



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.legjislacionishqiptar.gov.al

Nr.28

22 mars

2007

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9688
datë 5.3.2007

Për ratifikimin e “Marrëveshjes së bashkëpunimit teknik ndërmjet
Qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Japonisë”

503

Ligj nr.9689
datë 5.3.2007

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në “Marrëveshjen Europiane
për linjat hekurudhore ndërkombëtare kryesore”

508

LIGJ
Nr.9688, datë 5.3.2007

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES SË BASHKËPUNIMIT TEKNIK NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË JAPONISË”

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 e bashkëpunimit teknik ndërmjet Qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Japonisë”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.5220, datë 13.3.2007 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE
PËR BASHKËPUNIMIN TEKNIK NDËRMJET QEVERISË SË JAPONISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Qeveria e Japonisë dhe Qeveria e Republikës së Shqipërisë,
duke dëshiruar forcimin e mëtejshëm të marrëdhënieve miqësore, që ekzistojnë midis dy vendeve, nëpërmjet nxitjes së bashkëpunimit teknik;
duke pasur parasysh përfitimet reciproke nga zhvillimi ekonomik dhe social i të dy vendeve respektive;
kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Të dyja qeveritë duhet të përpiqen për të nxitur bashkëpunimin teknik ndërmjet dy shteteve.

Neni 2

Marrëveshje të veçanta, të cilat lidhen me programet specifike të bashkëpunimit teknik, që do të zbatohen nga kjo Marrëveshje, duhet të miratohen paraprakisht nga autoritetet kompetente të të dyja qeverive.

Autoriteti kompetent i Qeverisë së Japonisë është Ministria e Punëve të Jashtme dhe autoriteti kompetent i Qeverisë së Republikës së Shqipërisë është Ministria e Punëve të Jashtme e Republikës së Shqipërisë.

Neni 3

Format e mëposhtme të bashkëpunimit teknik do të kryhen nga Agjencia Japoneze e Bashkëpunimit Ndërkombëtar (këtu e tutje referuar si JICA), me shpenzimet e veta, në përputhje me

ligjet dhe rregullat në fuqi në Japoni, si dhe rregullimet në bazë të nenit 2:

- a) Sigurimin e trajnimeve teknike për shtetasit shqiptarë;
- b) Dërgimin e ekspertëve (këtu e tutje referuar si “Ekspertë”) në Republikën e Shqipërisë;
- c) Dërgimin e vullnetarëve japonezë, me njohuri të gjera teknike dhe me përvojë të konsiderueshme (këtu e tutje referuar si “Vullnetarë të nivelit të lartë”) në Republikën e Shqipërisë;
- d) Dërgimin e misioneve japoneze (këtu e tutje të referuara si “Misione”) në Republikën e Shqipërisë, të cilat do të kryejnë vëzhgime për projektet, e zhvillimit ekonomik dhe social, në Republikën e Shqipërisë;
- e) Pajisjen e Qeverisë së Republikës së Shqipërisë, me pajisje, makineri dhe materiale; dhe
- f) Sigurimin e formave të tjera të bashkëpunimit teknik për Qeverinë e Republikës së Shqipërisë, të cilat mund të vendosen me pëlqim reciprok ndërmjet të dyja qeverive.

Neni 4

Qeveria e Republikës së Shqipërisë do të sigurojë që njohuritë dhe teknikat e përfituara nga shtetasit shqiptarë, si dhe pajisjet, makineritë dhe materialet e dërguara si rezultat i bashkëpunimit ekonomik japonez, sikurse parashikohet edhe në nenin 3, t’i shërbejnë zhvillimit ekonomik dhe social të Republikës së Shqipërisë dhe se nuk do të përdoren për qëllime ushtarake.

Neni 5

Në rastet kur JICA dërgon ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe misionet, Qeveria e Republikës së Shqipërisë:

1.a) duhet të përjashtojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe anëtarët e misioneve nga taksat, duke përfshirë këtu edhe taksat e të ardhurave, si dhe çdo detyrim tjetër fiskal që ka të bëjë me pagat apo çdo të ardhur, apo ndihmë financiare që ata marrin nga jashtë;

b) duhet të përjashtojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe anëtarët e misioneve dhe familjet e tyre nga çdo tarifë konsullore, taksë apo detyrim doganor dhe detyrimet fiskale, si dhe nga kërkesat për pajisjen me licencë importi dhe certifikatë të shkëmbimeve me jashtë, përsa i përket importit:

- i) të bagazheve;
- ii) të sendeve personale, pajisjeve shtëpiake dhe mallrave të konsumit;
- iii) të një mjeti udhëtimi për çdo ekspert, për familjen e ekspertit, për secilin vullnetar të nivelit të lartë dhe për familjen e tij, të cilët janë të caktuar për të qëndruar në Republikën e Shqipërisë;
- c) të përjashtojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë, si dhe familjet e tyre që nuk importojnë ndonjë mjet udhëtimi në Republikën e Shqipërisë nga taksat që përfshijnë TVSH-në, si dhe detyrime fiskale në lidhje me blerjen e një mjeti udhëtimi për çdo ekspert, për familjen e ekspertit, të vullnetarit të nivelit të lartë dhe për familjen e tij;
- d) si dhe të përjashtojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë, si dhe familjet e tyre nga taksa e regjistrimit të mjetit të sipërpërmendur (b) iii dhe c;

2.a) Të sigurojë me shpenzimet e saj, zyra të përshtatshme dhe lehtësira të tjera, duke përfshirë telefon, faks, të nevojshme për kryerjen e detyrave të ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë dhe misioneve, si dhe shpenzimeve për ruajtjen apo mirëmbajtjen e tyre;

b) të sigurojë me shpenzimet e veta për stafin lokal (duke përfshirë përkthyesit, nëse është e nevojshme), si dhe homologët shqiptarë të ekspertëve, vullnetarëve dhe misioneve për kryerjen e detyrave të tyre;

- c) merr përsipër shpenzimet e ekspertëve dhe vullnetarëve të nivelit të lartë:
 - i) për transportin e përditshëm për/dhe nga puna;
 - ii) udhëtimet e tyre zyrtare në Republikën e Shqipërisë;
 - iii) si dhe korrespondencën e tyre zyrtare;
- d) të sigurojë lehtësira për akomodimin e përshtatshëm të ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë dhe familjeve të tyre;

e) si dhe të sigurojë lehtësira për kujdesin shëndetësor dhe mjetet për ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë, anëtarët e misioneve dhe familjet e tyre.

3.a) Të lejojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe anëtarët e misionit, si dhe të familjeve

të tyre të hyjnë, dalin dhe qëndrojnë lirisht në Republikën e Shqipërisë, për sa kohë që ata janë me detyrë atje, si dhe t'u ofrojnë lehtësira në procedurat e regjistrimit të të huajve, si dhe t'i përjashtojë ata nga taksat konsullore;

b) të pajisen ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe anëtarët e misionit me karta identiteti që të sigurojnë bashkëpunimin e tyre me institucionet qeveritare, për të mundësuar kryerjen e detyrës së tyre;

c) t'u krijojë të gjithë ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë, si dhe familjeve të tyre mundësinë për marrjen e patentës për të udhëtuar; dhe

d) të marrë të gjitha masat e nevojshme për përmbushjen e detyrave të ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë dhe misioneve.

2. Mjetet e udhëtimit të përmendura në paragrafin 1 do t'u nënshtrohen çdo lloj takse apo detyrimi doganor, nëse ato shiten apo transferohen në Republikën e Shqipërisë te persona apo organizata, të cilët nuk janë të përjashtuar nga këto detyrime apo përfitime të ngjashme.

3. Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet t'u mundësojë ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë dhe anëtarëve të misionit dhe familjeve të tyre këto privilegje, përjashtime dhe përfitime, të cilat nuk janë më pak të favorshme se ato që u jepen ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë, anëtarëve të misionit dhe familjeve të tyre, të ndonjë vendi të tretë ose të ndonjë organizate ndërkombëtare të ngjashme me mision të ngjashëm në Republikën e Shqipërisë.

Neni 6

Qeveria e Republikës së Shqipërisë nuk do të ngrejë pretendime, nëse ato lindin, ndaj asnjë eksperti, vullnetari të nivelit të lartë apo anëtarëve të misionit, gjatë ose në lidhje me ushtrimin e detyrave të tyre, përveç rastit kur të dyja qeveritë bien dakord që këto pretendime vijnë si shkak i neglizhencës së rëndë ose shkeljeve të qëllimshme nga ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë ose anëtarët e misioneve.

Neni 7

1. 1) Nëse JICA furnizon Qeverinë e Republikës së Shqipërisë me pajisje, makineri apo materiale, Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet t'i përjashtojë këto pajisje nga të gjitha llojet e taksave dhe detyrimeve fiskale, si edhe nga kërkesat për pajisjen me licencë importi dhe certifikatë për shkëmbime të mallrave të huaja. Pajisjet, makineritë dhe materialet e mësipërme do të bëhen pronë e Qeverisë së Shqipërisë në momentin që ato zbarkojnë në vend.

2) Nëse JICA furnizon Qeverinë e Republikës së Shqipërisë me pajisjet, makineritë dhe materialet, Qeveria duhet t'i përjashtojë pajisjet, makineritë dhe materialet nga taksat që përfshijnë TVSH-në, si edhe nga të gjitha detyrimet e tjera fiskale, në përputhje me çmimet në vend.

3) Pajisjet, makineritë dhe materialet e lartpërmendura në paragrafin 1 dhe 2 duhet që të përdoren vetëm për qëllimet e specifikuar në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje ose në të kundërt duhet të bien dakord autoritetet kompetente të qeverive.

4) Shpenzimet për transportin e këtyre pajisjeve të përmendura në paragrafin 1 dhe 2, si dhe ato për mirëmbajtjen apo riparimin e tyre duhet të mbulohen nga Qeveria e Republikës së Shqipërisë.

2. 1) Të gjitha pajisjet, makineritë dhe materialet e përgatitura nga JICA, që shërbejnë për kryerjen e detyrave të ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë apo misioneve mbeten pronë e JICA-së, derisa të ketë marrëveshje midis autoriteteve kompetente të të dyja qeverive.

2) Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet t'i përjashtojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe misionet nga çdo taksë konsullore, doganore apo fiskale, si dhe nga kërkesa për pajisjen me licencë të shkëmbimeve të mallrave të huaja, në lidhje me importimin e materialeve dhe pajisjeve të përmendura në paragrafin e mësipërm 1.

3) Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet të përjashtojë ekspertët, vullnetarët e nivelit të lartë dhe anëtarët e misioneve nga taksat, që përfshijnë TVSH-në, si edhe nga të gjitha detyrimet e tjera fiskale, në përputhje me çmimet në vend të pajisjeve, makinerive dhe materialeve të përmendura në paragrafin 1.

Neni 8

Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet të mbajë kontakt të ngushtë, nëpërmjet përfaqësive/organizatave përkatëse, me ekspertët, misionarët apo vullnetarët.

Neni 9

1. Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet të pranojë që JICA të ketë një zyrë përfaqësie të saj në Shqipëri (referuar më poshtë si “Zyra”) dhe duhet të pranojë një përfaqësues të JICA-së me stafin e tij apo të saj, të sjellë nga Japonia (referuar më poshtë si “Përfaqësuesi” dhe “Stafi”), të cilët duhet të kryejnë detyrat e caktuara nga JICA, përsa i përket programit të bashkëpunimit teknik në bazë të kësaj Marrëveshjeje në Shqipëri.

2. Qeveria e Republikës së Shqipërisë duhet:

1.a) Të përjashtojë përfaqësuesin, stafin dhe familjet e tyre nga çdo taksë të ardhurash apo detyrimi fiskal të vendosur në lidhje me pagën apo shpenzimet e tyre ditore të ardhura nga jashtë;

b) Të përjashtojë përfaqësuesin, stafin dhe familjet e tyre nga taksat konsullore, doganore dhe çdo detyrim fiskal, si dhe nga kërkesa për pajisje me licencë apo certifikatë për shkëmbime me jashtë në lidhje me importimin e artikujve të mëposhtëm:

i) bagazheve;

ii) sende personale, artikuj shtëpiakë dhe mallra konsumi;

iii) një mjet udhëtimi për përfaqësuesin, stafin për familjet e tyre, si dhe për atë pjesë të stafit që do të qëndrojnë në Shqipëri;

c) Të përjashtojë përfaqësuesin, stafin dhe familjet e tyre, të cilët nuk importojnë mjet udhëtimi në Shqipëri nga taksat që përfshijnë TVSH-në dhe detyrimet fiskale, lidhur me çmimin në vend të një mjeti udhëtimi për përfaqësuesin, stafin, familjen e tyre, nëse ato do të blejnë në Shqipëri mjetin e udhëtimit;

d) Të përjashtojë përfaqësuesin, stafin dhe familjet e tyre nga taksa e regjistrimit të mjeteve të udhëtimit në a dhe b;

e) Të lejojë përfaqësuesin, stafin dhe familjet e tyre të hyjnë, dalin dhe qëndrojnë në Shqipëri, për sa kohë që janë të akredituar këtu, si dhe t’u ofrojnë atyre të gjitha lehtësirat për t’u regjistruar si të huaj dhe të përjashtohen nga taksat konsullore;

f) Të pajisë me karta identiteti dhe karta të tjera të posaçme për qarkullim për përfaqësuesin, si dhe për stafin për hyrje në aeroporte, porte detare jashtë kontrollit të zakonshëm të pasaportave në pikat e kontrollit, në pritjen dhe përcjelljen e ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë dhe anëtarëve të misionit;

g) T’i ofrojë përfaqësuesit, stafit dhe familjeve të tyre lehtësira për përfitimin e patentës së makinës; dhe

h) Të marrë masa të tjera të nevojshme për kryerjen e detyrave të përfaqësuesit dhe stafit të tij.

2.a) Të përjashtojë zyrën e përfaqësisë nga detyrimet konsullore, taksa ku përfshihen dogana dhe detyrime të tjera fiskale, si dhe nga kërkesa për licencë importi në rastet e importimit të pajisjeve, materialeve të nevojshme për veprimtarinë e zyrës;

b) Të përjashtojë zyrën nga çdo taksë që përfshin TVSH-në dhe detyrime fiskale, lidhur me çmimin në vend të pajisjeve, makinerive, mjeteve të udhëtimit dhe materialeve të nevojshme, për kryerjen e funksioneve të zyrës;

c) Si dhe të përjashtojë zyrën nga çdo taksë ndaj të ardhurave apo shpenzimeve të zyrës, që vijnë nga jashtë.

3. Mjetet motorike të përmendura në paragrafin 2 do të jenë subjekte të tatueshme, nëse janë shitur apo transferuar në Shqipëri te persona të tretë ose organizata, që nuk janë të përjashtuara nga taksa apo privilegje të njëjta.

4. Qeveria e Republikës së Shqipërisë do t’i akordojë përfaqësuesit, stafit dhe familjeve të tyre, si dhe zyrës ato privilegje, përjashtime apo lehtësira që gëzojnë përfaqësuesit, stafi dhe familjet e tyre, si zyra, organizata apo përfaqësi të tjera që veprojnë në vend dhe kryejnë mision të ngjashëm.

Neni 10

Qeveria duhet të marrë masat e nevojshme për sigurinë e ekspertëve, vullnetarëve dhe anëtarëve të misionit, përfaqësuesit, stafit dhe familjeve të tyre gjatë qëndrimit në Shqipëri.

Neni 11

Qeveria e Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Japonisë duhet të konsultohen në rast të ndonjë problemi që lind gjatë zbatimit të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 12

1. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje duhet të jenë të zbatueshme pas hyrjes në fuqi të saj, ndaj programit të bashkëpunimit teknik, i cili ka nisur para se të hyjë në fuqi kjo Marrëveshje, si dhe ndaj ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë, anëtarëve të misionit, përfaqësuesit, stafit dhe familjeve të tyre që qëndrojnë në Shqipëri, si dhe të të gjitha materialeve dhe pajisjeve që lidhen me zbatimin e këtyre programeve.

2. Afati i përfundimit të kësaj Marrëveshjeje nuk duhet të cenojë programin e bashkëpunimit teknik dhe realizimin e tij, deri në datën e përmbytjes së programit, vetëm në ato raste kur bien dakord të dyja qeveritë respektive, si dhe ndaj përfitimeve dhe privilegjeve të dhëna ekspertëve, vullnetarëve të nivelit të lartë, anëtarëve të misioneve, përfaqësuesit, stafit dhe familjeve të tyre në Shqipëri për kryerjen e detyrave të tyre të lidhura me programet.

Neni 13

Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi në datën e marrjes së njoftimit me shkrim të Qeverisë së Republikës së Shqipërisë nga Qeveria e Japonisë, për plotësimin e kërkesave të brendshme ligjore për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

Kjo Marrëveshje do të mbetet në fuqi për një vit dhe duhet të rinovohet automatikisht çdo një vit, deri kur njëra nga qeveritë respektive të dërgojë një njoftim paraprak me shkrim, gjashtë muaj para, për mbarimin e kësaj Marrëveshjeje.

Bërë në ...më ...2006 në dy kopje origjinale në gjuhën angleze.

LIGJ

Nr.9689, datë 5.3.2007

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË “MARRËVESHJEN EUROPIANE PËR LINJAT HEKURUDHORE NDËRKOMBËTARE KRYESORE”

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

Republika e Shqipërisë aderon në “Marrëveshjen Europiane për linjat hekurudhore ndërkombëtare kryesore”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.5221, datë 13.3.2007 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE EUROPIANE PËR LINJAT HEKURUDHORE NDËRKOMBËTARE KRYESORE

Palët Kontraktuese,
të vetëdijshme për domosdoshmërinë për të lehtësuar dhe zhvilluar trafikun hekurudhor ndërkombëtar në Europë;

duke pasur parasysh që, për të forcuar marrëdhëniet ndërmjet vendeve europiane, është e rëndësishme të parashikohet një plan i koordinuar për rregullimin dhe ndërtimin e linjave hekurudhore në përshtatje me kërkesat e trafikut ndërkombëtar në të ardhmen;

kanë rënë dakord për sa më poshtë:

Neni 1

Përkufizimi dhe miratimi i rrjetit hekurudhor ndërkombëtar “E”

Palët Kontraktuese miratojnë projektin e rrjetit hekurudhor, që më poshtë do të quhet “Rrjeti hekurudhor ndërkombëtar “E”” dhe të përshkruar në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje, si një plan i koordinuar për rregullimin dhe ndërtimin e linjave hekurudhore që paraqesin një interes të madh ndërkombëtar, të cilin ato kanë ndërmend ta ndërmarrin në kuadër të programeve, në përputhje me legjislacionet e tyre përkatëse.

Neni 2

Rrjeti hekurudhor ndërkombëtar “E” është i përbërë nga një sistem linjash kryesore dhe linjash plotësuese, ku linjat kryesore janë “linjat e mëdha dhe të rëndësishme” hekurudhore, që sigurojnë tashmë një trafik ndërkombëtar shumë të rëndësishëm ose që pritet të bëhet i tillë në një të ardhme të afërt dhe linjat plotësuese janë ato që, megjithëse e plotësojnë që tani rrjetin e linjave kryesore, do të sigurojnë një trafik hekurudhor ndërkombëtar shumë të rëndësishëm, vetëm në një të ardhme më të largët.

Neni 3

Ndërtimi dhe rregullimi i linjave të rrjetit hekurudhor ndërkombëtar “E”

Rrjeti hekurudhor ndërkombëtar “E” i linjave të mëdha dhe të rëndësishme, të përmendura në nenin 2, është në përputhje me karakteristikat teknike të dhëna në aneksin II të kësaj Marrëveshjeje ose do të sillet në përputhje me dispozitat e këtij aneksi, gjatë punimeve për përmirësim, që do të realizohen në të ardhmen në zbatim të programeve kombëtare.

Neni 4

Caktimi i depozituesit

Depozituesi i kësaj Marrëveshjeje është Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 5

Procedura për nënshkrimin e Marrëveshjes dhe procedura për t’u bërë palë në Marrëveshje

1. Kjo Marrëveshje do të hapet për nënshkrim nga ana e shteteve, të cilat ose janë anëtare të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën, ose janë pranuar në Komision me një status konsultues, në përputhje me paragrafin 8 të mandatit të Komisionit, nga data 1 shtator 1985 deri

më 1 shtator 1986, në Gjenevë.

2. Këto shtete mund të bëhen palë në këtë Marrëveshje nëpërmjet:

- a) nënshkrimit, i cili ndiqet nga ratifikimi, pranimi apo miratimi; ose
- b) aderimit.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi do të bëhen nëpërmjet depozitimit, pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës së Kombeve të Bashkuara, të një instrumenti që do të përpilohet në përputhje me ligjin dhe do të përmbajë të gjitha formalitetet e nevojshme.

Neni 6

Hyrja në fuqi e Marrëveshjes

1. Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës, në të cilën qeveritë e tetë shteteve do të kenë depozituar një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi, me kusht që një apo shumë linja të rrjetit hekurudhor ndërkombëtar "E" të lidhin në mënyrë të pandërprerë territoret e të paktën katër prej shteteve që kanë depozituar një instrument të tillë. Në rast se ky kusht nuk përmbushet, Marrëveshja do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimi, miratimit apo aderimit, nëpërmjet të cilit do të mund të plotësohet kushti i lartpërmendur.

2. Për çdo shtet, që do të depozitojë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi pas fillimit të periudhës prej 90 ditësh të specifikuar në paragrafin 1 të këtij neni, Marrëveshja do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së këtij depozitimi.

Neni 7

Kufizime në zbatimin e Marrëveshjes

Asnjë dispozitë e kësaj Marrëveshjeje nuk do të interpretohet sikur i ndalon një Pale Kontraktuese të marrë masa, që janë në përputhje me dispozitat e Kartës së Kombeve të Bashkuara dhe që nuk shkojnë përtej kërkesave që diktohen nga situata, masa që konsiderohen si të domosdoshme nga kjo Palë Kontraktuese për sigurimin e saj të jashtëm dhe të brendshëm. Këto masa, të cilat duhet të jenë të përkohshme, do të njoftohen menjëherë me shkrim te depozituesi, duke shpjeguar me saktësi edhe natyrën e tyre.

Neni 8

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Çdo mosmarrëveshje ndërmjet dy apo më shumë Palëve Kontraktuese, që lidhet me interpretimin apo zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, dhe të cilën palët që janë në mosmarrëveshje nuk janë në gjendje ta zgjidhin nëpërmjet bisedimeve apo ndonjë mënyre tjetër, do t'u nënshtrohen arbitrazhit, në rast se kjo gjë kërkohet prej ndonjëres nga Palët Kontraktuese, që janë në mosmarrëveshje dhe, për rrjedhojë, do t'u dërgohet për shqyrtim një apo disa arbitrave të zgjedhur me marrëveshje të përbashkëta midis palëve në proces. Në qoftë se, brenda tre muajsh nga data e formulimit të kërkesës për arbitrazh, palët që janë në mosmarrëveshje, nuk arrijnë të merren vesh lidhur me zgjedhjen e një arbitri apo të arbitrave, secila nga këto palë mund t'i kërkojë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara të caktojë një arbitër të vetëm, tek i cili do të shtrohet çështja për vendimmarrje.

2. Vendimi i arbitrit apo i arbitrave të caktuar në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni, do të jetë i detyrueshëm për Palët Kontraktuese që janë në mosmarrëveshje.

Neni 9

Deklaratë lidhur me nenin 8

Çdo shtet mund të deklarojë, në momentin që do të nënshkruajë këtë Marrëveshje apo në momentin që do të depozitojë instrumentin e tij të ratifikimit, të pranimi, të miratimit apo të aderimit, se ai nuk e konsideron veten të lidhur me nenin 8 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 10

Procedura për amendimin e tekstit kryesor

1. Teksti kryesor i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet sipas njërës prej procedurave të specifikuar në këtë nen.

2. a) Me kërkesën e një Pale Kontraktuese, çdo amendament i tekstit kryesor të kësaj Marrëveshjeje, që do të propozohet nga kjo palë, do të shqyrtohet nga grupi i punës për transportet hekurudhore i Komisionit Ekonomik për Europën.

b) Në qoftë se amendamenti miratohet nga një shumicë prej dy të tretave të anëtarëve që janë të pranishëm dhe kanë të drejtën e votës, dhe në qoftë se kjo shumicë përfshin një shumicë prej dy të tretave të Palëve Kontraktuese të pranishme dhe me të drejtë vote, ai do t'u komunikohet për pranim të gjitha Palëve Kontraktuese nga ana Sekretarit të Përgjithshëm.

c) Nëse amendamenti pranohet nga dy të tretat e Palëve Kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm do të njoftojë me shkrim të gjitha Palët Kontraktuese dhe amendamenti do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës në të cilën është bërë ky njoftim. Amendamenti do të hyjë në fuqi për të gjitha Palët Kontraktuese, me përjashtim të atyre që do të kenë deklaruar përpara hyrjes së këtij amendamenti në fuqi se nuk e pranojnë atë.

3. Me kërkesën e të paktën një të tretës së Palëve Kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm do të organizojë një konferencë, ku do të ftohen shtetet e përmendura në nenin 5. Procedurat e përcaktuara në nënparagrafët (a) dhe (b) të paragrafit 2 të këtij neni do të zbatohet ndaj çdo amendamenti që do të merret në shqyrtim nga një konferencë e tillë.

Neni 11

Procedura për amendimin e aneksit I

1. Aneksi I i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet sipas procedurës së përcaktuar në këtë nen.

2. Me kërkesën e një Pale Kontraktuese, çdo amendament i aneksit I të kësaj Marrëveshjeje, që do të propozohet nga kjo palë, do të shqyrtohet nga grupi i punës për transportet hekurudhore i Komisionit Ekonomik për Europës.

3. Në qoftë se amendamenti miratohet nga shumica e anëtarëve që janë të pranishëm dhe që kanë të drejtën e votës, dhe në qoftë se kjo shumicë përfshin shumicën e Palëve Kontraktuese të pranishme dhe me të drejtë vote, ai do t'u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm administratave kompetente të Palëve Kontraktuese që janë të interesuara direkt. Do të konsiderohen si Palë Kontraktuese të interesuara direkt:

a) në rast se bëhet fjalë për futjen e një linje kryesore të re apo për modifikimin e një linje kryesore ekzistuese, çdo Palë Kontraktuese, në territorin e së cilës kalon linja në fjalë;

b) në rast se bëhet fjalë për futjen e një linje plotësuese të re apo për modifikimin e një linje plotësuese ekzistuese, çdo Palë Kontraktuese që është në kufi me vendin kërkues në territorin e së cilës (të Palës Kontraktuese) kalon (kalojnë) linja (linjat) ndërkombëtare kryesore, me të cilën (me të cilat) është lidhur linja plotësuese e re apo linja plotësuese që duhet modifikuar. Gjithashtu, do të konsiderohen si kufitarë, në kuptimin e këtij paragrafi dy Palët Kontraktuese, në territorin përkatës të të cilave gjenden pikat fundore të një lidhjeje nëpërmjet traqetit, që është parashikuar në trasenë e linjës (apo linjave) kryesore të specifikuar(a) më lart.

4. Çdo propozim për amendament, që do të komunikohet në përputhje me dispozitat e paragrafit 3 të këtij neni, do të pranohet në qoftë se, brenda një periudhe prej gjashtë muajsh nga data e këtij komunikimi, asnjëra nga administratat kompetente të Palëve Kontraktuese që janë të interesuara direkt nuk njoftojnë me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm për ndonjë kundërshtim lidhur me amendamentin. Në rast se administrata e një Pale Kontraktuese deklaron se legjislacioni i vendit të saj e detyron që, për të dhënë pëlqimin, asaj i duhet një autorizim i posaçëm apo miratimi i një organi legjislativ, atëherë nuk do të konsiderohet sikur është dhënë pëlqimi i saj lidhur me ndryshimin e aneksit 1 të kësaj Marrëveshjeje dhe propozimi për ndryshim do të pranohet vetëm në momentin kur ajo do të ketë njoftuar me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm që autorizimi apo miratimi i kërkuar është arritur të merret. Në qoftë se ky njoftim me shkrim është bërë brenda një periudhe prej tetëmbëdhjetë muajsh nga data në të cilën Palës Kontraktuese i është komunikuar propozimi për amendament, apo

nëse brenda afatit gjashtëmuor të specifikuar më lart administrata kompetente e Palës Kontraktuese që është direkt e interesuar shpreh kundërshtim ndaj amendamentit të propozuar, ky amendament do të vlerësohet si i pranuar.

5. Çdo amendament i pranuar do t'u komunikohet të gjitha Palëve Kontraktuese nga Sekretari i Përgjithshëm dhe do të hyjë në fuqi për të gjitha Palët Kontraktuese tre muaj pas datës së këtij njoftimi me shkrim.

Neni 12

Procedura për amendimin e aneksit II

1. Aneksi II i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet sipas procedurës së specifikuar në këtë nen.

2. Me kërkesën e një Pale Kontraktuese, çdo amendament për aneksin II të kësaj Marrëveshjeje, që do të depozitohet nga kjo palë, do të shqyrtohet nga grupi i punës për transportet hekurudhore i Komisionit Ekonomik për Europën.

3. Në qoftë se amendamenti miratohet nga shumica e anëtarëve që janë të pranishëm dhe që kanë të drejtën e votës, dhe në qoftë se kjo shumicë përfshin shumicën e Palëve Kontraktuese të pranishme dhe me të drejtë vote, ai do t'u komunikohet për pranim nga Sekretari i Përgjithshëm administratave kompetente të të gjitha Palëve Kontraktuese.

4. Amendamenti do të pranohet në rast se, brenda një periudhe gjashtëmuore nga data e këtij komunikimi, më pak se një e treta e administratave kompetente të Palëve Kontraktuese kanë njoftuar me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm lidhur me kundërshtimin e tyre ndaj amendamentit.

5. Çdo amendament i pranuar do t'u komunikohet të gjitha Palëve Kontraktuese nga Sekretari i Përgjithshëm dhe do të hyjë në fuqi tre muaj pas datës së këtij njoftimi me shkrim.

Neni 13

Njoftimi me shkrim i adresës së administratës, së cilës duhet t'i komunikohen propozimet për amendament të anekseve të kësaj Marrëveshjeje

Çdo shtet, në momentin që do të nënshkruajë, do të ratifikojë, do të pranojë apo do të miratojë këtë Marrëveshje ose do të aderojë tek ajo, do të njoftojë me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm për emrin dhe adresën e administratës së tij, së cilës, në përputhje me dispozitat e neneve 11 dhe 12 të shprehura më lart, duhet t'i komunikohen propozimet për amendament të anekseve të Marrëveshjes.

Neni 14

Denoncimi i Marrëveshjes dhe pezullimi i vlefshmërisë së saj

Çdo Palë Kontraktuese mund të denoncojë këtë Marrëveshje nëpërmjet një njoftimi me shkrim drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm. Denoncimi do të bëhet i vlefshëm një vit pas marrjes së këtij njoftimi me shkrim nga Sekretari i Përgjithshëm.

Neni 15

Zbatimi i kësaj Marrëveshjeje do të pezullohet në rast se numri i Palëve Kontraktuese është më i vogël se tetë gjatë një periudhe të pandërprerë dymbëdhjetëmuore.

Bazuar në sa më lart, të plotfuqishmit, të autorizuar në përputhje me të gjitha rregullat, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në Gjenevë, në ditën e tridhjetënjëtë të muajit maj të vitit njëmijë e nëntë qind e tetëdhjetë e pesë, në një kopje të vetme në gjuhët anglisht, frëngjisht dhe rusisht, ku të tri tekstet janë të barazvlefshme.

ANEKSI I
LINJA HEKURUDHORE QË JANË SHUMË TË RËNDËSISHME NË PLANIN
NDËRKOMBËTAR

Vendosja e numrave në linjat me rëndësi shumë të madhe ndërkombëtare

1. Linjave kryesore, të quajtura linja të kategorisë A, të cilat përfshijnë linja që shërbejnë si orientim dhe linja ndërmjetëse, u vendoset një numër me dy shifra;

- linjave plotësuese, të quajtura linja të kategorisë B, u vendoset një numër me tre shifra.

2. Linjat që shërbejnë si orientim, të cilat janë të orientuara në drejtimin veri-jug marrin numra tek me dy shifra që mbarojnë me numrin 5 dhe që shkojnë duke u rritur nga perëndimi drejt lindjes. Linjat që shërbejnë si orientim, të cilat janë të orientuara në drejtimin perëndim-lindje, marrin numra çift me dy shifra që mbarojnë me numrin zero dhe që shkojnë duke u rritur nga veriu në jug. Linjat ndërmjetëse marrin përkatësisht numra tek apo çift me dy shifra, të përfshirë ndërmjet numrave të linjave që shërbejnë si orientim, ndërmjet të cilave (linjave) ndodhen këto linja ndërmjetëse.

3. Linjat e kategorisë B marrin numra me tre shifra, nga të cilat shifra e parë është ajo e linjës orientuese më të afërt që ndodhet në veri të linjës B, për të cilën bëhet fjalë dhe shifra e dytë është ajo e linjës orientuese më të afërt që ndodhet në perëndim të linjës B, për të cilën bëhet fjalë, ndërsa shifra e tretë është një numër rendor.

LISTA E LINJAVE HEKURUDHORE

I. Vendosja e numrave të linjave në shkallë evropiane

Veri-Jug

- E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast – Dublin – Holyhead – Crewe - Londër – Folkstone – Dover
- E 05 Lisbonë – Koimbra – Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro – Medina del Campo – Burgos – Irún – Bordo – Paris
- E 07 Paris – Bordo – Hendaye – Irún – Burgos – Avila- Madrid Aranda de Duero
- E 051 Calais – Paris
- E 053 Madrid – Kordovë – Bobadilla – Algeiras
- E 15 Amsterdam – Hagë – Rotterdam – Roosendaal – Anversë – Bruksel – Quevy – Feignies – Aulnoye – Paris – Dizhon – Lion – Avinjon Le Creusot – Taraskon – Marsejë
- E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dizhon – Vallorbe – Lozanë – Brig
- E 25 Bruksel – Arlon – Sterpenich – Kleinbettingen – Luksenburg – Bettembourg – Thionville – Metz – Strasburg – Moulhouse – Bazel – Olten – Bernë – Brig – Domodossola – Rho Milano – Genova
- E 27 Liezhë – Gouvy – Troisvierges – Luksenburg
- E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Duisbourg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Bazel – Olten – Kiasso – Milano – Bolonja – Firenze – Roma – Napoli – Salerno – Messina
- E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Shtutgard – Ulm – Mannheim Augsburg – Mynih – Freilassing – Salzburg
- E 45 Oslo – Kornsjø – Göteborg – Helsingborg – Helsingør – København – Nykøbing – Rødby – Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – Mynih – Kufstein – Wörgl – Innsbruck – Brennero – Verona – Bolonja – Ankona – Foxhia – Bari
- E 451 Nürnberg – Passau – Wels
- E 51 Gedser – Rostock – Berlin/Seddin – Laipçig – Plauen – Gutenfürst – Hof – Nürnberg
- E 53 Helsingborg – Hässleholm
- E 530 Nykøbing – Gedser
- E 55 Stokholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz –Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Dečín – Pragë
Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein – Tarvisio – Udine –

- Venecia – Bolonja
- E 551 Pragë – Horni Dvoriste – Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael
- E 59 Malmö – Ystad – Swinoujscie – Szczecin – Kostrzyn – Gora – Wroclaw – Chalupki
- E 61 Stekholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz –Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Dečín – Nymburk – Kolin – Brno – Breclav – Bratislava – Komarno – Komarom – Budapest
- E 63 Zilina – Bratislava
- E 65 Gdynia – Gdansk – Varshavë – Katowice – Zebrzydowice – Petrovice u Karviné – Ostrava – Breclav – Bernhardstahl –Wien – Semmering – Bruck a.d.Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach – Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
- E 67 Bruck a.d.Mur – Graz – Spielfeld Strass – Maribor – Zidani Most
- E 69 Budapest – Murakeresztur – Kotoriba – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divaca – Koper
- E 71 Budapest – Murakeresztur – Gyékényes – Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka
- E 751 Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split Šibenik
- E 771 Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo – Kardeljevo
- E 79 Beograd – Bar
- E 85 Budapest – Kelebia – Subotica – Nish – Shkup – Gevgelia – Kraljevo Idomeni – Thessaloniki – Athinai
- E 851 Lvov – Vadul Siret – Vicsani – Pascani
- E 853 Larissa – Volos
- E 855 Sofia – Kulata – Promachon – Thessaloniki
- E 95 Moskö – Kiev – Benderi – Ungeni – Iasi – Pascani – Buzau – Ploeshti – Bukurersht – Videle – Giurgiu – Ruse – Gorna - Dimitrovgrad
- E 951 Sindel – Karnobat
- Perëndim – Lindje
- E 10 Oostende-Bruksel-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dormund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 Loadër - Harwich - Hoek van Holland - Rotterdam - Utrecht
- E 18 Hamburg-Büchen –Schwanheide-Berlin Seddin
- E 20 Oostende-Bruksel-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienbom-Berlin/Seddin-Frankfur (O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice- Krakow-Przemys Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M) Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Košice-Ciema-n.T.-Cop-Lvov
- E 400 Frankfurt (M) - Gemünden
- E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebouurg-Rèding-Strasbourg Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck--Wörgl-Kufstein (Rosenheim-Freilassing) Salzburg-Linz-Wien Hegyeshalom- Schwarzach St. Veit Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony -Cop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Salzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Sturovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinători-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timsora-Craiova-

- Bucuresti
- E 560 Buzaú – Galati – Reni – Benderi
- E 562 Bukuresht – Konstancë
- E 66 Beograd – Vrsac – Stamora Moravita – Timishoara
- E 660 Ruse – Kapsican
- E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kapsican – Sindel – Varna
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane – Torino – Rho – Milano – Verona – Trieste – Villa Opicina – Sezana – Ljubljana – Zidani Most – Zagreb – Beograd – Nish – Dimitrovgrad – Dragoman – Sofje – Plovdiv – Dimitrovgrad – Svilengrad – Kapikule – Stamboll – Haydarpasha – Ankara
- E 700 Lion – Ambérieux
- E 702 Ankara – Kapiköy – [Razi (Iran)]
- E 704 Ankara – Nusaybin – [Kamichli (Republika Arabe e Sirisë) – Tel Kotchek (Irak)]
- E 72 Torino – Genova
- E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnabat – Burgas
- E 90 Lisbonë – Entrocamento – Valencia de Alcantara – Madrid – Barcelonë – Port Bou – Cerbère – Narbonne – Taraskon – Marsejë – Menton – Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Romë
- II. Vendosija e numrave të linjave në shkallë kombëtare¹
- 1) Portugalia
- E 05 (Fuentes de Oñoro -) Vilar Formoso – Coimbra – Lisbonë
- E 90 Lisbonë – Entrocamento – Marvao – (-Valencia de Alcantara)
- 2) Spanja
- E 05 (Hendaye-) Irún – Burgos – Medina des Campo – Fuentes de Oñoro (- Vilar Formoso)
- E 07 (Hendaye-) Irún – Burgos – Avila - Madrid Aranda de Duero
- E 053 Madrid – Cordoba – Bobadilla – Algeciras
- E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou (-Cerbère)
- 3) Irlanda
- E 03 (Larne – Belfast) – Dublin
- 4) Mbretëria e Bashkuar
- E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast
- Holyhead – Crewe – Londër – Folkestone – Dover
- E 016 Londër – Harwich (- Hoek van Halland)
- 5) Franca
- E 05 Paris – Bordeau – Hendaye (- Irún)
- E 051 Calais - Paris
- E 07 Paris – Bordeau - Hendaye-) Irún
- E 15 (Quévy-) Feignies – Aulnoye – Paris – Dizhon - Lion - Le Creusot
- Avignon – Tarascon – Marsejë
- E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dijon (-Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg-) – Thionville – Metz – Frouard –Strasburg – Mulhouse (- Basel)
- E 40 Le Havre – Paris – Lérrouville – Onville – Metz – Rémillly – Forbach – (-Saarbrühcken)
- E 42 Paris – Lérrouville –Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasburg – (- Kehl)
- E 50 Paris – Culoz (-Gjenevë)
- E 70 Paris – Mâcon – Ambérieux – Culoz – Madane (-Torina)
- E 700 Lion - Ambérieux
- E 90 (Port Bou -)Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marsejë –

¹ Në listën e mëposhtme, stacionet hekurudhore që janë paraqitur brenda kllapave, ndodhen në itinerare të tjerë ose jashtë vendit për të cilin bëhet fjalë.

Menton – (Ventimiglia)

6) Holanda

- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
- E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht

7) Belgjika

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
- E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (Aachen)
- E 22 Zeebrugge-Brugge

8) Luksemburgu

- E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
- E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg

9) Republika Federale e Gjermanisë

- E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
- E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mannheim Freilassing (-Salzburg)
- E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)
- E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
- E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
- E 20 (Liège) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
- E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra (-Gerstungen)
- E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M) Gemünden-Nürnberg-Schirnding- (-Cheb)
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)

10) Svicra

- E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

11) Italia

- E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
- E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
- E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
- E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
- E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
- E 72 Torino-Genova
- E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

12) Norvegjia

- E 45 Oslo-(-Kornsjø)

13) Suedia

- E 45 (Kornsjø)-Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- E 53 Helsingborg-Hässleholm

- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- 14) Danimarka
- E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (Puttgarden)
- E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
- 15) Austria
- E 43 (Freilassing-) Salzburg
- E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- E 451 (Nürnberg-Passau)-Wels
- E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
- E 551 (Horní-Dvůr) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 65 (Břeclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
- E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Schwarzach St. Veit Linz-Wien (-Hegyeshalom)
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- 16) Republika Demokratike Gjermane
- E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
- E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)
- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(0) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig
- 17) Polonia
- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zieona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
- E 20 (Frankfurt(0))-Kunowice-Poznań-Warszawa-Terespol (-Brest)
- E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl-Medyka (-Mostiska)
- 18) Československo
- E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
- E 551 Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-) Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno (Komárom)
- E 63 Žilina-Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardsthal)
- E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)
- E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)
- 19) Hungaria
- E 61 (Komárno) Komárom-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Zahony (Čop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza
- E 56 Budapest-Rákosszentmihály-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
- 20) Jugoslavija
- E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most

- E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-Split-Sibenik
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš -Skopje-Gevgelia-(-Idomeni) Kraljevo
- E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)
- 21) Greqi
- E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
- 22) Rumania
- E 851 (Vadu1 Siret-) Vicsani-Pacsani
- E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 (Vršač-) Stamora Moravita-Timisoara
- 23) Bullgaria
- E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- E 660 Ruse-Kaspičan
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna
- E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
- E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
- E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)
- 24) Finlanda
- E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
- 25) Bashkimi i Republikave Sovjetike Socialiste
- E 851 Lvov-Vadu1 Siret (-Vicsani)
- E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
- E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
- E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
- E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 560 (Galati-) Reni-Benderi
- 26) Turqia
- E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- E 702 Ankara-Kapıköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

ANEKSI II

KARAKTERISTIKAT TEKNIKE TË LINJAVE HEKURUDHORE KRYESORE NDËRKOMBËTARE

Vërejtje paraprake

Parametrat janë përmbledhur në tabelën 1.

Vlerat e treguara në kolonën A të tabelës 1 duhet të konsiderohen si objektiva të rëndësishëm, që duhen arritur në përputhje me planet kombëtare të zhvillimit të hekurudhave dhe çdo mënjanim nga këto vlera duhet të konsiderohet si i jashtëzakonshëm.

Dallohen dy kategori kryesore linjash:

1. Linjat ekzistuese, të cilat mund të përmirësohen atje ku shihet e nevojshme; shpesh herë është e vështirë dhe ndonjëherë e pamundur të ndryshohen sidomos karakteristikat e tyre gjeometrike; për rrjedhojë, kërkesat për linja të tilla duhet të jenë të moderuara.

2. Linjat e reja, të cilat duhen ndërtuar; brenda disa limiteve të natyrës ekonomike, mund të zgjidhen lirisht karakteristika e tyre, në veçanti ato gjeometrike; është e domosdoshme të dallohen dy nënkategori:

a) linjat të destinuara vetëm për transportin e udhëtarëve (duke përjashtuar transportet e mallrave);

b) linjat me trafik të përzierë apo të kombinuar, të destinuara për transportin e udhëtarëve edhe të mallrave.

Parametrat që janë ruajtur, nuk e pengojnë në asnjë mënyrë përparimin teknik. Këto parametra përbëjnë kërkesa minimale. Një rrjet hekurudhor mund të miratojë parametra më ambiciozë, nëse e gjykon të nevojshme.

Për analogji, specifikimet e treguara në tabelën 1 zbatohen gjithashtu, në qoftë se shihet e nevojshme, në shërbimet e trageteve, të cilat janë pjesë e pandashme e rrjetit hekurudhor.

TABELA 1
PARAMETRAT E INFRASTRUKTURËS PËR LINJAT KRYESORE
HEKURUDHORE NDËRKOMBËTARE

A	B
Linjat ekzistuese, që u përgjigjen kushteve të infrastrukturës dhe linjat që duhen përmirësuar apo rindërtuar	Linja të reja B₁ Të destinuara vetëm për transportin e udhëtarëve B₂ Të destinuara për transportin e udhëtarëve dhe të mallrave

1. Numri i rrugëve hekurudhore	-	2	2
2. Gabariti i mjeteve të transportit	UIC ¹ B	UIC CI	UIC CI
3. Distanca minimale ndërmjet akseve të linjave hekurudhore	4.0 m.	4.2 m.	4.2 m.
4.Shpejtësia minimale e përcaktuar	160 km/orë	300 km/orë	250 km/orë
5. Pesha e autorizuar për një aks:			
Lokomotiva (≤200km/orë)	22.5 t	-	22.5 t
Automotricat dhe trenat automotricë (≤300 km/orë)	17 t	17t	17t
Vagonë udhëtarësh	16 t	-	16t
Vagonë mallrash:			
≤100 km/orë	20t	-	22.5t
120km/orë)	20 t	-	20 t
140 km/orë	18 t	-	18 t
6. Masa e autorizuar për metër linear	8 t	-	8 t
7. Trena etalon për kalkulimin e urave	UIC 71	-	UIC 71
8.Pjerrësia maksimale	-	35 mm/m	12.5 mm/m
9. Gjatësia minimale e platformave të stacioneve kryesore	400 m	400 m	400 m
10.Gjatësia e dobishme minimale e linjave dytësore	750 m	-	750 m
11. Kryqëzimi i linjës hekurudhore me rrugën automobilistike në të njëjtin nivel	asnjë	asnjë	asnjë

1. Numri i linjave hekurudhore
Linjat kryesore ndërkombëtare duhet të ofrojnë një kapacitet të lartë dhe një saktësi të madhe lëvizjeje.

Në parim, plotësimi i këtyre dy kërkesave është i mundur vetëm nga linjat hekurudhore që janë të paktën dyfishe.

2. Gabariti i mjeteve të transportit

Bëhet fjalë për gabaritin minimal në linjat kryesore ndërkombëtare

Në linjat e reja, përdorimi i një gabariti të rëndësishëm në përgjithësi kërkon vetëm një kosto të dorës së dytë investimesh të kufizuara, gjë që lejon të ruhet gabariti C1 i UIC-it

Gabariti C1 lejon në mënyrë të veçantë:

- transportimin e mjeteve të transportit rrugor për mallra dhe të mjeteve të tjerë të transportit

¹ BIC: Bashkimi Ndërkombëtar i Hekurudhave

rrugor të lidhur me njëri-tjetrin (kamionë me rimorkio, mjete transporti të artikuluar, traktorë dhe gjysmërimorkio) me gabarit rrugor europian (4 metra lartësi, 2.50 metra gjerësi), mbi vagonë të posaçëm me një lartësi vendosjeje të ngarkesës prej 60 centimetrash mbi nivelin e shinave;

- transportimin e gjysmërimorkiove rrugore të zakonshme me një gjerësi prej 2.50 metrash dhe një lartësi prej 4 metrash të vendosura mbi vagonë me sponde të pajisur me karreta të zakonshme;

- transportimi i kontenierëve ISO me një gjerësi prej 2,44 metrash dhe me një lartësi prej 2,90 metrash të vendosur në vagonë të sheshtë të zakonshëm;

- transportimi i arkave të lëvizshme me një gjerësi prej 2,50 metrash të vendosur në vagonë të sheshtë të zakonshëm.

Linjat ekzistuese që përshkojnë krahina malore (të tilla si: Pirenejtë, Masivin Qendror, Alpet, Zhyranë, Apeninet, Karpatet etj.) kanë tunele të shumta, të cilat u përshtaten gabaritet të Unitetit Teknik apo gabariteve me një lartësi shumë pak më të madhe në aksin e linjës hekurudhore. T'i rritësh këto, për t'i përshtatur me gabaritin C1 të UIC-it. Është, në pothuajse të gjitha rastet, e pamundur nga pikëpamja ekonomike dhe financiare.

Për këtë arsye, për këto linja është ruajtur gabariti B e UIC-it, i cili lejon në mënyrë të veçantë:

- transportimin e kontenierëve ISO me një gjerësi prej 2.44 metrash dhe me një lartësi prej 2.90 metrash, mbi vagonë-platformë, kontenier-mbajtës, me një lartësi vendosjeje të ngarkesës prej 1.18 metrash mbi nivelin e shinave;

- transportimin e arkave të lëvizshme një gjerësi prej 2.50 metrash dhe një lartësi prej 2.60 metrash, mbi vagonë platformë normale (plani i vendosjes së ngarkesës është në një lartësi prej 1.246 metrash);

- transportimi i gjysmërimorkiove në vagonë me sponde.

Shumica e linjave kryesore ndërkombëtare ekzistuese kanë të paktën një gabarit B të UIC-se. Për sa i përket linjave të tjera, përmirësimi i tyre për t'i çuar në këtë standard në përgjithësi nuk kërkon investime të rëndësishme.

3. Distanca minimale ndërmjet akseve të linjave hekurudhore

Bëhet fjalë për distancën minimale ndërmjet akseve të linjave hekurudhore kryesore dyfishe, jashtë stacioneve hekurudhore.

Rritja e distancës ndërmjet dy akseve të linjave hekurudhore paraqet avantazhet e mëposhtme:

- Pakësimin e presionit aerodinamik gjatë kryqëzimit të dy trenave: ky avantazh rritet në mënyrë proporcionale me shpejtësinë.

- Një lloj lehtësimi nga detyrimet e imponuara nga transportimi i ngarkesave të jashtëzakonshme, që e kalojnë gabaritin.

- Mundësi për përdorimin e pajisjeve mekanike të fuqishme për mirëmbajtjen dhe ripërtëritjen e linjave hekurudhore.

Në linjat hekurudhore ekzistuese dyfishe dhe jashtë stacioneve, distanca ndërmjet akseve është nga 3,50 deri në 4 metra. Duhet bërë përpjekje për të arritur këtë distancë kur këto linja hekurudhore të ripërtërihen tërësisht, me qëllim që të arrihet në një distancë minimale prej 4 metrash.

Në linjat e reja, zgjedhja e një distance të gjerë ndërmjet akseve të linjave në përgjithësi kërkon një kosto të dorës së dytë investimesh të kufizuara, të paktën jashtë tuneleve dhe deri në 4,20 metra. Për rrjedhojë, është ruajtur distanca minimale ndërmjet akseve prej 4,20 metrash. Ajo është e mjaftueshme për shpejtësitë e mëdha deri në 300 km/orë (rasti i linjës së re të shpejtësisë së madhe Paris-Jug-Lindje ndërmjet Parisit dhe Lionit).

4. Shpejtësia minimale e përcaktuar

Kjo shpejtësi minimale përcakton zgjidhjen e karakteristikave gjeometrike të trasesë (rrezja e kurbës në pjerrësinë transversale të linjës hekurudhore për të mposhtur forcën centrifugale), të instalimeve të sigurisë (distancat e frenimit) dhe të koeficienteve të frenimit të mjeteve lëvizëse.

Në linjat ekzistuese shpejtësitë maksimale janë në funksion të rrezeve të kurbave. Shpejtësia minimale e përcaktuar, që është mbajtur (160 km/orë), përdoret, si rregull, në seksionet me trase që është në vijë të drejtë dhe në kurbat me rreze të madhe. Në disa raste traseja dhe sistemi i sinjalizimit mund të përmirësohen pa investime tepër të rëndësishme, në mënyrë që në disa mund të arrihet shpejtësia prej 160 km/orë.

Në linjat e reja mund të miratohen shpejtësi të përcaktuara shumë më të larta. Shpejtësitë nominale që janë ruajtur, u korrespondojnë atyre të linjave të reja që janë ndërtuar kohët e fundit, apo që janë në ndërtim e sipër ose në fazën e projektit.

Shpejtësia e përcaktuar nuk është e njëjtë me shpejtësinë e shfrytëzimit . Shpejtësia e shfrytëzimit është herësi që del si rezultat i pjesëtimit të distancës ndërmjet vendit të nisjes dhe atij të mbërritjes së një treni me kohën që është dashur për të përshkuar këtë distancë, përfshirë këtu edhe ndalesat ndërmjetëse.

5. Pësia e autorizuar për aks

Bëhet fjalë për pëshën e autorizuar për aks, që do të duhet të përballohet nga linjat kryesore ndërkombëtare.

Linjat kryesore ndërkombëtare do të duhet të jenë në gjendje të thithin pajisjet më moderne ekzistuese dhe ato të ardhshme dhe në veçanti:

- Lokomotiva që kanë një pëshë për aks prej 22,5 tonësh. Mbi linja që pranojnë në përgjithësi një pëshë për aks prej 20 tonësh, tolerohen lokomotivat që kanë një pëshë për aks pak më të lartë, sepse raporti i numrit të akseve të lokomotivës me numrin total të akseve është në përgjithësi shumë i vogël dhe sepse elasticiteti (i sustave) i një lokomotive provokon më pak konsumim sesa elasticiteti i një vagoni.

- Automotricat dhe trenat automotricë, që kanë një pëshë për aks prej 17 tonësh (kjo është pëshë për aks e TGV-ve (trenat e shpejtësisë së madhe), të Shoqërisë Kombëtare të Hekurudhave Franceze.

- Vagonë udhëtarësh, që kanë një pëshë për aks prej 16 tonësh (në një park të zakonshëm, asnjë vagon udhëtarësh nuk ka dhe nuk do të ketë një pëshë për aks me një ngarkesë që i kalon 16 tonët).

- Vagonë mallrash, që kanë një pëshë për aks prej 20 tonësh, që i korrespondon asaj të klasës C të UIC-it. Në linja të reja me trafik të përzier ose të kombinuar është miratuar një pëshë për aks prej 22,5 tonësh për shpejtësi deri në 100 km/orë, në përputhje me vendimet e kohëve të fundit të UIC-it. Kufizimet e peshës për aks në 20 tonë për një shpejtësi prej 120 km/orë dhe në 18 tonë për një shpejtësi prej 140 km/orë korrespondojnë me rregulloren e UIC-it.

Peshat për aks të treguara vlejnë për një diametër rrote të barabartë ose më të madh se 840 mm, në përputhje me rregulloren e UIC-it.

Pësia e autorizuar për metër të gjatësisë jashtë amortizatorëve të vagonëve që do të duhet të pranojnë linjat e rëndësishme ndërkombëtare është prej 8 tonësh, në përputhje me kategorinë C4 të UIC-it.

7. Tren etalon për kalkulimin e urave

Bëhet fjalë për një "tren etalon", që përfaqëson vlerat minimale, mbi të cilat duhet të bazohen kalkulimet e urave që ndodhen në linjat kryesore ndërkombëtare.

Në linjat e reja, me trafik të përzier ose të kombinuar, përdoret treni etalon i quajtur UIC 71.

Për linjat e reja, të rezervuara për transportin e udhëtarëve, nuk është vendosur ndonjë standard ndërkombëtar.

8. Pjerrësia maksimale

Bëhet fjalë për pjerrësinë maksimale në linjat kryesore ndërkombëtare.

Në linjat ekzistuese pjerrësia është një e dhënë, që është praktikisht e pamundur të modifikohet.

Në linjat e reja, të rezervuara për transportin e udhëtarëve, është mbajtur vlera prej 35 mm/m (ky është standardi që përdoret në linjat e shpejtësisë së madhe Paris-Jug-Lindje ndërmjet Parisit dhe Lionit).

Në linjat e reja, me trafik të përzier ose të kombinuar, është mbajtur vlera prej 12,50 mm/m. Kjo është vlera më e lartë nga të gjitha vlerat e planifikimeve kombëtare të ditëve të sotme.

Pjerrësia është në funksion të gjatësisë së terrenit të pjerrët: sa më i gjatë të jetë plani i pjerrët, aq më e dobët është pjerrësia dhe anasjelltas.

9. Gjatësia minimale e platformave të stacioneve të mëdha hekurudhore

Është mbajtur gjatësia prej 400 metrash që është miratuar nga UIC-i. Një platformë me një gjatësi prej 400 metrash do të nxërë në mënyrë të veçantë:

- një tren të përbërë nga një lokomotivë dhe 13 vagonë udhëtarësh të një gjatësie prej 27,50 metrash ose nga një lokomotivë dhe 14 vagonë të një gjatësie prej 26,40 metrash.

- një tren të përbërë nga dy TGV që përdoret në linjën Paris-Jug-Lindje.

Zgjatimi i platformave të linjave kryesore përtej 400 metrave nuk është miratuar për dy arsye:

- "Distanca që refuzohet" nga udhëtari këmbësor, veçanërisht në stacionet fundore, pa vazhdim linje.

- një investim tepër i lartë, veçanërisht për transformimin e stacioneve fundore ekzistuese, pa vazhdim linje.

10. Gjatësia e dobishme minimale e linjave dytësore

Gjatësia e dobishme minimale e linjave dytësore të linjave kryesore ndërkombëtare ka rëndësi vetëm për trenat e mallrave.

Është ruajtur gjatësia prej 750 metrash që është miratuar nga UIC-ja. Kjo gjatësi lejon sidomos qarkullimin dhe stacionimin e trenave të mallrave me një peshë bruto të tërhequr më të madhe se 5000 tonë në kategorinë C4 (8 tonë bruto për metër); nga ana tjetër një tren prej 1500 tonësh bruto të tërhequr, për t'u stacionuar në linjat dytësore, ka një masë prej pak më shumë se dy tonësh për metër.

11. Kryqëzimi i linjës hekurudhore me rrugën automobilistike në të njëjtin nivel

Linjat kryesore ndërkombëtare të reja duhet të ndërtohen pa asnjë kryqëzim në të njëjtin nivel me rrjetin rrugor

Në linjat kryesore ndërkombëtare ekzistuese është planifikuar zëvendësimi sistematik i kryqëzimeve në të njëjtin nivel me rrjetin rrugor, me mbikalime apo me nënkalime rrugore, me përjashtim të ndonjë rasti të jashtëzakonshëm, ku ky zëvendësim është i pamundur materialisht.

Abonimet vjetore mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Zhan d'Ark", prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", nr.tel: 04 267 468
Çmimi i abonimit për Fletoret Zyrtare 2007 është 16 000 lekë.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

1. KUSHTETUTA E SHQIPËRISË
2. KODET E LEGJISLACIONIT SHQIPTAR
3. REGJISTRAT E NOTERISË
4. PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI:

1.	PËR PROKURIMIN PUBLIK (2006).....	1500
2.	PËR NËPUNËSIN CIVIL (2005)	600
3.	PËR SISTEMIN E DREJTËSISË (Vëllimi i I-rë dhe vëllimi i II-të-2006).....	1300
4.	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI NË FUSHËN E ARSIMIT.....	500

Botime të reja

1	TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT-2004 (Vëllimi I).....	1000
2	TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT-2006 (Vëllimi II).....	500
3	TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT-2004 (Vëllimi I).....	1000
4	TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT-2006 (Vëllimi II).....	500
5	PËRMBLEDHJE MARRËVESHJESH NDËRKOMBËTARE NË FUSHËN E DREJTËSISË.....	1000
6	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR PUSHTETIN VENDOR.....	800
7	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR NDËRTIMET.....	500
8	PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË (2000-2006).....	1000
9	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR SHOQËRITË TREGTARE.....	500

Hyri në shtyp më 20.3.2007
Doli nga shtypi më 22.3.2007

Tirazhi: 3500 copë	Formati: 60x88/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja "Grafon"
Tiranë, 2007

Çmimi 25 lekë