

LIGJ
Nr.9410, datë 20.5.2005

**PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES DETARE NDËRMJET
KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS TË TURQISË**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja detare ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës të Turqisë, bërë në Tiranë më 15 shkurt 2005.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4616, datë 6.6.2005 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

**MARRËVESHJE DETARE
NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS TË TURQISË**

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës së Turqisë, këtu më poshtë të referuara si “Palët Kontraktuese” ose “Palët”,

duke dëshiruar të zhvillojnë marrëdhëniet dhe të forcojnë bashkëpunimin ndërmjet Palëve Kontraktuese në fushën e transportit detar, me qëllim që të kontribuojnë në zhvillimin e marrëdhënieve tregtare ndërmjet tyre,

duke njohur rëndësinë e sigurisë detare dhe mbrojtjes së mjedisit, në përputhje me Konventat më të rëndësishme ndërkombëtare,

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Termat

Për qëllimet e kësaj Marrëveshjeje:

1) Termi “anije e Palës Kontraktuese” do të nënkuptojë çdo anije, që është regjistruar në regjistrin e anijeve të Palës Kontraktuese dhe që mban flamurin e saj, në përputhje me legjislacionin dhe rregullat kombëtare të saj.

Ky term nuk do të përfshijë:

- a) anijet e luftës dhe anijet ndihmëse të Forcave Detare Ushtarake;
- b) anijet e peshkimit;
- c) anijet që kryejnë kërkime shkencore, hidrografike dhe oqeanografike;
- d) anijet që kryejnë funksione speciale shtetërore ose administrative;
- e) anijet që transportojnë mbeturina të rrezikshme.

2. Termi “anëtar i ekuipazhit” do të nënkuptojë kapitenin ose çdo person të punësuar në bordin e anijes së përfshirë në listën e ekuipazhit dhe që mban dokumentin përkatës të identitetit, detyra dhe

shërbimi i të cilit lidhet me drejtimin e anijes.

3. Termi “transport detar ndërkombëtar” do të nënkuptojë çdo transport me anije, me përjashtim të rastit kur anija operon vetëm ndërmjet porteve të vendosura në territorin e një Pale Kontraktuese.

4. Termi “kabotazh” do të nënkuptojë transportin e mallrave dhe të udhëtarëve ndërmjet porteve të njëres nga Palët Kontraktuese. Termi “kabotazh” do të përfshijë çdo transport mallrash, i cili, megjithëse i shoqëruar me një policë ngarkesë dhe pavarësisht nga destinacioni ose origjina, çohen direkt ose indirekt në portet e çdo njëres nga Palët Kontraktuese, me qëllim për t’u transportuar më pas në një port tjetër të së njëjtës Palë Kontraktuese. E njëjta dispozitë do të zbatohet edhe në rastin e udhëtarëve edhe pse ata transportohen me biletë.

Neni 2

Qëllimi i Marrëveshjes

1. Qëllimi i kësaj Marrëveshjeje është vendosja dhe zhvillimi i marrëdhënieve detare ndërmjet Palëve Kontraktuese, me qëllim zgjerimin e sigurisë detare dhe parandalimin e ndotjes detare; duke nxitur bashkëpunimin teknik, arsimor dhe shoqëritë e përbashkëta në të gjitha fushat detare.

2. Kjo Marrëveshje zëvendëson “Marrëveshjen për transportin detar dhe lundrimin ndërmjet Republikës Popullore Socialiste të Shqipërisë dhe Republikës së Turqisë të përfunduar në Tiranë, më 22 prill 1987”. Vlefshmëria e marrëveshjes së sipërcituar do të pushojë me hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

3. Palët Kontraktuese do ta bazojnë zhvillimin e marrëdhënieve të tyre në fushën detare mbi parimet e konkurrencës së lirë dhe të drejtë.

4. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje:

- a) Nuk do të zbatohen në portet jo të hapura për hyrjen e anijeve të huaja;
- b) Nuk do të prekin rregullat e brendshme lidhur me hyrjen dhe qëndrimin e të huajve;
- c) Nuk do të zbatohen në veprimtaritë e rezervuara nga secila prej Palëve Kontraktuese për anijet me flamurin e tyre kombëtar, ndërmarrjet ose organizatat e tyre, duke përfshirë kabotazhin, peshkimin detar, pilotimin, rimorkimin, shpëtimin dhe asistencën detare.

Neni 3

Autoritetet kompetente

Për zbatimin e kësaj Marrëveshjeje autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese janë:

- Në Republikën e Shqipërisë është Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit;
- Në Republikën e Turqisë është nënsekretariati i Kryeministrit për çështjet detare;

Në rastin e çdo ndryshimi lidhur me emrat ose funksionet e autoriteteve kompetente të Palëve Kontraktuese do të bëjnë njoftimet e nevojshme nëpërmjet kanaleve diplomatike.

Neni 4

Masat në lidhje me zbatimin

Palët Kontraktuese bien dakord të autorizojnë autoritetet e tyre kompetente për të marrë masat që vijnë për zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, në bashkëpunim me autoritetet e tjera përkatëse të Palës, brenda kufijve të mundësive të tyre pa paragjykuar detyrimet e tyre ndërkombëtare:

- a) Të mbajnë konsultime me qëllim bërjen e rregullimeve të nevojshme në përputhje me legjislacionin e tyre kombëtar për të siguruar zbatimin e plotë të kësaj Marrëveshjeje;
- b) Të nxisin kontaktet dhe shkëmbimin e informacionit ndërmjet industrive të transportit detar të Republikës së Turqisë dhe Republikës së Shqipërisë;
- c) Të bashkëpunojnë në fushën e ndërtimit dhe të riparimit të anijeve dhe të nxisin shoqëri të përbashkëta ndërmjet industrive respektive të Palëve;
- d) Të vendosin bashkëpunim teknik e arsimor, si dhe shkëmbimin e trajnimit e ndërsjellë në fushën detare;
- e) Të lehtësojnë transportin e mallrave tregtare me rrugë detare dhe sigurimin e shërbimeve portuale;

f) Të vendosin bashkëpunim në forumet ndërkombëtare respektive.

Neni 5

Parimet drejtuese të transportit detar ndërkombëtar

1. Palët Kontraktuese bien dakord të ndjekin parimet e konkurrencës së lirë dhe të drejtë në transportin detar ndërkombëtar, të abstenojnë ndaj masave të cilat mund të rrezikojnë zhvillimin e transportit detar ndërkombëtar dhe të kërkojnë heqjen e çdo kufizimi të njëanshëm përsa i përket transportit detar ndërkombëtar të mallrave dhe udhëtarëve, të cilat i rezervohen pjesërisht ose totalisht anijeve të Palëve Kontraktuese.

2. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje nuk do të prekin të drejtat e anijeve të vendeve të treta për të marrë pjesë në tregtinë detare ndërmjet porteve të Palëve Kontraktuese.

3. Asgjë në këtë Marrëveshje nuk do t'i pengojë Palët Kontraktuese për të marrë masat përkatëse për sigurimin e pjesëmarrjes së lirë të flotave të tyre tregtare në tregtinë ndërkombëtare mbi bazën e konkurrencës tregtare.

Neni 6

Trajtimi i akorduar i anijeve në porte

1. Secila Palë Kontraktuese do t'u japë anijeve të Palës tjetër Kontraktuese, të njëjtin trajtim që u jep anijeve të saj, të cilat janë të angazhuara në transportin ndërkombëtar detar përsa i përket hyrjes së lirë në porte, përcaktimit të kalatave, përdorimit të plotë të pajisjeve të shkarkimit dhe ngarkimit, ngarkimit dhe shkarkimit të ngarkesave, transitimit, imbarkimit dhe zbarkimit të udhëtarëve, pagesave të taksave dhe tarifave të portit që përdoren për shërbimet me qëllim lundrimin.

2. Palët Kontraktuese do të bëjnë përpjekje, brenda kufijve të legjislacionit të tyre dhe rregullave portuale, si dhe të detyrimeve të tyre sipas ligjit ndërkombëtar, të lehtësojnë dhe të përshpejtojnë procedurat e nevojshme në portet e tyre dhe të thjeshtojnë sa më shumë të jetë e mundur formalitetet e tjera portuale të tilla si ato doganore, shëndetësore dhe policore.

3. Anijet e secilës Palë Kontraktuese, kur prekin një port të palës tjetër për shkarkimin e një pjese të ngarkesës së tyre, pasi të kenë përmbushur detyrimet e ligjeve dhe rregullave të këtij vendi, mund të mbajnë në bord një pjesë të ngarkesës së tyre, e cila është e destinuar në një port tjetër si në të njëjtin vend ose në vend tjetër, ose ta transferojnë atë në një anije tjetër pa pagesë të një tarife ekstra, ndryshe nga ato të mbledhura në raste të njëjta, nga Pala tjetër Kontraktuese mbi anijet e saj. Në të njëjtën mënyrë anijet e secilës Palë Kontraktuese mundet të prekin në një ose më shumë porte të palës tjetër për të ngarkuar plotësisht ose pjesërisht ngarkesën e tyre të destinuar për portet e huaja, pa paguar tarifën, përveçse atyre të mbledhura në raste të njëjta nga Pala tjetër Kontraktuese në anijet e saj.

Neni 7

Dokumentet e anijeve

1. Dokumentet që vërtetojnë kombësinë e anijes, si dhe çdo dokument tjetër i anijes, i lëshuar ose njohur nga njëra Palë Kontraktuese për anijet e saj në përputhje me legjislacionin e saj, do të njihen nga Pala tjetër Kontraktuese.

2. Dokumentet në bordin e një anije të një Pale Kontraktuese, në mënyrë të veçantë atyre të kërkuara për sigurinë e lundrimit dhe mjedisit do të njihen nga autoritetet kompetente të Palës tjetër Kontraktuese, me kusht që këto dokumente të jenë lëshuar në përputhje me konventat ndërkombëtare të rëndësishme, në të cilat të dyja Palët Kontraktuese janë anëtare.

3. Anijet e secilës Palë Kontraktuese, që mbajnë një certifikatë ndërkombëtare tonazhi të lëshuar në përputhje me Konventën ndërkombëtare mbi përmasat e tonazhit nuk do të jenë objekt i rimatjes së tonazhit në portet e Palës tjetër Kontraktuese.

Certifikata e tonazhit për anijet nën 24 metra e lëshuar në përputhje me ligjin kombëtar do të njihet në mënyrë të ndërsjellë.

Për cisternat e karburantit miqësor—ndaj mjedisit me depozita prej ballasti segregat (SBT), tarifën e portit dhe të pilotimit do të reduktohen:

a) Duke zbritur kapacitetin e hapësirës së SBT-së nga tonazhi bruto i anijes, në përputhje me rezolutën e IMO-së [A747 (18)] ose;

b) Duke bërë një zbritje në proporcion me përqindjen që kapaciteti i hapësirës së SBT-së zë ndaj tonazhit bruto të anijes.

4. Pa marrë parasysh shitjen e detyruar që rezulton pas një vendimi gjyqësor, anijet e secilës nga të dyja Palët Kontraktuese nuk mund të regjistrohen në regjistrin e palës tjetër pa paraqitjen e një certificate, të lëshuar nga autoritetet kompetente të vendit nga anija ka origjinën, që deklaron se anija është çregjistruar nga regjistri i kësaj pale.

Neni 8

Dokumentet e identitetit të marinarëve

1. Secila nga Palët Kontraktuese do t'i njohë dokumentet e identitetit të marinarëve dhe anëtarëve të ekuipazhit, të cilët janë qytetarë të Palës tjetër Kontraktuese, të lëshuara sipas ligjit nga autoritetet kompetente të kësaj pale, duke i garantuar mbajtësve të tyre të drejtat e referuara në nenet 9, 10 të kësaj Marrëveshjeje, me kushtet e përcaktuara. Këto dokumente janë:

- Në rastin e Republikës së Shqipërisë “Seaman’s passport” Pasaporta e detarit;
- Në rastin e Republikës së Turqisë “Seaman’s Book — Geniadami cuzdani”.

2. Dispozitat e neneve 9 dhe 10 të kësaj Konvente do të zbatohen, sa më shumë të jetë e mundur, edhe ndaj anëtarëve të ekuipazhit të anijeve të Palëve Kontraktuese, të cilët nuk janë qytetarë të Republikës së Turqisë ose të Republikës së Shqipërisë, por zotërojnë një dokument identiteti në përputhje me dispozitat e konventave ndërkombëtare të rëndësishme.

Neni 9

Të drejtat dhe detyrimet në portin e prekjes

1. Anëtarët e ekuipazhit të anijeve të një Pale Kontraktuese që mbajnë dokumente të identitetit të detarit të specifikuar në nenin 8 të kësaj Marrëveshjeje, janë të lejuar të qëndrojnë përkohësisht në breg, pa vizë gjatë qëndrimit të anijeve në portet e Palës tjetër Kontraktuese, me kusht që emrat e tyre të përfshihen në listën e ekuipazhit të paraqitur autoriteteve të portit nga kapitenët në përputhje me rregullat në fuqi në këtë port.

2. Anëtarët e ekuipazhit do të jenë objekt i kontrolleve të rregullta kufitare dhe doganore kur dalin në breg dhe kthehen në anije.

Neni 10

Të drejtat e transitit për anëtarët e ekuipazhit

1. Mbajtësit e dokumentit të identitetit të specifikuar në nenin 8 lejohen të hyjnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese si udhëtarë ose të dalin prej këtij territori për të shkuar në çdo vend tjetër ku hyrja i është garantuar, me çdo mjet transporti, me qëllim bashkimin me anijen e tyre ose transferimit në një anije tjetër, transitimin për t'u bashkuar me anijen e tyre në një vend tjetër, ose për riatdhesim, në rast emergjence ose për çdo qëllim tjetër të miratuar nga autoritetet e këtyre Palëve Kontraktuese.

2. Në secilin nga rastet e specifikuar në këtë nen, anëtarët e ekuipazhit duhet të kenë vizat e nevojshme të Palës tjetër Kontraktuese, të cilat do të jepen nga autoritetet kompetente brenda një kohe sa më të shkurtër. Këta marinarë duhet të kenë mjetet e nevojshme financiare për të mbuluar shpenzimet e udhëtimit.

3. Nëse anëtarët e ekuipazhit që mbajnë një dokument identifikimi të specifikuar në nenin 8 zbarkojnë në një port të Palës tjetër Kontraktuese për qëllime shëndetësore, ose për ndonjë arsye tjetër të njohura si të vlefshme nga autoritetet përkatëse të kësaj pale, atëherë kjo e fundit do të japë autorizimin e nevojshëm për personin në fjalë për të qëndruar në territorin e saj në rast shtrimi në spital, kthimi në vendin e tij të origjinës ose vazhdimi drejt një porti tjetër imbakimi me çdo mjet transporti.

Neni 11

Përfshirja nga të drejtat e anëtarëve të ekuipazhit

1. Pa paragjykuar dispozitat e neneve 8 dhe 9 të kësaj Marrëveshjeje, rregullat kombëtare të Palëve Kontraktuese për sa i përket hyrjes, qëndrimit dhe largimit të të huajve do të jenë në fuqi në territoret e Palëve Kontraktuese.

2. Secila Palë Kontraktuese rezervon të drejtën për t'i ndaluar hyrjen dhe/ose qëndrimin në territorin e saj çdo personi që e konsideron të padëshiruar edhe pse ai/ajo, zotëron dokumente identiteti detari të specifikuar në nenin 8.

3. Dispozitat e neneve 8 dhe 9 të kësaj Marrëveshjeje zbatohen gjithashtu ndaj personave në bordin e anijeve të Palëve Kontraktuese, të cilët nuk janë anëtarë të ekuipazhit apo të përfshirë në listën e ekuipazhit, por janë të angazhuar me detyra për sa i përket shërbimeve ose punës në anije gjatë udhëtimit të saj dhe të përfshirë në një listë të veçantë.

Neni 12

Procedimi penal i një anëtari të ekuipazhit

1. Për çdo krim ose faj të shkaktuar në bordin e anijes së një Pale Kontraktuese, ndërsa anija ndodhet brenda ujërave territoriale të Palës tjetër Kontraktuese, autoritetet përkatëse të kësaj Pale Kontraktuese nuk do të fillojnë një procedim penal, pa miratimin e nëpunësve kompetent diplomatikë ose konsullor të shtetit flamurin e të cilit mban anija, me përjashtim të rasteve kur:

- a) Kapiteni i anijes kërkon që të procedohet fajtori;
- b) Pasojat e krimit ose të kundërvajtjes shtrihen në territorin e kësaj Pale Kontraktuese;
- c) Krimi ose kundërvajtja penale dëmtojnë paqen ose rendin publik të kësaj Pale Kontraktuese;
- d) Fillimi i një procedimi penal është i nevojshëm për shtypjen e trafikut të paligjshëm të drogave narkotike ose substancave psikotropike;
- e) Krimi ose kundërvajtja penale është kryer kundër një personi tjetër që nuk është anëtar i ekuipazhit të kësaj anije.

2. Dispozitat e paragrafit 1 të këtij neni nuk do të prekin të drejtën e autoriteteve përkatëse të Palëve Kontraktuese për të ushtruar inspekte ose hetime, lidhur me zbatimin e ligjeve dhe rregullave.

3. Brenda kufijve të legjislacioneve kombëtare përkatëse secila Palë Kontraktuese do të marrë të gjitha masat e duhura, sa më shumë të jetë e mundur, për të shmangur bllokimin e anijeve të Palës tjetër Kontraktuese gjatë ushtrimit të juridiksionit penal, civil dhe disiplinor. Nëse bllokimi konsiderohet i nevojshëm, secila Palë Kontraktuese do të përpiqet që të kufizojë kohën e bllokimit ose do të lejojë anijen të niset me kushtin e lëshimit të një garancie me shkrim nga Pala tjetër Kontraktuese.

Neni 13

Procesi civil

Autoritetet gjyqësore dhe/ose administrative të secilës Palë Kontraktuese nuk do të ndërmarrin ndonjë ndjekje civile brenda anëtarëve të ekuipazhit ose lidhur me një kontratë punësimi të një anëtari ekuipazhi të një anijeje të Palës tjetër Kontraktuese, përveçse kur kërkohet kështu nga nëpunësit diplomatikë ose konsullorë të shtetit, flamurin e të cilit mban anija.

Neni 14

Anijet në rrezik

1. Nëse një anije e Palës Kontraktuese bie në cekinë, thyhet ose pëson një aksident, ose ndonjë rrezik tjetër emergjent brenda ujërave territoriale të Palës tjetër Kontraktuese,

- a) Anijes, ekuipazhit dhe udhëtarëve të saj do t'u garantohet, në çdo kohë, i njëjti trajtim, i cili u akordohet anijeve të tyre kombëtare;
- b) Ngarkesa dhe artikujt e shkarkuara ose të ruajtura nga anija të specifikuar në këtë nen, nuk

do të jenë objekt i taksave doganore, me kushtin që ato nuk do të jenë për përdorim ose konsum në territorin e Palës tjetër Kontraktuese;

c) Anija e rënë në cekinë ose shkëmb, si dhe të gjitha pjesët dhe pajisjet, furnizimet dhe mallrat e shpëtuar, nga anije të tilla ose anije në rrezik, duke përfshirë dhe ato në kalatë ose përfitimet e nxjerra nëse anija shitet, si dhe të gjitha dokumentet e gjetura në bordin e anijes në cekinë ose në shkëmb që i përkasin asaj, do t'i jepen pronarit ose përfaqësuesit të tij kur kjo të pretendohet prej tyre.

2. Dispozitat e këtij neni nuk prekin të drejtat e një prej Palëve Kontraktuese ose atyre të autorizuar nga kjo Palë, për të kërkuar nga Pala tjetër, ose nga ato të autorizuar nga kjo palë e dytë, kompensimin korrespondues për çdo veprim të ndërmarrë për shpëtimin e anijes ose për çdo asistencë të dhënë ndaj anijes dhe ngarkesës.

Neni 15

Transferimi i fitimeve dhe të ardhurave të tjera të kompanive të transportit detar

1. Secila Palë Kontraktuese do t'u garantojë kompanive të transportit detar të Palës tjetër Kontraktuese të drejtën e përdorimit të fitimeve dhe të ardhurave, të fituara nga veprimtaria e transportit detar në territorin e kësaj Pale Kontraktuese për kryerjen e pagesave të ndryshme.

2. Secila nga Palët Kontraktuese do t'u garantojë të njëjtave kompani të drejtën e transferimit të të ardhurave të tilla pas zbritjes të të gjitha pagesave të përmendura më sipër në territorin e Palës Kontraktuese, sipas ligjeve dhe rregullave të kësaj pale.

3. Secila nga Palët Kontraktuese do të lehtësojë transferime të tilla.

Neni 16

Mbrojtja e mjedisit detar

1. Anijet e secilës Palë Kontraktuese do të marrin masat e duhura për parandalimin e dëmeve në mjedis brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese.

2. Anijet e secilës Palë Kontraktuese, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, do të jenë përgjegjëse, për zbatimin e legjislacionit në fuqi në fushën e mbrojtjes së mjedisit të Palës së fundit Kontraktuese.

3. Në rastin e një ndotje detare të shkaktuar nga një anije e një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, anija ndotëse do të jetë përgjegjëse, sipas legjislacionit të kësaj Pale Kontraktuese dhe konventave përkatëse ndërkombëtare.

Neni 17

Detyrimet në bazë të marrëveshjeve të tjera ndërkombëtare

Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje nuk prekin të drejtat dhe detyrimet e Palëve Kontraktuese, që rrjedhin nga konventat dhe marrëveshjet ndërkombëtare në të cilat ato janë palë.

Neni 18

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Çdo divergjencë që mund të dalë nga zbatimi ose interpretimi i dispozitave të kësaj Marrëveshjeje do të zgjidhet ndërmjet autoriteteve kompetente të Palëve Kontraktuese.

2. Nëse divergjencat vazhdojnë me kërkesën e njëres nga Palët Kontraktuese, mund të organizohet një takim me qëllim diskutimin e çështjeve problematike. Data dhe objekti i një mbledhjeje të tillë do të përcaktohet sipas rastit.

3. Nëse një marrëveshje ndërmjet Shqipërisë dhe Bashkimit Europian ose rregullore e Bashkimit Europian e nxjerrë më vonë se hyrja në fuqi e kësaj Marrëveshjeje ndryshon detyrimet dhe zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, të dyja Palët Kontraktuese do të bëjnë konsultime dypalëshe për të

rishikuar çështjet në një kohë sa më të shkurtër të mundshme.

Neni 19

Dispozitat përfundimtare

1. Palët Kontraktuese do të njoftojnë menjëherë njëra-tjetrën për përfundimin e procedurave të tyre respektive të ratifikimit të kësaj Marrëveshjeje nëpërmjet kanaleve diplomatike. Marrëveshja do të hyjë në fuqi tridhjetë ditë pas marrjes së njoftimit të fundit.

2. Kjo Marrëveshje do të jetë e vlefshme për një periudhë të pacaktuar kohe pas hyrjes në fuqi.

3. Secila Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën e denoncimit të kësaj Marrëveshjeje përmes një njoftimi me shkrim. Denoncimi i kësaj Marrëveshjeje do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas marrjes së një njoftimi të tillë nga Pala tjetër Kontraktuese.

Nënshkruesit të autorizuar sipas ligjit kanë firmosur këtë Marrëveshje.

Bërë në Tiranë, më 15 shkurt 2005.

Teksti u përgatit në dy kopje dhe në tri gjuhë shqip, turqisht dhe anglisht, të tre tekstet autentikisht të barabartë. Në rast mosmarrëveshje, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

Për Këshillin e Ministrave të Republikës së Shqipërisë	Për Qeverinë e Republikës së Turqinë
Spartak Poçi Ministër i Transportit dhe i Telekomunikacionit	Binali Yildirim Ministër i Transportit dhe i Telekomunikacionit