për t'i bashkërenduar këto përpjekje.

FRONTEX u bë operacional në vitin 2005. Ai e ka qendrën në Varshavë të Polonisë dhe ka një personel prej 164 ekspertësh kombëtarë, si dhe punonjës të përkohshëm si dhe me kontratë. Ai është një njësi ligjore e Komunitetit Evropian dhe ka autonomi operationale dhe buxhetore. Udhëzimet strategjike dhe operationale jepen nga një bord menaxhimi, i cili përbëhet nga ekspertë kombëtarë në menaxhimin e kufirit si dhe përfaqësues nga komisionet.

Qëllimi i FRONTEX është të sigurohet që kufijtë e jashtëm të Evropës janë të hapur për udhëtarët e rregullt dhe të mbyllur për krimin ndërkufitar. Kjo bëhet duke koordinuar bashkëpunimin informativ në nivelin e BE. Në këtë manual, veprimtaritë e FRONTEX trajtohen më me hollësi në Kapitullin 3: "Ekuilibrimi i Sigurisë me Lehtësimin e Tregtisë dhe Krijimi i Partneriteteve me Industrinë Private".

Faqja e internetit e FRONTEX: [www.frontex.europa.eu](http://www.frontex.europa.eu)

### 2.3.9 Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë (OSBE)

Me 56 shtete pjesëmarrëse në Evropë, Azinë Qendrore dhe Amerikën e Veriut, si dhe 12 Partnerë Aziatikë dhe Mesdhetarë për Bashkëpunim<sup>6</sup>, Organizata për Sigurinë dhe Bashkëpunimin në Evropë (OSBE) është organizata rajonale e sigurisë më e madhe në botë. Ajo ofron një forum për negociata politike dhe vendimmarrje në fushat e paralajmërimit të hershëm, parandalimit e konflikteve, menaxhimin e krizave dhe rehabilitimin pas konfliktit. Ajo ka një rrjet unik prej 15 zyrash në Evropën Juglindore, Evropën Lindore, Kaukazin Jugor dhe Azinë Qendrore. Veprimtaritë e OSBE kanë dimensione politiko-ushtarake, ekonomike, mjedisore dhe humanitare. OSBE përpjet të përmirësimit të sigurisë kufitare paralelisht me lehtësimin e udhëtimit dhe tregtisë së ligjshme, mbrojtjen e të drejtave të njeriut dhe nxitjen e kontakteve njerëzore. Kolegji i Personelit për Menaxhimin e Kufirit i OSBE-së në Dushanbe, Tashkistan, trajnon punonjësit e kufirit nga shtetet pjesëmarrëse në OSBE si dhe nga Partnerët për Bashkëpunim, përfshirë ata nga Afganistani, si dhe nxit bashkëpunimin ndërkufitar në rajonin e Azisë Qendrore.

Faqja e internetit e OSBE: [www.osce.org](http://www.osce.org)

## 2.4 Organizatat Jo-qeveritare

### 2.4.1 Partneriteti për Lehtësim Global të Transportit dhe Tregtisë (GFP)

Synimi i GFP është bashkimi i të gjitha palëve të interesuara, publike dhe private, të cilat janë të përfshira në lehtësimin e transportit dhe tregtisë, sidomos në vendet në zhvillim dhe në tranzicioni.

Faqja e saj e internetit është krijuar si një "sportel i vetëm" për informacionin dhe burimet për lehtësimin e tregtisë botërore. Ajo mirëmbahet nga Partnerët Bazë të GFP: Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë, OBD, Konferenca e OKB për Tregtinë dhe Zhvillimin, KEKBE, Organizata për Zhvillimin Industrial e OKB, si dhe Banka Botërore.

Ndër fushat e bashkëpunimit mund të përmendim:

- Bashkëpunim në fusha me interes të përbashkët
- Përdorim të përbashkët burimesh dhe ekspertize, sipas nevojës, për të kryer kërkime apo krijuar dhe zbatuar projekte pilote
- Shkëmbim të njohurive dhe ideve

Faqja e internetit e GFP: [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org)

### 2.4.2 Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë (ICC)

Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë u themelua në vitin 1919 me këtë objektiv: "T'i shërbejë biznesit botëror duke nxitur tregtinë dhe investimet, tregjet e hapura për mallra dhe shërbime, si dhe rrjedhën e lirë të kapitalit".

ICC përfaqëson botën e biznesit nëpërmjet një game të gjerë veprimtarish, nga arbitrimi tek lufta kundër krimit. Disa janë me shumë interes për transaksionet ndërkufitare.

- Dogana dhe praktikat uniforme për kredite (UCP 500) janë rregullat që vendosin bankat për të financuar miliarda dollarë në tregtinë botërore çdo vit.
- Incotermat (Termet komerciale ndërkombëtare) janë përkufizime standarde ndërkombëtare për tregtinë. Këto përkufizime standarde u botuan për herë të parë në vitin 1936, dhe përditësohen rregullisht.
- Dhomat e Tregtisë të 57 shteteve administrojnë sistemin e kuponave ATA për importet e përkohshme pa tarifa doganore.
- Shërbimi i Krimit Komercial i ICC është një organ i specializuar që është krijuar për të koordinuar shërbimet për luftën kundër krimit komercial, ndër të cilat janë: Byroja Detare Ndërkombëtare, Byroja e Informacionit për Falsifikimet, si dhe Byroja e Hetimeve financiare. Në vitin 1988 u shtua dhe një njësi e krimit kibernetik.
- Komiteti i ICC për Rregulloret e Doganës dhe Tregtisë ka mandatin e "nxitjes së uljes së barrierave ndaj tregtisë ndërkufitare që kanë lidhje me politikën dhe procedurat doganore". Puna e Komitetit përqendrohet në reformën dhe modernizimin e doganave, si dhe në zbatimin e politikave dhe procedurave doganore transparente, të thjeshtuara dhe të harmonizuara.

Faqja e internetit e ICC: [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)

### 2.4.3 Dhoma Ndërkombëtare e Dërgesave (ICS)

ICS përfaqëson transportuesit në të gjithë globin. Ajo u krijua si një OJQ në vitin 1921. Ajo ka zyrat në Londër dhe përfaqëson 75% të të gjithë tonazhit të transportit në botë. Ajo ka anëtare 34 shoqata kombëtare pronarësh transporti nga e gjithë bota. Partneri kryesor ndërkombëtar për ICS është Organizata Detare Ndërkombëtare (IMO).

Qëllimi kryesor i organizatës është përfaqësimi i shoqatave kombëtare të pronarëve të transportit dhe dhënia e këshillave në lidhje me politikën ndërkombëtare.

Disa prej synimeve kryesore të saj janë:

6. Afganistani, Algjeria, Australia, Egjipti, Izraeli, Japonia, Jordania, Mongolia, Maroku, Korea, Tailanda dhe Tunizia.

- Rritja e standardeve operacionale
- Sigurimi i shërbimeve efikase dhe cilësore të transportit
- Ndhimja për krijimin e një mjedisi rregullator që të mbështesë operacionet e sigurta, mbrojtja e mjedisit si dhe respektimi i standardeve dhe procedurave të miratuara në nivel ndërkombëtar
- Nxitja e bashkëpunimit ndërkombëtar përkundrejt veprimeve të njëanshme
- Nxitja e praktikave më të mira brenda industrisë
- Përfaqësimi i industrisë në:
  - Krijimin e standardeve në klasifikim
  - Lehtësimi i tregtisë dhe doganës
  - Përmirësimi i sigurisë detare dhe zbatimi i Kodit Ndërkombëtar të Sigurisë së Anijeve dhe Porteve (Kodit ISPS)

Partnerë të ICS janë OBD dhe OBT.

Pothuajse të gjitha botimet e ICS kanë të bëjnë me veprimtaritë detare. Kontributi më i madh i tyre në lidhje me kufirin dhe doganat është ai në Kodin ISPS.

**Faqja e internetit e ICS: [www.marisec.org](http://www.marisec.org)**

#### 2.4.4 Organizata Ndërkombëtare për Standardizim (ISO)

ISO njihet gjerësisht si krijuesi dhe publikuesi i standardeve ndërkombëtare. Ajo ka publikuar më shumë se 18 mijë standarde ndërkombëtare për një gamë të gjerë temash si hapësira, bujqësia, mbrojtja, siguria, inxhinieria mekanike dhe teknologjia e informacionit.

Ajo u krijua në Londër në tetor 1946 pas shkrirjes së dy organizatave të mëparshme: Federatës Ndërkombëtare të Shoqatave Kombëtare Standardizuese (ISA) dhe Komitetit të Bashkërendimit të Standardeve të OKB (UNSCC).

ISO e ka selinë në Gjenevë dhe është një OJQ me një rrjet institutesh kombëtare standardesh nga 163 shtete të botës. Institutet anëtare të saj janë organe shtetërore ose të deleguara nga shtetet, ose janë shoqata nga sektori privat.

Megjithëse nuk është e përfshirë drejtpërsëdrejti në menaxhimin e kufirit, ISO luan rol të rëndësishëm në çështjet kufitare. Standardet ndërkombëtare të vendosura nga ISO prekin çdo aspekt të menaxhimit kufitare. Madje disa standarde ISO janë pjesë e legjislacionit dhe programeve të menaxhimit kufitar.

Psh: ISO/PAS 17712: 2006 Kontenjerë transporti – Vula Mekanike, të cilat përmenden në Kuadrin e Standardeve SAFE të OBD.

Disa kërkime të thjeshta në ISO të japin mundësinë të gjes shumë standarde që mund të merren parasysh kur hartohet legjislacioni i ri apo vihen në zbatim programet ekzistuese. Psh, kur kërkohet për “Dogana”, dalin 8 standarde si dhe një numër i madh faqesh.

**Faqja e internetit e ISO: [www.iso.org/iso/home.htm](http://www.iso.org/iso/home.htm)**

#### 2.4.5 Sindikata për Transportin Ndërkombëtar Rrugor (IRU)

IRU ka të bëjë kryesisht me operatorët komercialë të transportit rrugor, përfshirë autobusët dhe kamionët (nga operatorë me një pronar, në kompanitë e mëdha). Ajo u themelua në Gjenevë, Zvicër, në vitin 1948 dhe tani ka 181 shoqata anëtare nga 75 vende të botës. IRU bashkëpunon me të gjitha organizatat vendimmarrëse në nivel ndërkombëtar. Ajo është avokati mbarëbotëror i industrisë përsa i përket transportit rrugor. Çështjet që kanë lidhje me Doganën diskutohen në Komisionin e IRU për Çështjet Doganore (CAD).

Synimet bazë të IRU në lidhje me menaxhimin doganor janë:

- Ruajtja e marrëdhënieve të ngushta të punës me organizatat kompetente kombëtare, ndër-qeveritare dhe jo-qeveritare
- Puna për harmonizimin dhe thjeshtimin e procedurave që ndikojnë në transportin rrugor
- Njoftimi i industrisë për ndryshimet në legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar
- Përpjekje për të hequr barrierat ndaj transportit dhe tregtisë ndërkombëtare

Funksionet bazë të IRU përfshijnë krijimin e sistemit të tranzitit doganor të Transportit Rrugor Ndërkombëtar (TIR) dhe Para-deklaratën Elektronike – TIR.

#### Transporti Rrugor Ndërkombëtar (TIR)

Pak pas përfundimit të Luftës II Botërore u krijua sistemi TIR nga një numër i vogël vendesh evropiane. Ai kishte për qëllim lehtësimin e tregtisë ndërkombëtare paralelisht me mbrojtjen e interesave kombëtare për të ardhurat e vendeve pjesëmarrëse. Sot TIR është sistemi i vetëm i tranzitit kombëtar i njohur ndërkombëtarisht. Ai siguron transportin e mallrave nga vendet e origjinës, nëpërmjet një apo më shumë vendeve tranzit, deri tek vendi i destinacionit pa kontrolle shtesë në vendet tranzit. Ai ka 68 vende kontraktuese, dhe 57 vende që marrin pjesë aktive në sistem.

#### TIR-EPD (TIR- Para-deklarata elektronike)

Në mënyrë që të jetë në përputhje me legjislacionin e ri evropian të miratuar në 1 janar 2009 dhe me Kuadrin e Standardeve të OBD, IRU ka krijuar një faqe interneti që i lejon klientëve të TIR të dorëzojnë elektronikisht para-deklarata.

IRU ka një numër të madh botimesh në lidhje me transportin rrugor. Disa nga temat dhe shembujt janë:

- Studime të përgjithshme dhe dokumente praktike
- transporti i mallrave
- transporti i pasagjerëve
- Taksitë
- Raportet e IRU

**Faqja e internetit e IRU: [www.iru.org](http://www.iru.org)**

#### 2.4.6 Transparency International (TI)

Transparency International është një organizatë globale e shoqërisë civile që lufton korrupsionin. Synimi i TI është një botë pa korrupsion. TI rrit ndërgjegjësimin në mënyrë që të ulët apatia dhe toleranca ndaj korrupsionit, si dhe projekton dhe vë në zbatim veprimtari praktike për luftën kundër tij.

TI është një rrjet global që përbëhet nga më shumë se 90 njësi kombëtare. Këto njësi luftojnë korrupsionin në vendet e tyre në disa mënyra. Ata bashkojnë aktorë të interesuar nga qeveria, shoqëria civile, biznesi dhe media për të nxitur transparencën në zgjedhje, administrimin publik, prokurime dhe biznes. Rrjeti global i TI i njëjësive dhe kontakteve përdorin edhe fushata për të lobuar qeveritë në përpjekjet për të zbatuar reformat anti-korrupsion.

Për veç faktit që nuk ka përkatësi politike, TI nuk kryen hetime të rasteve të dyshuara për korrupsion, dhe as nuk publikon çështje individuale. Megjithatë, ndonjëherë ajo punon në koalicion me organizata të tjera që veprojnë në ato mënyra. TI ofron aftësi, instrumente, përvojë, ekspertizë dhe pjesëmarrje të gjerë në luftën kundër korrupsionit nëpërmjet nismave globale dhe rajonale.

**Faqja e internetit e TI: [www.transparency.org](http://www.transparency.org)**

### ***Përfundime***

Organizatat ndërkombëtare janë shumë të rëndësishme për zhvillimin dhe menaxhimin e tregtisë botërore. Në fushat e tyre, secila ka ekspertizë dhe njohuri për sfidat me të cilat përballet komuniteti i tregtisë globale, duke filluar nga tregtarët tek organizatat institucionale. Nëpërmjet legjislacionit, kërkimeve e studimeve, partneriteteve dhe arsimimit, organizatat ndërkombëtare investojnë burimet e tyre në krijimin e një kuadri ndërkombëtar për të nxitur zhvillimin e tregtisë. Puna e tyre ka ndikim të madh tek veprimtaritë në kufi. Për këtë arsye, agjencitë kufitare dhe tregtia duhet të bashkëpunojnë me to dhe të marrin pjesë në ndërtimin dhe formimin e mjedisit të tregtisë së të ardhmes.

## Autorët e Fotografive

<b>Faqe(t)</b>	<b>Marrë nga:</b>
Kapaku	iStockphoto
45, 129, 151 (poshtë djathtas), 189, 190	COTECNA S.A.
10, 33, 163	OSBE/Mikhail Evstafiev
36, 48, 93, 156, 159, 220 (poshtë djathtas)	Miloš Kosanić
38, 152, 187	Shërbimi Federal i Doganës Ruse (2011)
41	OSBE/Maria Dotsenko
46, 110, 166, 173	Jan Tomczyk
58	OSBE/Johann Wagner
59, 102, 112, 120, 125, 133, 151 (poshtë majtas), 158	OSBE/Roel Janssens
84, 135, 217	Komiteti për Kontrollin Doganor I Republikës së Kazakistanit
91, 94, 97	BIC Douane Française
127	OSBE/Jonathan Trumble
130, 212	OSBE/Milan Obradovic
168	Customs and Tourism Enterprises Co. Inc./GTI (në Turqi)
185 (në mes djathtas)	Misioni i OSBE në Bosnje e Hercegovinë
185 (poshtë djathtas), 221 (lart djathtas)	OSCE
209	Qendra e OSBE në Astana
213, 215, 219, 221 (lart majtas)	OSBE/John Krob
214 (poshtë majtas)	OSBE/Firuza Gulomaseinova
214 (poshtë djathtas)	OSBE/Rodolphe Oberle
220 (poshtë majtas)	OSBE/Saltanat Alibekova



# Shkurtime

<b>AANZFTA</b>	Marrëveshja e Tregtisë së Lirë ASEAN-Australi-Zelanda e Re	<b>CEN</b>	Rrjeti i Zbatimit të Ligjit Doganor (i Organizatës Botërore Doganore)
<b>ACE</b>	Mjedis Komercial i Automatizuar	<b>CIRAM</b>	Modeli i Përbashkët i Analizës së Integruar të Rrezikut (i BE)
<b>ACI</b>	Informacion Elektronik Paraprak për Ngarkesën	<b>CIT</b>	Komiteti Ndërkombëtar për Transportin Hekurudhor
<b>ACS</b>	Sistem Komercial i Automatizuar	<b>CCTV</b>	Televizion me Qark të Mbyllur
<b>ADB</b>	Banka për Zhvillimin e Azisë	<b>CDC</b>	Qendra për Mbajtjen nën Kontroll të Sëmundjeve
<b>ADD</b>	Tarifat Anti-Dumping	<b>CEFACT</b>	Qendra për Lehtësimin e Tregtisë dhe Biznesin Elektronik (e OKB; shkurtimi i plotë është UN/CEFACT)
<b>AEBTRI</b>	Shoqata e Ndërmarrjeve të Transportit Rrugor në Bullgari	<b>CEFTA</b>	Marrëveshja për Tregtinë e Lirë në Evropën Qendrore
<b>AEO</b>	Operator Ekonomik i Autorizuar	<b>CEMAC</b>	Communauté Économique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale
<b>AFCO</b>	Shoqata e Transportuesve Tranzit Afganë	<b>CEN</b>	Komiteti Evropian për Standardizim
<b>AFTA</b>	Zona e Tregtisë së Lirë e ASEAN	<b>CENELEC</b>	Komiteti Evropian për Standardizimin Elektroteknik
<b>AFTZ</b>	Zona e Tregtisë së Lirë Afrikane	<b>CEZ</b>	Zonë e Përbashkët Ekonomike
<b>AIS</b>	Sistemi i Automatizuar i Informacionit	<b>CIA</b>	Agjencia Qendrore e Inteligjencës
<b>ALADI</b>	Shoqata e Integritimit Latino Amerikan	<b>CIF</b>	Kosto, Sigurim dhe Transport Mallrash
<b>ALICE</b>	Mjedis Logjik i Integruar dhe i Kompjuterizuar	<b>CIM</b>	Rregulla uniforme në lidhje me kontratën për transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallrave
<b>ANSA</b>	Autoriteti Kombëtar Afgan i Standardeve	<b>CISFTA</b>	Marrëveshja e Tregtisë së Lirë në Komunuellthin e Shteteve të Pavarura
<b>APEC</b>	Bashkëpunimi Ekonomik Azi-Paqësor	<b>CITES</b>	Konventa për Tregtinë Ndërkombëtare të Specieve në Rrezik
<b>APTA</b>	Marrëveshja e Tregtisë Azi-Paqësor	<b>CIV</b>	Rregulla uniforme në lidhje me kontratën për transportin ndërkombëtar hekurudhor të pasagjerëve dhe mallrave
<b>APTTA</b>	Marrëveshja e Tregtisë Tranzit Afganistan-Pakistan	<b>CIS</b>	Komunuellthi i Shteteve të Pavarura
<b>ARA</b>	Autoriteti Autonom i të Ardhurave	<b>CMR</b>	Konventa për Kontratën për Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave (Gjenevë, 19 maj 1956)
<b>ASAS</b>	Analizuesi i Madhësisë dhe Formës së Aerosolëve	<b>COMESA</b>	Tregu i Përbashkët për Afrikën Lindore dhe Jugore
<b>ASEAN</b>	Shoqata e Vendeve të Azisë Juglindore	<b>COTIF</b>	Konventa në lidhje me Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor (9 maj 1980)
<b>ASTM</b>	Shoqata Amerikane për Testet dhe Materialet	<b>CPI</b>	Indeksi i Perceptimit të Korrupsionit
<b>ASYCUDA</b>	Sistem i Automatizuar për të Dhënat Doganore	<b>CPT</b>	Komiteti për Parandalimin e Torturës
<b>ATA</b>	Pranim i Përkohshëm	<b>CRMS</b>	Sistemi për Menaxhimin e Rrezikut Doganor (i BE)
<b>ATIT</b>	Marrëveshja Ndërkombëtare për Transportin Rrugor	<b>CSI</b>	Nisma për Sigurinë e Kontenjerëve (NSK)
<b>ATTA</b>	Marrëveshja për Tregtinë Tranzit në Afganistan	<b>CWA</b>	Marrëveshjet e CEN
<b>AUSTRIAPRO</b>	Pjesë e Dhomës Ekonomike Federale të Austrisë	<b>CWA</b>	Agjent Kimik Luftarak
<b>BCP</b>	Pikë e Kalimit Kufitar (PKK)	<b>DEFRA</b>	Departamenti për Mjedisin, Ushqimin dhe Çështjet Rurale (Mbretëria e Bashkuar)
<b>BERR</b>	Departamenti për Biznesin, Ndërmarrjet dhe Reformat Rregullatore (Mbretëria e Bashkuar)	<b>DfT</b>	Departamenti për Transportin (Mbretëria e Bashkuar)
<b>BIC</b>	Qendër Informacioni Bankar	<b>DES</b>	Projekt-Standardet Evropiane
<b>BIS</b>	Departamenti për Biznesin, Inovacionin dhe Aftësitë (Mbretëria e Bashkuar)	<b>DR-CAFTA</b>	Marrëveshja e Tregtisë së Lirë mes Republikës Dominikane - Amerikës Qendrore
<b>BMSC</b>	Kolegji për Personelin e Menaxhimit Kufitar (OSBE)	<b>EAGGF</b>	Fondi Evropian për Udhëzimet dhe Garancitë për Bujqësinë
<b>BPI</b>	Indeksi i Pagesës së Rryshfeteve	<b>EBRD</b>	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
<b>BTA</b>	Marrëveshje Dypalëshe	<b>ECMT</b>	Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit
<b>BTEP</b>	Programi për Shkëmbimin e Teknologjisë Kufitare	<b>ECO</b>	Organizata për Bashkëpunimin Ekonomik
<b>BWAs</b>	Agjentët Biologjikë Luftarakë	<b>ECOSOC</b>	Këshilli Ekonomik dhe Social i Kombeve të Bashkuara
<b>C-TPAT</b>	Partneriteti Doganë-Tregti kundër Terrorizmit	<b>ECOWAS</b>	Bashkësia Ekonomike e Vendeve të Afrikës Perëndimore
<b>CABSI</b>	Nisma për Sigurinë Kufitare në Azinë Qendrore	<b>EDI</b>	Shkëmbimi i të Dhënave Elektronike
<b>CAD</b>	Komisioni i IRU për Çështjet Doganore	<b>EDS</b>	Spektroskopia me shpërndarje energjie
<b>CAP</b>	Politika e Përbashkët Bujqësore	<b>EEA</b>	Zona Ekonomike Evropiane
<b>CAREC</b>	Bashkëpunimi Ekonomik Rajonal në Azinë Qendrore	<b>EEC</b>	Komuniteti Ekonomik Evropian
<b>CARICOM</b>	Bashkësia e Karaibeve		
<b>CBM</b>	Menaxhimi i Bashkërenduar i Kufirit		
<b>CBP</b>	Agjencia për Doganat dhe Mbrojtjen Kufitare e SHBA (ADMK)		
<b>CBRNE</b>	Kimike, Biologjike, Radiologjike, Bërthamore dhe Eksplozive (u referohet materialeve që gjenden në armë të shkatërrimit në masë)		
<b>CCTS</b>	Specifikimet Teknike për Përbërësit Bazë		

<b>EFTA</b>	Shoqata Evropiane për Tregtinë e Drejtë	<b>ICT</b>	Teknologjitë e Informacionit dhe Komunikimit (TIK)
<b>EIRR</b>	Ritmi i Fitimit të Brendshëm Ekonomik	<b>IDA</b>	Shoqata për Zhvillimin Ndërkombëtar
<b>EN</b>	Standardet Evropiane	<b>IFI</b>	Institucionet Financiare Ndërkombëtare
<b>ENS</b>	Deklarata Përmbledhëse e Hyrjes	<b>ILO</b>	Organizata Ndërkombëtare e Punës
<b>ETSI</b>	Instituti Evropian për Standardet në Telekomunikim	<b>IMCO</b>	Organizata Konsultative Detare Ndër-Qeveritare
<b>EFTA</b>	Shoqata Evropiane për Tregtinë e Lirë	<b>IMF</b>	Fondi Monetar Ndërkombëtar
<b>EOF</b>	Përshkallëzimi i Forcës	<b>IMO</b>	Organizata Ndërkombëtare Detare
<b>ETS</b>	Zgjidhja e Përmirësuar e Tregtisë	<b>IMO FAL</b>	Konventa e Organizatës Ndërkombëtare Detare për Lehtësimin e Qarkullimit Ndërkombëtar Detar
<b>EU</b>	Bashkimi Evropian	<b>INS</b>	Shërbimi i Imigracionit dhe Shtetësisë (Shërbimet e SHBA për Imigracionin)
<b>EUBAM</b>	Misioni i Asistencës Kufitare të BE për Moldavinë dhe Ukrainën	<b>INTA</b>	Komisioni për Tregtinë Ndërkombëtare (i Parlamentit të BE)
<b>EUBOMCA</b>	Programi për Menaxhimin Kufitar i BE në Azinë Qendrore	<b>INTERPOL</b>	Organizatë Ndërkombëtare e Policisë
<b>EurAsEC</b>	Komuniteti Ekonomik i Euroazisë	<b>IOM</b>	Organizata Ndërkombëtare për Migrimin
<b>FWS</b>	Shërbimi i Peshqve dhe Faunës (SHBA)	<b>IP</b>	Protokoll i Internetit
<b>FDA</b>	Administrata për Ushqimet dhe Ilaçet (SHBA)	<b>IRU</b>	Bashkimi Ndërkombëtar i Transportit Rugor
<b>FHWA</b>	Administrata Federale e Autostradave (SHBA)	<b>ISA</b>	Federata Ndërkombëtare e Shoqatave Kombëtare të Standardizimit
<b>FIS</b>	Shërbimet e Inspektimit të Ushqimit (SHBA)	<b>ISCBC</b>	Komiteti Drejtues Ndër-ministror për Kalimet Kufitare
<b>FLAPS</b>	Sensorë Pjesëzash Aerodinamike Fluoreshente	<b>ISCM</b>	Menaxhimi i Integruar i Zinxhirit Furnizues
<b>FLETC</b>	Qendra Federale për Trainimin e Punonjësve Ligjzbatues (SHBA)	<b>ISF</b>	Regjistri i Sigurisë së Importuesve
<b>FOB</b>	Mall i ngarkuar	<b>ISO</b>	Organizata Ndërkombëtare për Standardizim
<b>FRONTEX</b>	Agjencia Evropiane për Menaxhimin e Bashkëpunimit Operacional në Kufijtë e Jashtëm të Shteteve Anëtare	<b>ISPS</b>	Siguria Ndërkombëtare e Anijeve dhe Porteve
<b>FSPBS</b>	Shërbimi për Standardet e Ndërtesave Publike (SHBA)	<b>Istanbul Convention</b>	Konventa për Pranimin e Përkohshëm
<b>FSR</b>	Detyrimet për Sigurinë e Transportit të Mallrave	<b>IT</b>	Teknologjia e Informacionit
<b>FTA</b>	Marrëveshje për Tregti të Lirë	<b>IVWC</b>	Çertifikata Ndërkombëtare për Peshën e Mjetit
<b>FTIR</b>	Spektroskopi Transformimi Fourier me Rreze Infra të Kuqe	<b>JAC</b>	Qendër e Përbashkët Analize
<b>FTR</b>	Regjim i tregtisë me jashtë	<b>JWC</b>	Komitet i Përbashkët Pune për Planifikimin e Transportit
<b>FTZ</b>	Zonë e Tregtisë së Lirë	<b>KZH</b>	Hekurudha e Kazakistanit
<b>GAFTA</b>	Zona e Madhe e Tregtisë së Lirë Arabe	<b>LAC</b>	Qendër Vendore Analize
<b>GATS</b>	Marrëveshje e Përgjithshme për Tregtinë e Shërbimeve	<b>LED</b>	Diodë Ndriçuese
<b>GATT</b>	Marrëveshje e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë (MPTT)	<b>LIBOR</b>	Tarifat ndërbankare të Londrës
<b>GAO</b>	Zyra për Përgjegjshmërinë Qeveritare (SHBA)	<b>LIBS</b>	Spektroskopi Ndarëse me Lazer
<b>GBCR</b>	Reforma në Mjedisin e Biznesit në Gjeorgji	<b>LPR</b>	Sistem Leximi Automatik të Targave
<b>GFP (GFPTT)</b>	Partneriteti Global për Lehtësimin e Transportit dhe Tregtisë	<b>MAB</b>	Monitorues Alarmi Biologjik
<b>GC-MS</b>	Kromatografia e Gazit - Spektroskopia në Masë	<b>MATRA</b>	Vlerësim ndër-institucional i kërcënimeve dhe rreziqeve
<b>GMS</b>	Nënrajoni i Mekongut të Madh	<b>MFN</b>	Vendi më i Favorizuar
<b>GPS</b>	Sistemi i Pozicionimit Global	<b>MHRA</b>	Agjencia Rregullatore për Ilaçet dhe Produktet e Përkujdesit Shëndetësor
<b>GSA</b>	Administrata e Shërbimeve të Përgjithshme (SHBA)	<b>MoU</b>	Memorandum Mirëkuptimi
<b>GSM</b>	Sistemi Global për Komunikimin Mobil	<b>MoUs</b>	Memorandume Mirëkuptimi
<b>GSP</b>	Sistemi i Përgjithshëm i Preferencave	<b>MTA</b>	Marrëveshje Shumëpalëshe Tregtie
<b>Hazchem</b>	Kimikate të Rrezikshme	<b>MUTCD</b>	Manual për Pajisje Kontrolli Uniforme për Qarkullimin
<b>HMRC</b>	Agjencia Britanike për të Ardhurat dhe Doganat	<b>NAFTA</b>	Marrëveshja për Tregtinë e Lirë në Amerikën e Veriut
<b>HRIS</b>	Sistemi i Informacionit për Burimet Njerëzore	<b>NCA</b>	Agjencia Kombëtare e Doganës
<b>HRM</b>	Menaxhimi i Burimeve Njerëzore	<b>NCIC</b>	Qendra Kombëtare për Informacionin Kriminal
<b>HRMS</b>	Strategjia për Menaxhimin e Burimeve Njerëzore	<b>NCTS</b>	Sistemi i Ri i Kompjuterizuar i Tranzitit
<b>HCDCS</b>	Sistemi i Harmonizuar i Përshkrimit dhe Kodifikimit të Mallrave	<b>NFPA</b>	Shoqata Kombëtare për Mbrojtjen Kundër Zjarrit
<b>IBETs</b>	Ekipe të Integruara për Zbatimin e Ligjit në Kufi	<b>NGO</b>	Organizatë jo qeveritare
<b>IBM</b>	Menaxhimi i Integruar i Kufirit	<b>NII</b>	Inspektim pa hapje
<b>IBRD</b>	Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim	<b>NSC</b>	Korridori Veri-Jug
<b>ICC</b>	Dhoma Ndërkombëtare e Tregtisë	<b>NSBS</b>	Shoqata e Transportuesve Tranzitë në Bullgari
<b>ICD</b>	Depo Doganore e Brendshme (në brendësi të territorit)	<b>NSD</b>	Detektorët kërkues me neutron me ndjeshmëri të lartë
<b>ICE</b>	Agjencia Hetimore për Imigracionin dhe Doganat (SHBA)	<b>NTTFC</b>	Komiteti Kombëtar për Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit
<b>ICS</b>	Dhoma Ndërkombëtare e Transportit	<b>NVRD</b>	Baza e të Dhënave Kombëtare për Regjistrimin e Automjeteve

<b>OC</b>	Qendër Operacionale	<b>TAPA</b>	Shoqata për Mbrojtjen e Aseteve në Transport
<b>ODASCE</b>	Office de Développement par l'Automatisation et la Simplification du Commerce Extérieur	<b>TARIC</b>	Tarif Intégré de la Communauté (Tarifë e Integruar e Komunitetit Evropian)
<b>OECD</b>	Organizata për Bashkëpunimin Ekonomik dhe Zhvillimin	<b>TAXUD</b>	Drejtoria e Përgjithshme e Bashkimit Tatimor dhe Doganor (e KE)
<b>OLAF</b>	Zyra Evropiane kundër Mashtrimeve	<b>TBWG</b>	Grup Pune për Transportin Kufitar (Kanada- SHBA)
<b>OPCW</b>	Organizata për Ndalimin e Armëve Kimike	<b>TCD</b>	Koha/Kosto - Largësia (metodologji)
<b>OSCE</b>	Organizata për Sigurinë dhe Bashkëpunimin në Evropë	<b>TEP</b>	Program për Fuqizimin e Tregtisë
<b>OSJD</b>	Organizata për Bashkëpunim mes Hekurudhave	<b>TEU</b>	Njësi e barazvlefshme me 20 këmbë
<b>OTIF</b>	Organizata ndër-qeveritare për Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor	<b>TI</b>	Transparency International
<b>PBS</b>	Shërbimi i Ndërtesave Publike (SHBA)	<b>TICs</b>	Kimikate toksike industriale
<b>PCB</b>	Policia - Dogana - Roja Kufitare	<b>TTFSE</b>	Lehtësimi i Tregtisë dhe Transportit në Evropën Juglindore
<b>POE</b>	Pikë Hyrjeje (si PKK)	<b>TIR</b>	Transports Internationaux Routiers (Transporti Ndërkombëtar Rrugor)
<b>PPP</b>	Partneriteti Publik-Privat	<b>TIR-EPD</b>	TIR- Para-deklarata elektronike
<b>DES</b>	Projekt-Standardet Evropiane	<b>TNA</b>	Vlerësim i Nevojave për Trainim
<b>PRO</b>	(komision) ent kombëtar për lehtësimin e tregtisë	<b>TOBB</b>	Bashkimi i Dhomave dhe Shoqatave të Mallrave të Turqisë
<b>PRS</b>	Skanera portabël për rrezatimin	<b>TR</b>	Raporte teknike
<b>PSCG</b>	Grup Konsultativ i Sektorit Privat	<b>TRIPS</b>	Aspekte të Drejtave të Pronësisë Intelektuale të lidhura me Tregtinë
<b>RIID</b>	Identifikues Izotopesh Rrezatimi	<b>TRS</b>	Studime të Kohës së Lëshimit
<b>RN</b>	Radiologjike dhe Bërthamore	<b>TS</b>	Specifikime Teknike
<b>RPM</b>	Monitorë Portalë Rrezatimi	<b>TSA</b>	Administrata për Sigurinë e Transportit (SHBA)
<b>RAILDATA</b>	Organizatë ndërkombëtare e hekurudhave për zhvillimin dhe prodhimin e sistemeve qendrore të informacionit për qarkullimin hekurudhor të mallrave në Evropë	<b>TSR</b>	Detyrimet për Sigurinë e Transportit me Kamion
<b>RFID</b>	Identifikim me Frekuencë Radioje	<b>UAIS</b>	Sistem Informacioni i Kompjuterizuar e i Unifikuar
<b>RIF</b>	Formularë për Informacion mbi Rrezikun	<b>UBZhD</b>	Hekurudha Ulan Bator
<b>RKC</b>	Konventa e Rishikuar e Kiotos	<b>UFAS</b>	Standardet Uniforme Federale të Përdorshmërisë (SHBA)
<b>RMS</b>	Sistemi i Menaxhimit të Rrezikut	<b>U.K.</b>	Mbretëria e Bashkuar e Britanisë së Madhe dhe Irlandës së Veriut
<b>RTA</b>	Marrëveshja e Tregtisë Rajonale	<b>UKTI UK</b>	Tregtia dhe Investimet
<b>RTFCCP</b>	Programi Rajonal për Lehtësimin e Tregtisë dhe Bashkëpunimin Doganor	<b>UNDP</b>	Programi për Zhvillim i Kombeve të Bashkuara (PNUD)
<b>RZD</b>	Hekurudhat Ruse	<b>UNCITRAL</b>	Komisioni për Legjislacionin Ndërkombëtar për Tregtinë i OKB
<b>SACU</b>	Bashkimi Doganor në Afrikën Jugore	<b>UNCTAD</b>	Konferenca e OKB për Tregtinë dhe Zhvillimin
<b>SAD</b>	Dokument i Vetëm Administrativ (DVA)	<b>UNECE</b>	Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBE)
<b>SAFE</b>	Kuadër Standardesh për të Siguruar dhe Lehtësuar Tregtinë Globale (i OBD)	<b>UNESCAP</b>	Komisioni Ekonomik dhe Shoqëror i OKB për Azinë dhe Paqësorin
<b>SAFTA</b>	Zona e Tregtisë së Lirë në Azinë e Jugut	<b>UNIDO</b>	Organizata për Zhvillimin Industrial e OKB
<b>SAPO</b>	Veprimtaritë Portuale në Afrikën Jugore	<b>UNODC</b>	Zyra e OKB për Drogat dhe Krimin
<b>SBR</b>	Raportim Standard Biznesi	<b>UNSCC</b>	Komiteti i OKB për Koordinimin e Standardeve
<b>SCS</b>	Siguria e Zinxhirit Furnizues	<b>UNTTED</b>	Regjistri i Elementeve të të Dhenave të Tregtisë i OKB
<b>SDS</b>	Grup të Dhënash i Standardizuar	<b>URA</b>	Autoriteti i të Ardhurave në Uganda
<b>SFI</b>	Nisma për Sigurinë e Transportit të Mallrave	<b>U.S.A.</b>	Shtetet e Bashkuara të Amerikës/SHBA
<b>SGL+</b>	Korsia Super e Gjellbër Plus	<b>USAID</b>	Agjencia e SHBA për Zhvillimin Ndërkombëtar
<b>SITPRO</b>	(ish) Bordi për Procedura më të Thjeshta Tregtie (i Mbretërisë së Bashkuar)	<b>USDA</b>	Departamenti i Bujqësisë (SHBA)
<b>SMGS</b>	Marrëveshje për Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor të Mallrave	<b>UTIKAD</b>	Shoqata e Transportuesve Tranzitë dhe Ofruesve të Shërbimeve Logjistike në Turqi
<b>SOFI</b>	Solutions Françaises Informatiques	<b>VACIS</b>	Sistem Inspektimi për Mallra dhe Automjete
<b>SOLAS</b>	Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det	<b>VET</b>	Arsimim dhe Trainim Profesional
<b>SPARTECA</b>	Marrëveshja për Bashkëpunimin Rajonal Tregtar dhe Ekonomik në Paqësorin Jugor	<b>WAN</b>	Rrjet i një Zone të Gjerë
<b>SPRD</b>	Detektorët personalë spektrometrikë të rrezatimit	<b>WB</b>	Banka Botërore (Grup)
<b>SRPM</b>	Monitorët portalë spektrometrikë të rrezatimit	<b>WCF</b>	Federata Botërore e Dhomave
<b>SWEPRO</b>	Këshilli Suedez i Procedurave të Tregtisë	<b>OBD</b>	Organizata Botërore e Doganave (OBD)
<b>SWOT</b>	Pikat e forta, pikat e dobëta, mundësitë dhe kërcënimet (metodë planifikimi strategjik për të vlerësuar një projekt apo ndërmarrje biznesi)	<b>WIPO</b>	Organizata Botërore për Pronësinë Intelektuale
<b>SWS</b>	Sistem me një Sportel	<b>WMD</b>	Armët e Shkatërrimit në Masë
<b>TAD</b>	Dokument Shoqërues i Tranzitit	<b>WTO</b>	Organizata Botërore e Tregtisë (OBT)



**Organization for Security and  
Co-operation in Europe (OSCE)**

Wallnerstrasse 6  
A-1010 Vienna, Austria  
Tel.: +43 1 514 360

info@osce.org  
www.osce.org

 [facebook.com/osce.org](https://facebook.com/osce.org)

 @osce

 [youtube.com/osce](https://youtube.com/osce)

**United Nations Economic  
Commission for Europe (UNECE)**

Palais des Nations  
CH-1211 Geneva 10  
Tel.: + 41 22 917 44 44

info.ece@unece.org  
www.unece.org

 [facebook.com/unece.org](https://facebook.com/unece.org)

 @un\_ece

 [youtube.com/unece](https://youtube.com/unece)

**Manual i Praktikave më të mira  
në Pikat e Kalimit Kufitar –  
Këndvështrimi për Lehtësimin  
e Tregtisë dhe Transportit**



Organization for Security and  
Co-operation in Europe



UNITED NATIONS  
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE