

LIGJ
Nr.9620, datë 16.10.2006

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES SHUMËPALËSHE “PËR NGRITJEN E NJË RRJETI HEKURUDHOR, TË PERFORMANCËS SË LARTË, NË EUROPËN JUGLINDORE””

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja shumëpalëshe “Për ngritjen e një rrjeti hekurudhor, të performancës së lartë, në Europën Juglindore””.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.5094, datë 2.11.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJA
MBI NGRITJEN E NJË RRJETI HEKURUDHOR TË PERFORMANCËS SË LARTË NË EUROPËN
JUGLINDORE
(ATHINË, 27 JANAR 2006)

Ministrat përgjegjës për bashkërendimin e aktivitetit të transportit në vendet e procesit të bashkëpunimit të Europës Juglindore (SEECp), këtu e tutje të referuara si “Palët”:

- *të ndërgjegjshëm* që një sistem transporti efikas është thelbësor për zhvillimin ekonomik dhe social të Europës Juglindore;

- *me dëshirën* për të shfrytëzuar avantazhet e natyrshme të hekurudhës mbi llojet e tjera të transportit për lloje të caktuara të udhëtimit dhe për të përmbytur rënien në pjesët modale që transporti hekurudhor ka pësuar në dekadat e fundit;

- *të vetëdijshëm* që rrjeti aktual hekurudhor vuan nga një shpejtësi e ulët përfituese (60 km/h), kapacitet i pamjaftueshëm në linjat kryesore ndërmjet qendrave kryesore urbane, vonesa të tepruara në kalimet kufitare, nga cilësia e ulët e shërbimit për transportin e udhëtarëve, ngarkesave dhe transportit intermodal dhe që ka nevojë për përmirësime përkatëse legjislative;

- *duke reflektuar* mbi vështirësitë që ende ndeshen nga transporti hekurudhor në kalimet kufitare, të cilat janë të dëmshme për lëvizjen efiçente të udhëtarëve dhe mallrave;

- *të angazhuar* për të arritur sinergji ndërmjet përpjekjeve që ata ndërmarrin për të përmirësuar cilësinë dhe shpejtësinë e transportit hekurudhor në të gjithë rrjetin, duke bashkërenduar aktivitetet e tyre;

- *duke pasur parasysh* që zhvillimi i një rrjeti të vërtetë të shpejtësisë së lartë është një qëllim afatgjatë që e kanë të gjithë;

- *të bindur* që në mënyrë që të vendosen bazat për realizimin e mundshëm të një rrjeti të vërtetë të shpejtësisë së lartë, Palët duhet të realizojnë në periudhën nga afatshkurtër në afatmesme një “Rrjet të performancës së lartë” me shpejtësi mesatare të rrjetit deri në 160 km/h, që pritet të arrihet sipas etapave, dhe duhet të përmbushin gjithashtu edhe specifikimet teknike për ndërveprim;

- *duke vënë re* se në çuarjen përpara të qëllimeve të kësaj Marrëveshjeje, Palët do të ulin në mënyrë graduale kohën e udhëtimit në rrjet, duke e bërë kështu më tërheqëse për udhëtarët;

- *duke marrë në konsideratë* se kohët e udhëtimit të reduktuara në mënyrë graduale do ta bëjnë më tërheqës rrjetin hekurudhor për trafikun e mallrave;

- *duke theksuar* gatishmërinë e tyre për të mundësuar, në kuadrin e skemave kombëtare ose ndërkombëtare të financimit, investimet e kërkuara për të realizuar përmirësime në rrjet dhe mjetet e lëvizshme, me qëllim që të zbatohet një politikë kombëtare e investimeve të drejtpërdrejta në mjetet e lëvizshme, për të arritur një zgjidhje të plotë dhe përmirësuar nivelet e shërbimit;

- duke pohuar gatishmërinë e tyre për të respektuar dispozitat ekzistuese ligjore, të cilat rregullojnë transportin hekurudhor dhe veçanërisht legjislacionin e BE-së dhe normat e UN/ECE;

- duke vënë re angazhimet e disa palëve, që lindin nga anëtarësimi ose anëtarësimi i tyre i mundshëm në BE;

- të vetëdijshëm për angazhimet e tyre që rrjedhin nga marrëveshjet shumëpalëshe (për shembull AGC dhe AGTC) dhe konventat kryesore (për shembull COTIF) në fushën e transportit hekurudhor, si dhe nga marrëveshjet dypalëshe;

- duke garantuar mbështetjen e tyre të plotë për strukturën e menaxhimit të projektit të përshkruar më poshtë në këtë Marrëveshje, në mënyrë që të lehtësojë rolin e saj për të siguruar zbatimin e një programi koherent, efektiv, eficient dhe transparent të aktiviteteve,

kanë rënë dakord si më poshtë vijon:

Neni 1

Qëllimi

Kjo Marrëveshje ka për qëllim zbatimin në Europën Juglindore të një rrjeti të performancës së lartë të hekurudhave për transportin për udhëtarët, ngarkesat dhe transportin intermodal, duke ofruar ndërlidhje hekurudhore më konkurruese, me kohë shumë më të shkurtër ndërmjet qendrave kryesore urbane dhe tregtare.

Neni 2

Fusha e zbatimit

Kjo Marrëveshje zbatohet për akset hekurudhore në Europën Juglindore që mendohen të jenë të një cilësie të lartë për t'u përfshirë në rrjetin e performancës së lartë dhe që përmbushin disa kritere cilësie, të caktuara nga komiteti drejtues. Për shembull:

- Akset që janë pjesë e rrjetit transeuropian, korridoreve paneuropiane ose aksit juglindor;

- Akset që priten të arrijnë një shpejtësi të planifikuar prej 160 km/h deri në vitin 2020, në fazat të cilat do të përcaktohen nga komiteti drejtues i referuar në nenin 4.

Rrjeti i performancës së lartë përbëhet nga 16 akse hekurudhore të identifikuara më poshtë dhe në hartën e rrjetit në shtojcën bashkëlidhur.

1.	Athinë – Selanik – Shkup – Nish – Beograd – Zagreb (Ljubljana – Salcburg)
2.	(Budapest –) Subotica – Beograd – Dimitrovgrad – Sofie – Plovdiv – Stamboll – Ankara – Adana/Sivas
3.	Konstancë – Bukuresht – Brasov – Arad (-Vjenë)
4.	Durrës – Tirana – Qafë-Thanë – Kicevo – Shkup – Kriva Palanka – Gueshevo – Sofia – Plovdiv – Stara Zagora – Varna/Burgas
5.	Strymonas – Kulata – Sofie – Gorna Oryahovica – Varna
6.	Veles–Bitola–Florina–Amyntaio/Kalambaka–Janinë–Igumenicë/Selanik
7.	Selanik – Pehlivankoy – Stamboll – Eskisehir – Izmir
8.	Ploce – Sarajevë – Vrpolje – Osijek (-Budapest)
9.	Bar – Potgoricë – Beograd
10.	Podgoricë – Tirana-Durrës
11.	Bukuresht – Krajove – Timisoara/Arad – Beograd
12.	Krajove – Calafet – Vidin – Sofia
13.	(Kuchurgan) – Chisinau – Ungheni – Iasi – Pascani – Bukuresht – Giurgiu – Russe – Gorna Oryahovica – Stara Zagora – Pythion
14.	(Budapest –) Zagreb – Rijeka
15.	Zagreb- (Maribor-Graz)
16.	(Zagreb)-Dobrljin-Banjaluka-Doboj-Tuzla- (Beograd)

Neni 3

Shpejtësia përfituese

Shpejtësia përfituese e rrjetit të performancës së lartë (siç përshkruhet më sipër në nenin 2) është të paktën 130 km/h për trenat e udhëtarëve me një shpejtësi minimale të projektuar prej 160km/h (që rritet deri në 220km/h në seksione të caktuara, ku të jetë e mundur) për operimin me trenat më të shpejtë.

Palët e kësaj Marrëveshjeje do të marrin të gjitha masat dhe iniciativat për arritjen e këtij objekti.

Shpejtësia përfituese për trenat e mallrave do të rregullohet përkatësisht, në lidhje me shpejtësinë e

trenave të udhëtarëve.

Neni 4

Bashkëndimi dhe zbatimi

Një komitet drejtues, i përbërë nga përfaqësues të Palëve dhe organizatat e tyre kombëtare të hekurudhave, krijohet mbi bazën e kësaj Marrëveshjeje.

Objektivat e komitetit drejtues janë: identifikimi, koordinimi, mbështetja, lehtësimi, monitorimi dhe rishikimi i zbatimit të veprimeve të kërkuara për arritjen e qëllimit të kësaj Marrëveshjeje.

Komiteti drejtues cakton kryetarin e tij të parë në mbledhjen e parë. Kryesia kalon me rotacion midis Palëve, sipas përshkrimit në rregullat procedurale.

Komiteti drejtues mblidhet një herë në vit (ose më shpesh, nëse kërkohet).

Ai miraton me unanimitet rregullat procedurale, pasi të jenë miratuar nga Palët.

Përfaqësuesit e sektorit privat të institucioneve ndërkombëtare financiare dhe organeve të tjera, si dhe zyrtarë vendas mund të ftohen në mbledhjet e komitetit drejtues, sipas rastit.

Komiteti drejtues ngre një sekretariat teknik për të dhënë mbështetje teknike dhe me informacion, sipas nevojës.

Gjuha e punës së komitetit drejtues është anglishtja.

SERG (Grupi i Hekurudhave të Europës Juglindore) i UIC (Unioni Ndërkombëtar i Hekurudhave) dhe organizata të tjera kompetente mund të përfshihen, gjithashtu, në arritjen e këtyre objektivave.

Neni 5

Standardet minimale teknike

Palët, nëpërmjet një komiteti drejtues, vendosin një grup standardesh të përbashkëta teknike për të cilat ata sigurojnë që seksionet e rrjetit të performancës së lartë që zbatohen brenda territorit të tyre, të jenë të përputhshme.

Palët asistohen në arritjen e këtyre standardeve teknike nga aktivitetet e komitetit drejtues për të vendosur specifikime teknike të përbashkëta, për të vendosur dhe menaxhuar një regjistër të kërkesave teknike nga Palët e kësaj Marrëveshjeje dhe zëra për përfshirjen në programin e punimeve kryesore, si ato në lidhje me infrastrukturën, mjetet e lëvizshme, ndëroperimin dhe kontrollin kufitare, për të vlerësuar kostot e punimeve kryesore dhe iniciativave, për të siguruar asistencë teknike për Palët, për të shpejtuar paraqitjen e teknologjive novatore dhe praktikave të menaxhimit të rrjetit dhe për të siguruar të dhëna teknike dhe kartografike për të mbështetur hartimin e dokumenteve të vlerësimit.

Neni 6

Përmirësime ndaj cilësisë së shërbimit

Palët bien dakord të identifikojnë dhe ekzekutojnë, kur është e mundur, nëpërmjet agjencisë së organizatave të tyre kombëtare hekurudhore dhe ndërmarrjeve hekurudhore, që operojnë në territoret e tyre, masat fizike dhe jofizike për të përmirësuar nivelin e përgjithshëm të cilësisë së shërbimit, i provuar nga përdoruesit e rrjetit.

Masat dhe iniciativat e ndërmarra me objektivin e përmirësimit të cilësisë së shërbimit mund të përfshijnë rritjen e frekuencave të shërbimit, rinovimin ose përmirësimin e mjeteve të lëvizshme dhe infrastrukturës në dhe përreth stacioneve, lehtësimin dhe përmirësimin e cilësisë së çdo procedure kontrolli dokumentesh ose procedurave doganore të kërkuara për udhëtarët në udhëtimet ndërkombëtare dhe dhënien e shërbimeve të cilësisë së lartë për klientin para dhe pas shitjeve (për shembull shitja e biletave nëpërmjet internetit, faturë elektronike e shoqërimit të mallit, dorëzimi në shtëpi etj.).

Neni 7

Eliminimi i vonesave në kalimet kufitare

Palët ndërmarrin të eliminojnë vonesat e tepërta të trenave në kalimet kufitare, duke identifikuar dhe ekzekutuar masat dhe iniciativat që do të zvogëlojnë kohën e kërkuar për të plotësuar procedurat e kalimeve kufitare dhe/ose duke zbatuar përmirësime për infrastrukturën hekurudhore dhe të kalimeve kufitare, të cilat lehtësojnë kalimin e efektshëm të trenave dhe udhëtarëve në kufi (për shembull arritja e sistemeve të

transmetimit të të dhënave për dhënien e informacionit në kufi para arritjes së trenave). Ato marrin përsipër gjithashtu të arrijnë/përmirësojnë marrëveshjet për kalimin e kufirit për trajtimin e trafikut ndërkuftar, me qëllim që të eliminojnë vonesat në pikat e kalimeve kufitare.

Në veçanti, ata ekzekutojnë në dy faza eliminimin e kërkesave për trenat që të ndalojnë për kontrollet doganore dhe të pasaportave në kalimet kufitare, duke marrë masat për kryerjen e kontrolleve të duhura gjatë udhëtimit. Në fazën e parë Palët e kësaj Marrëveshjeje do të rregullojnë reciprokisht që trenat të ndalojnë vetëm në një nga pikat e tyre kufitare që janë ballë për ballë. Në fazën e dytë ata do të rregullojnë reciprokisht eliminimin plotësisht të të gjitha kërkesave që trenat e udhëtarëve të ndalojnë për procedurat e pikës kufitare, ndërsa të gjitha procedurat e kontrollit doganor dhe pasaportave kryhen pas kësaj, gjatë udhëtimit me anë të satelitit ose teknologjive të tjera novatore.

Të gjitha aktivitetet dhe/ose masat e kryera në lidhje me këtë Marrëveshje nuk duhet të çojnë në modifikimin e ndonjë procedure të kryer nga organet e autorizuar në kufijtë e brendshëm ose të jashtëm të BE-së, siç përcaktohet nga BE-ja ose legjislacioni kombëtar. Për më tepër, këto aktivitete/masa nuk duhet të cenojnë kërkesat e sigurisë për të luftuar kundër të gjitha formave të kontrabandës, migrimit të paligjshëm, trafikimit të qenieve njerëzore, armëve dhe lëndëve narkotike.

Neni 8

Menaxhimi i projektit

Komiteti drejtues lehtëson bashkërendimin efektiv të aktiviteteve të ndërmarra nga Palët brenda kontekstit të Marrëveshjes, duke hartuar një program të detajuar të veprimeve që do të ndërmerren, duke monitoruar zbatimin e programit, duke identifikuar shmangiet nga programi dhe duke ndërhyrë për zgjidhjen e këtyre shmangieve.

Neni 9

Financimi

Komiteti drejtues asiston Palët (dhe autoritetet e tyre përkatëse) për të kryer, në lidhje me planifikimin e investimeve, vlerësime të plota ekonomike dhe përgatitjen e dokumenteve të vlerësimit. Për më tepër komiteti drejtues heton burimet potenciale të financimit, të cilat mund të përfshijnë fondet publike kombëtare, burimet ndërkombëtare (BE, Banka Europiane e Investimeve, etj.) dhe financime private, dhe ndërmarrin veprimet e nevojshme për të siguruar financim nga këto burime për investim në mjetet e lëvizshme, në teknologjitë novatore dhe në rrjetin e performancës së lartë.

Neni 10

Komunikimet

Komiteti drejtues asiston secilën nga Palët të hartojë një plan promovues për të rritur kujdesin për rrjetin e performancës së lartë dhe të sigurojë mbështetje politike, publike dhe financiare për iniciativat dhe masat e ndërmarra brenda kuadrit të kësaj Marrëveshjeje. Për këtë qëllim, Palët dhe autoritetet kombëtare të hekurudhave i sigurojnë komitetit drejtues të dhënat e kërkuara statistikore, vëzhguese, teknike, financiare dhe operacionale.

Neni 11

Dispozitat përfundimtare

Marrëveshja hyn në fuqi datën kur të paktën dy të tretat e Palëve të kenë njoftuar depozitarin, nëpërmjet rrugëve diplomatike, në lidhje me përfundimin e procedurave përkatëse të brendshme.

Qeveria e Bullgarisë vepron si depozitare për këtë Marrëveshje.

Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje mund të amendohen nëse njëra nga Palët e kërkon këtë me shkrim. Amendimet e propozuara diskutohen dhe finalizohen në komitetin drejtues dhe më pas konkludohen nga marrëveshja e të gjitha Palëve. Secili prej këtyre mendimeve do të hyjë në fuqi sipas procedurës së parashtruar në paragrafin e parë të këtij neni.

Ministritë përgjegjëse për bashkërendimin e aktiviteteve të transportit të shteteve fqinje mund të aplikojnë për të qenë pjesë e kësaj Marrëveshjeje, me anë të dorëzimit të një kërkesë komitetit drejtues. Me votë unanime, komiteti mund të pranojë kërkesën për të aderuar në Marrëveshje. Pas kësaj, data e aderimit të saj në Marrëveshje do të jetë data e marrjes nëpërmjet rrugëve diplomatike e njoftimit ndaj depozitarit, në lidhje me përfundimin e procedurave përkatëse të brendshme.

Bërë në Selanik më 4 maj 2006, në një kopje origjinale në gjuhën angleze.

Për Palët e kësaj Marrëveshjeje:

Z. Lulzim Basha Ministër i Transportit, Punëve Publike dhe Telekomunikacionit	Firma
Z. Branko Dokic Ministër i Komunikacionit dhe Transportit	Firma
Z. Petar Vassilev Mutafchiev Ministër i Transportit	Firma
Z. Bozidat Kalmeta Ministër i Detit, Turizmit, Transportit dhe Zhvillimit	Firma
Z. Xhemali Mehazi Ministër i Transportit dhe Komunikacionit	Firma
Z. Michael Liapis Ministër i Transportit dhe Komunikacionit	Firma
Z. Septimiu Buzasu Sekretar i Shtetit i Ministrisë së Transportit, Ndërtimeve dhe Turizmit	Firma
Z. Vuk Draskovic Ministër i Punëve të Jashtme	Firma
Z. Rados Sucur Zv.ministër i Ministrisë së Punëve Detare & Transportit	Firma
Z. Binali Yildirim Ministër i Transportit	Firma
Z. Miron Gagauz Ministër i Transportit dhe Ekonomisë Rrugore	Firma

Kopje e vërtetuar

Emilena POPOVA
Drejtor, Drejtorja e Legjislacionit Ndërkombëtar
Ministria e Punëve të Jashtme e Republikës së Bullgarisë
Firma, Vula