

**Marrëveshje për Transportin Detar
ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë
dhe Qeverisë së Shtetit të Katarit**

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Shtetit të Katarit (më poshtë të referuara si Palët Kontraktuese).

Me synimin për të zhvilluar marrëdhënie miqësore ndërmjet dy Shteteve dhe për të forcuar bashkëpunimin, bazuar në parimin e lundrimit të lirë në fushën e transportit detar, duke marrë në konsideratë parimet e barazisë, bashkëpunimit dhe përfitimit të ndërsjellë.

Duke pasur parasysh dhe respektuar parimet e përcaktuara në të drejtën ndërkombëtare dhe, në veçanti, konventat e transportit detar të detyrueshme për Palët Kontraktuese, bien dakord si më poshtë:

**Neni 1
Përkufizime**

1. Termi “anije” nënkupton një anije tregtare, e cila mban flamurin e Shtetit të ndonjëres prej Palëve Kontraktuese, është e regjistruar në Shtetin e ndonjë prej Palëve Kontraktuese dhe kryen transportin detar ndërkombëtar; nënkupton gjithashtu një anije tregtare të një pale të tretë, flamuri i së cilës është pranuar nga të dyja Palët Kontraktuese, me kusht që të jetë në përputhje me praktikën, politikat dhe legjislacionin e secilës Palë Kontraktuese. Ky term nuk përfshin:
 - a) Anijet e luftës dhe anije të tjera dhe shërbime të forcave luftarake
 - b) Anijet për kërkime shkencore
 - c) Anijet e peshkimit
 - d) Anije që kryejnë funksione qeveritare, anijet spitalore dhe anije të tjera që kryejnë detyra jo-tregtare.
 - e) Anijet që transportojnë mbetje të rrezikshme
2. Termi “anëtarë ekuipazhi” nënkupton kapitenin e anijes dhe çdo person tjetër të punësuar në bordin e anijes, në pozicione dhe shërbime që lidhen me drejtimin e anijes, të pajisur me një dokument identifikimi të marinarit, në përputhje me nenin 9 të Marrëveshjes në fjalë dhe që përfshihet në listën e bordit.
3. Termi “shoqëri lundrimi” nënkupton një person juridik të regjistruar në territorin e Shtetit të Palëve Kontraktuese, me administrim dhe drejtim në territorin e Shtetit të Palës Kontraktuese, e cila operon me anijet dhe kryen transport detar ndërkombëtar.
4. Termi “Porti i një Pale” nënkupton çdo port detar në territorin e një Pale, i cili deklarohet i hapur për transport ndërkombëtar, për ngarkim-shkarkim apo transportim të mallrave dhe/ose pasagjerëve nga ajo palë.
5. Termi “autoritet kompetent” nënkupton:

- a) Për Këshillin e Ministrave të Republikës së Shqipërisë – Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
- b) Për Shtetin e Katarit – Ministria e Transportit – Drejtoria e Planifikimit dhe Liçencimit të Mjeteve të Lundrimit.

Neni 2

Liria ose Trafiku dhe mos-diskriminimi

1. Një anije e çdonjërës prej Palëve Kontraktuese ka të drejtën të kryejë transporte midis porteve detare tregtare të të dyja Palëve Kontraktuese dhe/ose një Pale të tretë në masën që është në përputhje me praktikat dhe politikat ligjore të shtetit të Palës Kontraktuese.
2. Paragrafi 1 i këtij neni nuk do të zbatohet për të drejtat e anijes së palës së tretë që kryen transport ndërkombëtar detar ndërmjet Palëve Kontraktuese.
3. Nëse një anije e një prej Palëve Kontraktuese kryen transport nga një port i Palës tjetër Kontraktuese në një port tjetër të të njëjtës Palë Kontraktuese, me qëllim që të marrë ngarkesë të destinuar për shtetet e palëve të treta apo për të shkarkuar ngarkesën e marrë nga një shtet tjetër, konsiderohet si pjesë e transportit ndërkombëtar detar.
4. Të dyja Palët Kontraktuese do të inkurajojnë autoritetet kompetente si dhe shoqëritë dhe organizatat e lundrimit, në aspekte të ndryshme të bashkëpunimit, duke përfshirë, por pa u kufizuar tek çështjet e mëposhtme:
 - a) Përputhshmëria me kërkesat e transportit detar ndërkombëtar, si dhe përdorimi i plotë dhe efikas i flotës detare dhe porteve të të dyja Palëve Kontraktuese;
 - b) Garantimi i sigurisë në det, duke përfshirë garantimin e sigurisë së një anijeje, anëtarëve të ekuipazhit, ngarkesës, pasagjerëve dhe mjedisit;
 - c) Rritja e nivelit të mbrojtjes për mjedisin detar;
 - d) Zhvillimi i tregtisë detare;
 - e) Forcimi i kontakteve në fushën e transportit detar, shkencës, teknologjisë, dhe shkëmbimi i përvojës së përfutur;
 - f) Shkëmbimi i pikëpamjeve mbi veprimtaritë e Organizatës së Transportit Ndërkombëtar Tregtar dhe marrëveshjeve tregtare detare.
5. Megjithatë, kjo kontrate në asnjë rast nuk i jep të drejtën anijeve të njëjës palë të marrin në bord, në territorin e një pale tjetër, pasagjerë apo ngarkesa të destinuara për një pikë tjetër në territorin e palës tjetër.

Neni 3

Trajtimi i barabartë i anijeve

1. Çdo palë Kontraktuese garanton anijet e Palës tjetër Kontraktuese në portet që gjenden në territorin e shtetit të tyre, trajtim të njëjtë me atë të anijeve të veta, në lidhje me hyrjen në port, pagesën e çdo detyrimi për portin, taksën doganore/pagesat për kalimin e kufirit dhe formalitetet e karantinës, ankorimin, zhvendosjen, ngarkimin

dhe shkarkimin, duke përfshirë lëshimin e dokumenteve, që lidhen me veprimet e sipërpërmendura, dhe ngarkimin dhe zbritjen e pasagjerëve.

2. Paragrafi i këtij neni nuk zbatohet për :
 - a) Portet detare të mbyllura për lundrimin e anijeve të huaja;
 - b) Aktivitetet që lejohen nga çdo Palë Kontraktuese vetëm për shoqëritë e veta të lundrimit, duke përfshirë veçanërisht, kabotazhin, operacionet e shpëtimit dhe rimorkimin;
 - c) Përfshirjet e parashikuara nga rregulloret e shërbimit të detyrueshëm të pilotimit.
3. Midis territoreve të Shteteve të Palëve Kontraktuese, si dhe në territorin midis shteteve kontraktuese dhe jo-kontraktuese, ngarkimi i pasagjerëve kërkon verifikim paraprak nga autoritetet kompetente, në pajtim me procedurat e vendosura nga legjislacioni kombëtar.

Neni 4

Masat për lehtësimin e transportit detar

Palët Kontraktuese ndërmarrin masat e nevojshme të parashikuara në legjislacionin e tyre aktual, për të lehtësuar kryerjen e transportit detar për të parandaluar pengesat e pajustificuara të anijeve, dhe në masën që është e mundur, për të përshpejtuar dhe lehtësuar plotësimin e formaliteteve të detyrueshme të doganave dhe pagesat për kalimin e kufirit.

Neni 5

Dokumentet e anijeve

1. Çdo Palë Kontraktuese njihet certifikatat dhe dokumente të tjera të lëshuara nga Pala tjetër Kontraktuese për anijet e tyre.
2. Anijet e çdo Pale Kontraktuese të pajisura me Çertifikatën e Tonazhit të lëshuar në pajtim me Konventën Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Anijeve të vitit 1969 dhe të njohur nga Pala tjetër Kontraktuese, nuk i nënshtrohet ri-matjes së tonazhit në portet e Palës tjetër Kontraktuese. Për më tepër, pagesat për portet, të cilat si rregull llogariten në bazë të tonazhit të anijes, i nënshtrohen pagesave në bazë të të dhënave të certifikatës të tonazhit të sipërpërmendur.
3. Çdo Palë Kontraktuese ruan të drejtën për të kryer inspektime matjeje për anijen, me kusht që të ekzistojë një dyshim i arsyeshëm mbi mospërputhjen midis informacionit të dhënë në certifikatën e tonazhit dhe të dhënave aktuale të anijes. Në këtë rast, inspektimi i anijes kryhet në përputhje me Konventën e sipërpërmendur të IMO-s.

Neni 6

Aktivitete tregtare

Një shoqëri lundrimi e çdonjëres Palë Kontraktuese ka të drejtën të vendosë përfaqësimin dhe/ose filial dhe/ose degë në territorin e shtetit të Palës tjetër, në pajtim me legjislacionin vendas të këtij të fundit, për të kryer shërbime në transportin detar dhe në fushat e lidhura me

të dhe të dërgojë me mision përfaqësuesit dhe personelin e saj në Shtetin e Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 7

Taksimi

Me synimin për të shmangur taksimin e dyfishtë, çështjet që lidhen me të ardhurat nga fitimi dhe taksat do të rregullohen me anë të marrëveshjeve përkatëse të lidhura ndërmjet dy Shteteve.

Neni 8

Incidentet në det

1. Nëse një anije e ndonjëres prej palëve kontraktuese pëson ndonjë fatkeqësi apo aksident detar në territorin detar dhe në zonën ekskluzive ekonomike të Palës tjetër kontraktuese, Pala e parë do të informojë menjëherë autoritetet kompetente të palës tjetër, dhe kjo e fundit:
 - a) Do të njoftojë misionet diplomatike apo konsullore të Palës tjetër Kontraktuese;
 - b) Do t'i japë asistencën e nevojshme anijes, ekuipazhit dhe ngarkesës, duke ofruar të njëjtin trajtim që i jepet anijeve vendase.
2. Palët Kontraktuese bashkëpunojnë për hetimin e këtyre aksidenteve detare, siç parashikohet nga Kodi i IMO-s për hetimin e fatkeqësive dhe aksidenteve detare, siç parashikohet nga Rezoluta IMO, A.848(20) (e ndryshuar), përveç rasteve kur është rënë dakord ndryshe midis palëve kontraktuese.
3. Nëse një anije e secilës palë kontraktuese pëson dëmtim në territorin e shtetit të palës tjetër kontraktuese, ngarkesa apo mallrat e tjera, në rastin kur nuk shpërndahen për përdorim apo për konsumim në territorin e shtetit të palës tjetër kontraktuese, do të përjashtohen nga të gjitha taksat.
4. Dispozitat e paragrafit 3 të këtij neni nuk do të zbatohen për legjislacionin ekzistues në territorin e shtetit të Palëve Kontraktuese, i cili vendos rregullat e magazinimit të përkohshëm të ngarkesës.

Neni 9

Dokumentet e udhëtimit të anëtarëve të ekuipazhit

1. Çdo Palë Kontraktuese njihë dokumentet identifikuese të marinarëve të lëshuara sipas rregullave nga autoritetet kompetente të Palës tjetër Kontraktuese. Këto dokumente janë:
 - a) Për një anëtar të anijes që ka flamurin e Republikës së Shqipërisë, "Libri i Detarit".
 - b) Për një anëtar të anijes që ka flamurin e Shtetit të Katar-it, "Pasaporta e Detarit".
2. Për një anëtar ekuipazhi, i cili është shtetas i një pale të tretë dhe është i punësuar në bordin e anijes së një prej Palëve Kontraktuese, identiteti i detarit do të jetë një dokument i lëshuar nga Autoritetet kompetente të palës së tretë, me kusht që të konsiderohen të mjaftueshme nga legjislacioni i Palës tjetër Kontraktuese për tu njohur si dokument identifikimi i detarit apo një dokument i barasvlefshëm me të.

3. Palët Kontraktuese do të shkëmbejnë modele të dokumenteve të identifikimit të detarëve, të parashikuara në paragrafin (1) të këtij neni, si dhe do të njoftojnë njëra-tjetrën, duke i komunikuar çdo ndryshim të mëvonshëm nëpërmjet dërgimit të kopjeve në rrugë zyrtare.

Neni 10

Hyrja, transiti dhe qëndrimi

1. Anëtarët e ekuipazhit të anijeve të secilës Palë Kontraktuese, të pajisur me dokumentet e identifikuese të detarit, të parashikuara në nenin 9 të kësaj Marrëveshjeje, kanë të drejtë të dalin në breg pa viza gjatë qëndrimit të anijes në portin e Palës tjetër Kontraktuese, duke siguruar zbatimin e legjislacionit të këtij vendi.
2. Nëse një anëtar ekuipazhi i ndonjë prej Palëve Kontraktuese kërkon shtrimin në spital në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, organi kompetent i kësaj të fundit i jep atij të drejtën të qëndrojë në territorin e shtetit të tij për sa kohe sa qëndrimi i tij në spital është i nevojshëm.
3. Nëse një anëtar ekuipazhi i ndonjë prej Palëve Kontraktuese, i pajisur me dokumentin identifikues të detarit, duhet të kthehet në anijen e tij që ndodhet në një port në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese në zbatim të urdhrit të kapitenit të anijes apo duhet të udhëtojë për ndonjë arsye tjetër nëpërmjet territorit të këtij shteti, do t'i jepet nga pala tjetër kontraktuese e drejta për të hyrë dhe udhëtuar në territorin e shtetit, apo të largohet nga ky territor, me kusht që të bëhet shënimi nga kapiteni i anijes apo shoqëria e kundërimit në dokumentin e identifikimit të detarit për urdhrin për kthimin në anije apo udhëtimin për çdo arsye tjetër.

Neni 11

Pajtueshmëria me dispozitat ligjore

1. Anijet, anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët e secilës Palë Kontraktuese zbatojnë legjislacionin e Palës tjetër Kontraktuese për aq kohë sa anija e tyre ndodhet në territorin detar apo në portin e kësaj të fundit.
2. Organet e autorizuara të secilës prej Palëve Kontraktuese nuk ndërhyjnë në çështjet e brendshme të anijes së Palës tjetër Kontraktuese, përveç rasteve kur kërkohet nga kapiteni i anijes ose nga përfaqësuesi diplomatik, ose punonjësi i konsullatës të Palës Kontraktuese, ose kur kjo e drejtë i është dhënë Palës Kontraktuese nga Pala tjetër.
3. Kur anija është brenda territorit detar të një prej Palëve Kontraktuese, nuk do të zbatohet legjislacioni penal i asaj Pale, përveç rasteve kur:
 - a) Pasojat e krimit apo veprës penale shtrihen mbi territorin e shtetit të kësaj Pale Kontraktuese;
 - b) Krimi apo vepra penale prish rendin apo sigurinë publike të kësaj Pale Kontraktuese;

- c) Një person, që nuk është anëtar i ekuipazhit të kësaj anijeje përfshihet në krim apo vepër penale.
4. Palët Kontraktuese marrin masa për të ndaluar trafikimin e paligjshëm të lëndëve narkotike apo substancave psikotrope.
5. Juridiksioni penal i një prej Palëve Kontraktuese shtrihet në anijen e Palës tjetër Kontraktuese ndërsa anija është në port apo brenda territorit detar të asaj Pale, vetëm në rastet e parashikuara në nënparagrafët a - c të paragrafit 3 të këtij neni dhe numrit 4 të këtij neni.
6. Nëse autoriteti gjyqësor apo ndonjë autoritet tjetër përkatës kërkon të marrë masa detyruese apo të kryejë hetime zyrtare në bordin e një anijeje të Palës tjetër Kontraktuese që qëndron në port apo në territorin detar, Pala e parë Kontraktuese do të njoftojë paraprakisht përfaqësuesin diplomatik apo punonjësin e konsullatës dhe do t'u ofrojë asistencë për vendosjen e kontakteve me këtë anije. Përveç kësaj, në rast urgjence njoftimi i sipërpërmendur do të dërgohet paralelisht me kryerjen e veprimeve përkatëse.
7. Paragrafi 2 i këtij neni nuk cenon të drejtën e secilës prej Palëve Kontraktuese për të vendosur kontroll dhe për të kryer hetime në pajtim me legjislacionin vendas.

Neni 12 **Këshillimet**

Me kërkesë të Autoritetit Kompetent të secilës prej Palëve Kontraktuese, përfaqësuesit e autoriteteve kompetente mund të takohen dhe shqyrtojnë kushtet e zbatimit të kësaj Marrëveshjeje. Data dhe vendi i takimit do të përcaktohet paraprakisht prej tyre.

Neni 13 **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

Çdo mosmarrëveshje që rrjedh nga zbatimi apo interpretimi i kësaj Marrëveshjeje do të zgjidhet midis Palëve Kontraktuese nëpërmjet konsultimeve dhe/apo bisedimeve ndërmjet tyre, nëpërmjet kanaleve diplomatike.

Neni 14 **Angazhimet ndërkombëtare**

Dispozitat e kësaj marrëveshjeje nuk cenojnë të drejtat dhe detyrimet e secilës palë që rrjedhin nga marrëveshje të tjera ndërkombëtare për të cilat Shteti i Katarit dhe Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë janë palë.

Neni 15 **Ndryshimet**

Ndryshimet dhe shtesat në këtë Marrëveshje mund të bëhen me pëlqim të ndërsjellë të bërë me shkrim ndërmjet Palëve Kontraktuese. Këto ndryshime dhe shtesa konsiderohen pjesë përbërëse e kësaj Marrëveshjeje dhe do të hyjnë në fuqi në pajtim me procedurat përkatëse të parashikuara në nenin 16 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 16

Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje hyn në fuqi në datën e marrjes së njoftimit të fundit me shkrim, me anë të të cilit Palët njoftojnë njëra tjetrën për përmbushjen e të gjithë procedurave të brendshme të nevojshme për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje dhe do të jetë e vlefshme për 3 vjet, si dhe do të rinovohet automatikisht për një periudhë apo periudha të tjera të ngjashme, duke mbetur në fuqi derisa njëra nga palët kontraktuese të njoftojë palën tjetër me shkrim se kërkon të përfundojë këtë marrëveshje. Marrëveshja do të përfundojë pas 6 muajsh pas marrjes së këtij njoftimi në rrugë zyrtare.

Kjo Marrëveshje nuk cenon legjislacionin ekzistues në fuqi, përveç rasteve kur palët bien dakord.

Në dëshmi sa më sipër, përfaqësuesit e mëposhtëm, të autorizuar nga qeveritë përkatëse, nënshkruajnë këtë marrëveshje.

Kjo Marrëveshje nënshkruhet në datën 16/04/2019 në dy kopje origjinale, në gjuhën shqipe, arabe dhe angleze ku të gjitha tekstet janë njëllëj autentike. Në rast mospërputhjeje në interpretimin e dispozitave të Marrëveshjes nga Palët, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

Për Këshillin e Ministrave

të Republikës së Shqipërisë

A large, stylized handwritten signature in black ink, enclosed within a large, loopy oval shape.

Për Qeverinë e Shtetit të Katarit

A large, stylized handwritten signature in black ink, enclosed within a large, loopy oval shape.

**Agreement on Maritime Transport
between
Council of Ministers of Republic of Albania
and the
Government of the State of Qatar**

The Council of Ministers of Republic of Albania and the Government of the State of Qatar (hereinafter referred to as "the Contracting Parties").

With a view to developing friendly relations between the two States and to strengthening cooperation on the basis of the principle of free navigation in the sphere of maritime transport, taking into account principles of equality, mutual cooperation and mutual benefit.

Bearing in mind and respecting the principles laid down in the international law and particularly, in the international shipping conventions binding upon Contracting Parties:

Have agreed on the following:

Article 1

Definition

The term "vessel" shall mean a merchant ship, which flies the flag of either Contracting Party, is registered in the territory of the State of the Contracting Party and carries out international maritime carriage; it shall also mean a merchant ship of the third party, the flag of which is acceptable for both Contracting Parties provided that it is in conformity with the practices, policies and the legislation of the each Contracting Party. The term shall not, however include:

Warships and other vessels and service of armed forces;
Scientific research vessels;
Fishing vessels;
Vessels performing governmental functions, hospital ships and other vessels performing non-commercial duties.
Vessels carrying hazardous waste.

The term "crew members" shall mean the master and any other person employed on board a vessel, in duties and services connected with the running of the vessel, holding an identity document of a sailor, in compliance with Article 9 of the present Agreement, and included in the crew list.

The term "shipping company" shall mean a legal entity, registered in the territory of the State of Contracting Party, having its administration and management in the territory of the State of the Contracting party, operating vessels and carrying out international maritime carriage.

The term "port of a party" means any seaport in the territory of a party that is declared

open to international shipping for loading unloading or transshipment of goods and/or passengers by that party.

The term "competent authority" shall mean:

For the Council of Ministers of Republic of Albania - the Ministry of Infrastructure and Energy;

For the State of Qatar - the Ministry of Transport -Department of Planning & Shipping Licenses.

Article 2

Freedom of traffic and non-discrimination

A vessel of either Contracting Party shall have the right to carry out shipping between the international commercial ports of both Contracting Parties open to navigation as well to carry out international maritime carriage between the Contracting Parties and/or between both Contracting Parties and the third Party to the extent that it is in conformity with the legislation practices and policies of the state of the party.

Paragraph 1 of this Article shall not apply to the right of vessel of the third parties to carry out international maritime carriage between the Contracting Parties.

If a vessel of one Contracting Party carries out shipping from any port of the other Contracting Party to another port of the same Contracting Party in order- to load cargo intended for the third states or in order- to unload cargo imported from the other state. This shall be considered as a part of international maritime carriage.

Both Contracting Parties shall encourage: their competent authorities, as well as their shipping companies and organizations in different aspects of cooperation including, but not limited to the following issues;

Meeting with the requirements of international maritime carriage as well as complete and efficient use of maritime fleet and ports of both Contracting Parties;

Ensuring safety at the sea, including ensuring safety of Ill vessel, crew members, cargo, passengers and environment;

Rising of level of protection of marine environment;

Development of maritime trade;

Strengthening contacts in the sphere of maritime transport science, technologies and sharing the obtained experience;

Exchange of views on the International Maritime Organization activities and other international maritime agreements.

Nothing in this agreement however confers on vessels of one party the right to take on board in the territory of the other party. Passenger or cargo destined for another point in the territory of the other party.

Article 3

Equal treatment of vessels

Each Contracting Party shall ensure the vessels of the other Contracting Party in the ports located on its state's territory the same treatment as it accords to its own vessels in respect of access to ports, payment of any port dues, tax customs/economic border crossing and quarantine formalities mooring, relocation, loading and unloading, including issuing of documents related to the aforesaid operations and embarking and disembarking of passengers.

Paragraph of this Article shall not apply to:

The sea ports closed for foreign vessels navigation;
Activities, permitted by each Contracting Party only for its shipping companies, including, in particular, sabotage, rescue operation and tow age;
Exceptions provided for by regulations of compulsory pilotage service.

Amongst the State territories of the Contracting Parties, as well as on the territory between contracting and non-contracting countries, carriage of passengers requires prior verification by the competent authorities in accordance with procedure established by the national legislation.

Article 4

Measures to facilitate maritime transport

Contracting Parties shall take necessary measure under their existing legislation to facilitate operation of maritime transport to prevent vessels' unjustified obstacles and to extent possible to expedite and to simplify fulfilment of compulsory customs/ economic border crossing and other formalities in the ports.

Article 5

Ship's documents

1. Either Contracting Party shall recognize certificates and other documents issued by the other Contracting Party for its own vessels.

2. The vessels of either Contracting Party bearing the Tonnage Certificates issued in accordance with the 1969 International Convention on Tonnage Measurement of Ships and recognized by the other Contracting Party shall not be subject to re-measuring of tonnage in the ports of the other Contracting Party. In addition port charges which, as a rule, are calculated according to tonnage of the ship shall be subject to payment on the basis of data of the aforesaid tonnage certificate.

3. Either Contracting Party shall reserve the right to carry out inspection measurement of the vessel provided that there is reasonable doubt over the discrepancy between the information given in the tonnage certificate and actual data of the vessel. In this case, the

inspection of the vessel shall be carried out in accordance with the aforesaid IMO Convention.

Article 6

Commercial activities

A shipping company of either Contracting Party shall have the right to establish representation and/or affiliate company and/or branch in the territory of the state of the other Contracting Party, in compliance with the national legislation of the latter, to provide services in the maritime transport and related to it spheres and to send on at mission its representatives and personnel to the territory of the State of the other Contracting Party.

Article 7

Taxation

With a view to avoiding double taxation, issues related to profit returns and taxes shall be regulated through the relevant agreements concluded between the two States.

Article 8

Incidents at Sea

1. If a vessel of either Contracting Party suffers marine casualty and incident in the territorial sea and exclusive economic zone of the other Contracting Party the former Contracting Party shall immediately inform thereof to the relevant competent authorities of the other Contracting Party which shall:

- a) Notify diplomatic or consular missions of the other Contracting Party;
- b) Render necessary assistance to the vessel, its crew and cargo, and grant the same treatment which is accorded to its national vessels.

2. The Contracting Parties shall cooperate in the investigation of those maritime accidents as provided by the IMD Code for the investigation of marine casualties and incidents adopted by the IMO Resolution A.848(20) as amended unless otherwise agreed between the Contracting Parties.

3. If a vessel of either Contracting Party suffers damage in the territory of the State of the other Contracting Party, its cargo, provisions and other goods, provided that they are not delivered for use or consumption in the territory of the State of the other Contracting Party, shall be exempted from a taxes.

4. Provisions of Paragraph 3 of this Article shall not apply to the legislation existing on the territory of the State of the Contracting Parties, regulating the rules of temporary storage of the cargo.

Article 9

Travel documents of crew members

1. Each Contracting party shall recognize the seamen's identity documents duly issued by the competent authorities of the other Contracting Party. These documents shall be:

For a crew member of the vessel flying the flag of Republic of Albania, the "Seaman's Book".

For a crew member of the vessel flying the flag of the State of Qatar --"Seaman's Passport".

2. For a crew member, who is a national of the third Party and is employed on board of the vessel of one of the Contracting Parties, the seamen's identity document shall be a document issued by the competent authorities of the third Party, provided that is deemed sufficient by legislation of the other Contracting Party to be recognized as the seamen's identity document or a document equivalent to it.

3. The Contracting Parties shall exchange the samples of seaman's identity documents in subsection (1) of this Article, and notifying each other and communicate any alterations therein and is sending a copy of which was through diplomatic channels.

Article 10

Entry, transit & stay

1. Crew members of the vessels of either Contracting Party holding the seamen's identity documents specified in Article 9 of this Agreement shall have the right to go ashore without visas during the stay of the vessel in the port of the other Contracting Party, provided that requirements of the legislation of this country are observed.

2. If a crew member of either Contracting Party requires hospitalization in the territory of the State of the other Contracting Party, the authorized body of the latter shall grant him the right to stay on the territory of its state for a period necessary- for his hospitalization,

3. If a crew member of either Contracting Party, holding the seaman's identity documents, has to return to his vessel lying in a port in the territory of the State of the other Contracting Party to comply with the order of the master or for any other reason has to travel through the territory of this state, the crew member shall be granted the right to enter and travel through the territory of the state or leave the aforesaid territory by the Contracting Party provided the entry is made by the master or for the shipping company in the seaman's identity document about the order on the return to the vessel or travel for any other reason.

Article 11

Compliance with legal provisions

1. The vessel, crew members and passengers of either Contracting Party shall observe the legislation of the other Contracting Party while the vessel is in the territorial sea or the port of the latter.

2. The authorized body of either Contracting Party shall not interfere into the internal affairs of the vessel of the other Contracting Party, unless it is requested by the master of the vessel, or by diplomatic representative or consular officer of the Contracting Party or when this right is granted by one Contracting Party to the other Contracting Party.

3. While the vessel is within the territorial sea of one of the Contracting Party, Criminal jurisdiction of either Contracting Party shall not be carried out, unless:

- a) The consequences of the crime or offense extend to the territory of the State of this Contracting Party;
- b) The crime or offense disturbs the public order and security of this Contracting Party;
- c) A person other than a crew member of that vessel is implicated in the crime or offense;

4. The Contracting Parties take measures to seize illicitly trafficked narcotic drugs or psychotropic substances.

5. Criminal jurisdiction of one of the Contracting Parties shall extend to the vessel of the other Contracting Party, while the vessel is in the port or within the territorial sea of that Party only in cases provided for by subparagraphs a-c of Paragraph 3 of this Article and number 4 of this Article.

6. If the judicial or any other relevant authority of either Contracting Party intends to take compulsory measures or to hold official investigation on board of a vessel of the other Contracting Party lying in its port or territorial sea, the former Contracting Party shall notify diplomatic representative or consular officer of the other Contracting Party in advance and shall render them assistance in establishment of contacts with this vessel. In addition in case of urgency the aforesaid notification shall be sent in parallel with carrying out the relevant actions.

7. Paragraph 2 of this Article shall not affect the right of either Contracting Party to establish control and to hold investigation in compliance with the national legislation,

Article 12

Consultations

At the request of the Competent Authority of either Contracting Party, the representatives of the competent authorities of the Contracting Parties may meet each other and consider the terms of implementation of this Agreement. The date and venue of such meetings will be determined by them in advance.

Article 13

Settlement of disputes

Any dispute arising from the application or interpretation of this Agreement shall be settled between the Contracting Parties through consultations and/or negotiations between them, by diplomatic channels.

Article 14

International commitments

The provisions of this agreement shall not affect the rights and obligations of each of the parties arising from other international agreements to which the State of Qatar and Council of Ministers of Republic of Albania are parties.

Article 15

Amendments

Amendments and additions to the present Agreement may be made by mutual consent of the Parties made in writing between the Contracting Parties which amendments or additions shall be considered to be an integral part of this Agreement, and which amendments or additions shall enter into force in accordance with the relevant procedures set forth in Article 16 of this Agreement.

Article 16

Entry into force

The present Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last written notification by which the Parties notify each other on the completion of all internal procedures necessary for the entry into force of the present Agreement and remain valid for 3 years and renewed automatically for a period or other similar period and shall remain in force unless either Contracting Party notifies the other Contracting Party in written form of its intention to terminate this Agreement. The Agreement shall be terminated after 6 months with the receipt of such notification through diplomatic channels.

This Agreement do not effect of the existing or continuing legislation unless the parties agree for it .

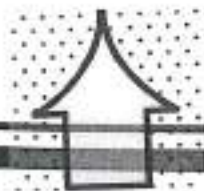
In witness where of the above the below commissioners and the authorized by their respective government have signed this Agreement

Done in Doha on 16/04 /2019 in two original copies, each in Albanian, Arabic and English languages all texts being equally authentic. In case of divergence in interpretation of provisions of the Agreement by the Parties, the English text shall prevail.

For the Council of Ministers of Republic
of Albania



For the Government of the State of
Qatar



اتفاقية النقل البحري بين مجلس وزراء جمهورية ألبانيا وحكومة دولة قطر

إن مجلس وزراء جمهورية ألبانيا،
وحكومة دولة قطر،
والمشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفان المتعاقدان"،
سعيًا منهما لتطوير علاقات الأخوة والصداقة بين الدولتين،
ورغبةً منهما في تعزيز التعاون المشترك على أساس مبدأ حرية النقل البحري،
ومراعاةً لمبدأ العدالة والتعاون المشترك والمصالح المتبادلة،
وأخذاً بعين الاعتبار احترام المبادئ المدرجة في القانون البحري الدولي وعلى وجه الخصوص
المواثيق البحرية الدولية التي يكون أي من الطرفين المتعاقدين طرفاً فيها.

قد اتفقتا على ما يلي:

مادة (1) التعريف

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية، تكون للكلمات والعبارات التالية، المعاني الموضحة قرين كل
منها، ما لم يقتض سياق النص معنى آخر:

1. "سفينة": كل سفينة تجارية مسجلة في سجل السفن لدى أي من الطرفين المتعاقدين وتحمل
علمه وتقوم بأعمال النقل البحري الدولي، كما يشمل المصطلح، السفينة التجارية للطرف الثالث
المعتمد علمها لدى الطرفين المتعاقدين شريطة أن يتوافق مع الممارسات والسياسات
والتشريعات من كل طرف متعاقد.
ولا يشمل هذا المصطلح السفن الآتية:
أ. السفن الحربية وسفن الخدمات الأخرى الخاصة بالقوات المسلحة.
ب. سفن الأبحاث العلمية.
ج. سفن الصيد البحري.
د. السفن التي يقتصر نشاطها على المهام الحكومية والسفن الطبية وغيرها من السفن التي لا
تؤدي مهاماً تجارية.
هـ. السفن التي تحمل النفايات الخطرة.
2. "أفراد الطاقم": هم الربان وكل شخص يعمل أثناء الرحلة على متن السفينة بمهام وواجبات
مرتبطة بتشغيل السفينة ويحمل وثيقة تعريف بخارة بما يتطابق مع المادة (9) من هذه الاتفاقية
ومدرج بسجل الطاقم.

3. " الشركة البحرية " : كل كيان قانوني مُسجل في سجلات أي من الطرفين المتعاقدين ويقوم بمهامه الإدارية داخل أراضيه ويدير سفناً وينفذ أعمال النقل البحري الدولي.
4. " ميناء الطرف المتعاقد " أي ميناء في إقليم الطرف المتعاقد الذي يكون مفتوحاً أمام الملاحة الدولية للتحميل أو التفريغ أو الشحن العابر للبضائع و/أو الركاب بهذا الطرف المتعاقد.
5. " السلطة المختصة "
- أ. في جمهورية ألبانيا - وزارة البنية التحتية والطاقة.
- ب. في دولة قطر - وزارة المواصلات والاتصالات / إدارة تخطيط وتراخيص النقل البحري.

المادة (2) حرية المرور وعدم التمييز

1. تحتفظ سفن كل من الطرفين المتعاقدين بحق تنفيذ أعمال النقل البحري بين الموانئ التجارية الدولية لكلا الطرفين المتعاقدين المفتوحة للملاحة، بالإضافة إلى تنفيذ أعمال النقل البحري الدولي بين الطرفين المتعاقدين و/أو بين كلا الطرفين المتعاقدين والطرف الثالث بما يتفق مع الممارسات والسياسات للطرفين المتعاقدين.
2. لا تُطبق أحكام البند (1) من هذه المادة على حق سفن الأطراف الثالثة في تنفيذ أعمال النقل البحري الدولي بين الطرفين المتعاقدين.
3. في حالة تنفيذ إحدى سفن الطرفين المتعاقدين أعمال النقل البحري من أي ميناء تابع للطرف المتعاقد الآخر إلى ميناء آخر تابع لذات الطرف المتعاقد لشحن حمولة بهدف نقلها إلى الدولة الثالثة أو تفريغ حمولة مستوردة من الدولة الأخرى، فيعتبر ذلك جزءاً من أعمال النقل البحري الدولي.
4. يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتشجيع سلطاته المختصة والشركات والمنظمات البحرية التابعة له على تعزيز التعاون في مختلف المجالات، ومنها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:
 - أ. استيفاء متطلبات النقل البحري الدولي، واستخدام الأسطول والموانئ البحرية لكلا الطرفين المتعاقدين بالكامل وبكفاءة.
 - ب. ضمان الأمن في عرض البحر، بما في ذلك ضمان أمن السفينة وأعضاء الطاقم والشحنة والمسافرين والبيئة البحرية.
 - ج. رفع مستوى حماية البيئة البحرية.
 - د. تطوير التجارة البحرية.
 - هـ. تعزيز التواصل في مجال النقل والعلوم والتكنولوجيا البحرية ومشاركة الخبرات المكتسبة.
 - و. تبادل وجهات النظر حول نشاط المنظمة البحرية الدولية وغيرها من اتفاقيات الملاحة الدولية.
5. لا يجوز لأي سفينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه الاتفاقية، أن تنقل على متنها ركاباً أو بضائع من أي نقطة لدى إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى أي نقطة أخرى لدى ذلك الطرف المتعاقد (النقل الداخلي) .

المادة (3)

معاملة السفن بالمثل

- 1- يضمن كل طرف متعاقد سفن الطرف المتعاقد الآخر المتواجدة في موانئه ويمنحها معاملة مشابهة لمعاملة سفنه فيما يتعلق بالدخول إلى الموانئ وسداد أية رسوم أو ضرائب أو إجراءات جمارك تجاوز أي حاجز اقتصادي أو إجراءات الحجز الصحي أو الرسو أو تغيير الموضع أو الشحن والتفريغ، بما في ذلك إصدار الوثائق ذات الصلة بالعمليات سابقة الذكر وركوب ونزول المسافرين.
- 2- لا تُطبق أحكام البند (1) من هذه المادة على الآتي:
 - أ. الموانئ البحرية غير المفتوحة أمام ملاح السفن الأجنبية.
 - ب. الأنشطة التي يُصرح بها كل طرف متعاقد لشركاته البحرية فقط، وتتضمن بشكل خاص الأنشطة المتعلقة بأعمال الملاحة الساحلية والإنقاذ والجر.
 - ج. الاستثناءات التي تُجيزها تشريعات الخدمة الإلزامية للريان.
3. يخضع نقل الركاب للتحقق المسبق من قبل السلطات المختصة عند انتقالهم بين إقليمي الطرفين المتعاقدين وكذلك بين إقليم دولة متعاقدة ودولة غير متعاقدة، وذلك وفقاً للإجراءات المعتمدة بموجب التشريعات الوطنية.

المادة (4)

إراءات تسهيل النقل البحري

يعمل الطرفان المتعاقدان وضمن حدود تشريعاتهما الوطنية وأنظمة موانئهما على اتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لتسهيل وتشغيل الحركة البحرية ومنع أي تأخير غير مبرر للسفن وتسريع وتسهيل وتطبيق الإجراءات اللازمة المتعلقة بالجمارك واجتياز الحدود قدر الإمكان وأية إجراءات رسمية أخرى تتعلق بالموانئ.

المادة (5)

وثائق السفينة

1. يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بالشهادات والمستندات الأخرى التي تم إصدارها من قبل الطرف المتعاقد الآخر للسفن التابعة له.
2. لا تخضع سفينة أي من الطرفين المتعاقدين التي تحمل شهادات حمولة صادرة وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لعام 1969 الخاصة بقياس حمولة السفن والتي يعترف بها الطرف المتعاقد الآخر لإعادة وزن الحمولة في موانئ هذا الطرف المتعاقد الآخر.
- وفيما يتعلق برسوم الميناء التي يتم احتسابها طبقاً لحمولة السفينة، فإنها تخضع للمداد وفقاً للبيانات الواردة من شهادة الحمولة سالفة الذكر.
3. يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بالحق في فحص قياس حمولة السفينة شريطة وجود شكٍ معقول في التعارض بين المعلومات الواردة في شهادة الحمولة وبين البيانات الفعلية للسفينة. وفي هذه الحالة، يخضع فحص السفينة وفقاً لأحكام المنظمة البحرية الدولية.

المادة (6)

الأنشطة التجارية

تحتفظ الشركات البحرية لدى أي من الطرفين المتعاقدين بالحق في إنشاء ممثل و/أو شركة تابعة و/أو فرع لها في دولة الطرف المتعاقد الآخر بما يتوافق مع التشريعات الوطنية المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لتوفير خدمات النقل البحري والخدمات المرتبطة به إضافة إلى حقها في إرسال ممثليها وموظفيها في مهمات لدولة الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (7)

الضرائب

تخضع القضايا ذات الصلة بالعائدات والضرائب على الأرباح لأحكام الاتفاقيات ذات الصلة المبرمة بين الدولتين، وذلك حرصاً على تجنب الازدواج الضريبي.

المادة (8)

الحوادث في عرض البحر

1. في حالة تعرض سفينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين إلى حادث وخسائر بحرية في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر، يتعين على الطرف المتعاقد الأول القيام على الفور بإخطار السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بهذا الحادث، وتقوم سلطات الطرف المتعاقد بالآتي:

أ. إخطار البعثات الدبلوماسية أو القنصلية للطرف المتعاقد الآخر.

ب. تقديم الدعم اللازم للسفينة وطاقمها وشحناتها وتقديم المعاملة المماثلة لمعاملة السفن الوطنية.

2. يتعاون الطرفان المتعاقدان على التحقيق في تلك الحوادث البحرية طبقاً لقانون المنظمة البحرية الدولية للتحقيق في الحوادث والخسائر البحرية والصادر بقانون المنظمة البحرية الدولية رقم (أ) (20) (848) وتعديلاته، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

3. في حالة تعرض سفينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين للأضرار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، تعفى بضائعها ومؤونها وامتعتها الأخرى من جميع الضرائب، شريطة عدم تسليمها للاستعمال أو الاستهلاك في أراضي الطرف المتعاقد الآخر.

4. لا تُطبق أحكام البند (3) من هذه المادة، على التشريعات الحالية بدولتي الطرفين المتعاقدين التي تُنظم قواعد تخزين الشحنة مؤقتاً.

المادة (9)

وثائق إنتقال أعضاء الطاقم

1. يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بوثائق تعريف أعضاء الطاقم الصادرة عن السلطات المختصة لدى الطرف المتعاقد الآخر. وتتضمن هذه الوثائق الآتي:

أ. بالنسبة لأعضاء طاقم السفينة التي ترفع علم جمهورية ألبانيا. "دفتر بحار".

ب. بالنسبة لأعضاء طاقم السفينة التي ترفع علم دولة قطر - "جواز سفر بحار".

2. بالنسبة لأعضاء الطاقم الذين يحملون جنسية طرف ثالث والعاملين على متن سفينة أي من الطرفين المتعاقدين، يجب أن تكون وثيقة تعريف البحارة الخاصة بهم صادرة عن السلطات المختصة بالدولة التي يحملون جنسيتها، شريطة أن تستوفي متطلبات التشريع التي تكفي لاعتراف الطرف المتعاقد الآخر بها كوثيقة تعريف بحارة أو ما يعادلها من وثائق.
3. يتبادل الطرفان المتعاقدان نماذج من وثائق تعريف البحارة المنصوص عليها في البند (1) من هذه المادة، ويخطر ان بعضهما بعضاً بأية تغييرات تُجرى عليها ويتم إرسال نسخة منها عبر القنوات الدبلوماسية.

المادة (10)

الدخول والترانزيت والإقامة

1. يسمح لأعضاء طاقم سفينة أي من الطرفين المتعاقدين والذين يملكون وثائق تعريف البحارة المبينة في المادة (9) من هذه الاتفاقية، أثناء تواجد سفينتهم في موانئ الطرف المتعاقد الآخر بالنزول إلى الشاطئ دون الحصول على تأشيرة دخول شريطة الالتزام بمتطلبات التشريع النافذة بهذه الدولة.
2. في حالة اقتضاء أي من أعضاء طاقم أي من الطرفين المتعاقدين الحصول على الرعاية الطبية داخل إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، تمنح الجهة المختصة للطرف المتعاقد الأخير حق الإقامة في دولته لفترة العلاج الضرورية.
3. إذا اضطر أحد أعضاء طاقم أي من الطرفين المتعاقدين ممن يحملون وثائق تعريف بحارة إلى العودة إلى سفينته الراسية في ميناء الطرف المتعاقد الآخر التزاماً بأمر صادر عن الربان أو لأي سبب آخر يضطر معه إلى الانتقال داخل إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، فيمنح هذا العضو الحق في الدخول والانتقال داخل إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر كما يُمنح الحق في المغادرة شريطة أن يقوم الربان أو الشركة البحرية بتدوين أمر العودة إلى السفينة أو الانتقال لأي سبب في وثيقة تعريف البحارة.

المادة (11)

الالتزام بالأحكام القانونية

1. تلتزم سفينة وأعضاء طاقم ومسافرو أي من الطرفين المتعاقدين بالتشريعات المعمول بها لدى دولة الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجد السفينة في المياه الإقليمية أو في ميناء الطرف المتعاقد الآخر.
2. تلتزم الجهة المفوضة لأي من الطرفين المتعاقدين بعدم التدخل في الشؤون الداخلية لسفينة الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يطلب ربان السفينة أو الممثل الدبلوماسي أو المسئول القنصلي للطرف المتعاقد الآخر ذلك أو عندما يمنح أحد الطرفين المتعاقدين هذا الحق إلى الطرف المتعاقد الآخر.
3. إذا ارتكب أي عضو من أعضاء طاقم سفينة أحد الطرفين المتعاقدين أية مخالفة على ظهر السفينة أثناء تواجدها في المياه الإقليمية للطرف المتعاقد الآخر، لا تتخذ أية إجراءات قضائية من قبل سلطات ذلك الطرف المتعاقد إلا في الحالات الآتية:

- أ. امتداد تبعات المخالفة أو الجرائم المرتكبة إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر.
- ب. أن تكون المخالفة أو الجرائم المرتكبة من النوع الذي يلحق الضرر بالنظام والسلامة العامة للطرف المتعاقد الآخر.
- ج. أن يتورط في المخالفة أو الجرائم شخص آخر من غير أعضاء طاقم تلك السفينة.
4. يتعين على الطرفين المتعاقدين اتخاذ الإجراءات اللازمة لضبط المواد المخدرة أو المؤثرات العقلية المتجربة بصورة غير مشروعة.
5. لا يمتد الاختصاص الجنائي لأحد الطرفين المتعاقدين إلى سفينة الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجود السفينة في الموانئ أو داخل المياه الإقليمية لذلك الطرف المتعاقد الآخر إلا في الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية "أ" و "ب" و "ج" من البند (3) من هذه المادة، ومن البند (4) من هذه المادة.
6. إذا رغبت السلطة القضائية أو أي سلطة أخرى مختصة لأي من الطرفين المتعاقدين في اتخاذ الإجراءات الإلزامية أو إجراء تحقيق رسمي على ظهر سفينة الطرف المتعاقد الآخر الراسية في ميناء الطرف المتعاقد الآخر أو في مياهه الإقليمية، فيجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الممثل الدبلوماسي أو المسؤول القنصلي للطرف المتعاقد الآخر مسبقاً بذلك وأن يقدم الدعم اللازم للاتصال بالسفينة، وبالإضافة إلى ذلك، وفي حالة الطوارئ، يتم إرسال الإخطار المشار إليه سلفاً بالتوازي مع اتخاذ الإجراءات اللازمة.
7. لا يؤثر حكم البند (2) من هذه المادة، على حق أي من الطرفين المتعاقدين في المراقبة والتحقق من التزام السفينة بالتشريعات الوطنية المعمول بها.

المادة (12)

الاستشارات

يجوز لممثلي السلطتين المختصتين للطرفين المتعاقدين، بناءً على طلب أي من السلطتين، عقد اجتماع لدراسة شروط تنفيذ هذه الاتفاقية، على أن تحدد هاتان السلطتان مسبقاً زمان ومكان انعقاد مثل هذه الاجتماعات.

المادة (13)

تسوية الخلافات أو النزاعات

يسوى أي خلاف أو نزاع يظهر بين الطرفين المتعاقدين أثناء تطبيق أو تفسير هذه الاتفاقية ودياً عن طريق المشاورات و/أو المفاوضات بينهما، عبر القنوات الدبلوماسية.

المادة (14)

الالتزامات الدولية

إن الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية لا تؤثر على التزامات وحقوق كلا الطرفين المتعاقدين الناشئة عن الاتفاقيات الدولية الأخرى والتي تكون دولة قطر ومجلس وزراء جمهورية ألبانيا طرفين فيها.

المادة (١٥) التعديلات

يجوز إدخال التعديلات والإضافات في هذه الاتفاقية أو أي نص من نصوصها باتفاق الطرفين المتعاقدين كتابةً، وتعتبر هذه التعديلات أو الإضافات جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وتدخل هذه التعديلات أو الإضافات حيز النفاذ وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في المادة (١٦) من هذه الاتفاقية.

المادة (١٦) نفاذ الاتفاقية

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ اعتباراً من تاريخ استلام آخر إخطار كتابي يغيد فيه الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض بإتمام كافة الإجراءات القانونية الداخلية اللازمة لنفاذ هذه الاتفاقية والمعمول بها في كلا البلدين، وتظل سارية المفعول لمدة (٣) ثلاث سنوات وتجدد تلقائياً لمدة أو لمدد أخرى مماثلة ، ما لم يُخطر أي من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر كتابةً برغبته في إنهائها ، وذلك بفترة (٦) ستة أشهر على الأقل قبل تاريخ إنهائها أو انتهاء مدتها عبر القنوات الدبلوماسية.

ولا يؤثر إنهاء أو انتهاء هذه الاتفاقية على المشروعات القائمة أو المستمرة وذلك لحين استكمالها ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

واشهاداً على ما تقدم، قام المفوضان أدناه، والمخولان من قبل حكومتهما ، بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

16 04 2018 Doha

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في مدينة..... بتاريخ...../...../..... هجرية، الموافق...../...../..... ميلادية،
من نسختين أصليتين بكل من اللغات العربية والألمانية والإنجليزية، ولكل منها ذات الحجية، وعند
الاختلاف في التفسير حول نصوص هذه الاتفاقية يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

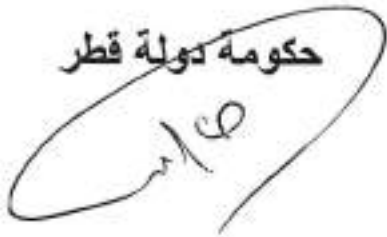
عن

مجلس وزراء جمهورية ألبانيا



عن

حكومة دولة قطر



SIGN
HERE

