

LISTA E SHTOJCAVE

I. Shtojcat që do të dorëzohen/plotësohen në Datën e Nënshkrimit

1. VENDNDODHJA
2. SHERBIMET AEROPORTUALE
3. TË ARDHURAT MINIMALE, TË ARDHURAT MAKSIMALE GJATË PERIUDHËS SË GARANCISË
4. TREGUESIT KRYESORË TË PERFORMANCËS
5. DORËZIMI I VENDODHJES
6. SHTOJCA 5 – TERMAT E REFERENCES
7. INXHINIERI I PAVARUR
8. SIGURIMI I KONTRATES

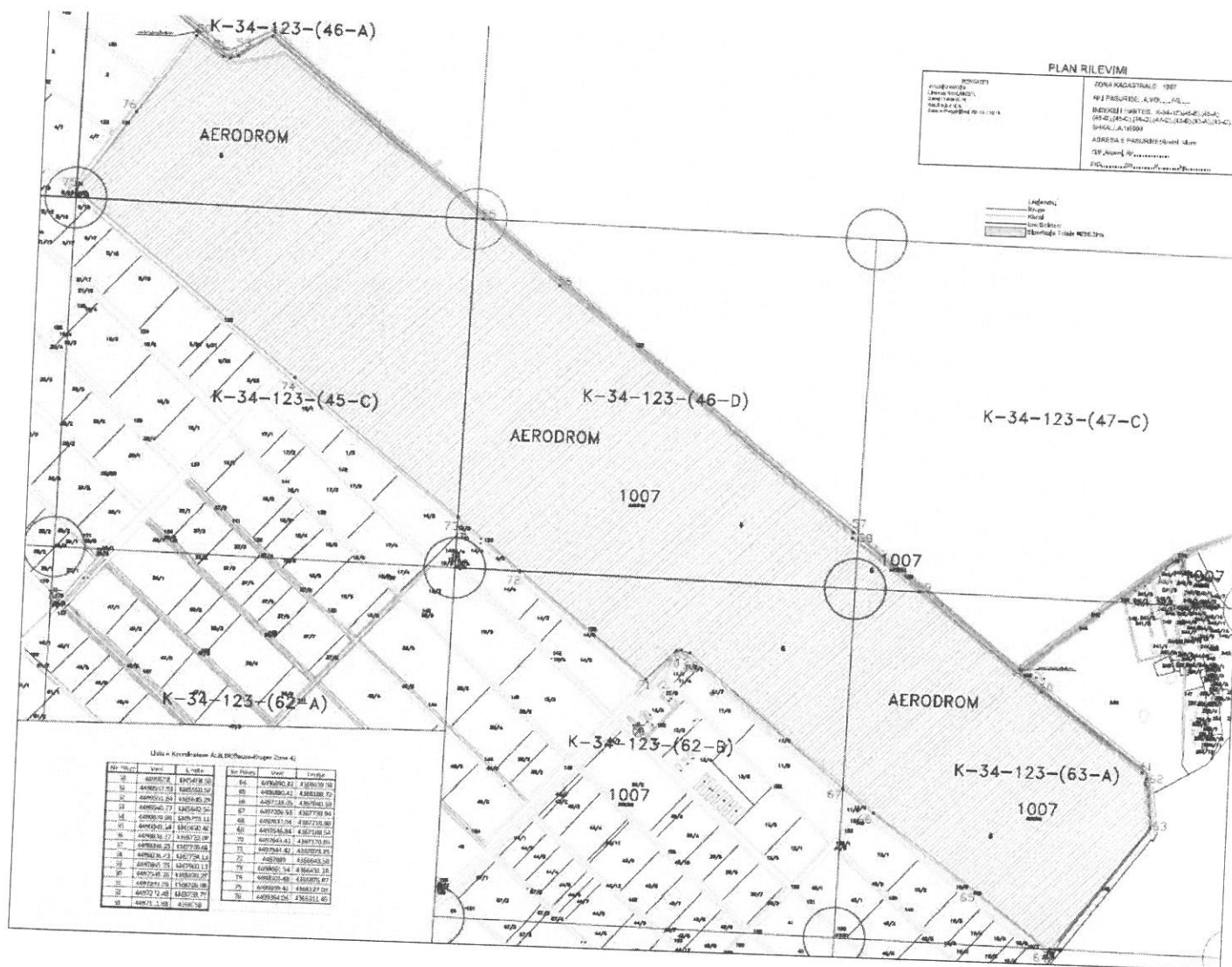
II. Shtojcat që do të dorëzohen/ plotësohen përpara ose në Datës Efektive

9. CERTIFIKATA E MBYLLJES
10. MASTERPLANI
11. PROJEKTI I ZBATIMIT
12. PLANI I PUNIMEVE
13. PROJEKTI I DETAJUAR TEKNIK
14. PLANI I PËRGJITHSHËM I AEROPORTIT
15. VNM PARAPRAKE DHE VNM E THELLUAR
16. PLANI I FINANCIMIT
17. PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR
18. SKICAT E PUNIMEVE (TË PROJEKTUARA DHE AS IS);
19. DOKUMENTACIONI I SPV-së;
20. MEMORANDUMI I BASHKËPUNIMIT MIDIS KONCESIONARIT DHE ALBCONTROL
21. CONCEPT DESIGN I PROJEKTIT
22. LLOGARITE BANKARE

III. Shtojcat që do të dorëzohen përpara ose në Datën e Operimit

23. CERTIFIKATA E FILLIMIT TE PUNIMEVE
24. TARIFAT
25. CERTIFIKATA E AEROPORTIT
26. MANUALI I AEROPORTIT
27. MANUALI I OPERIMIT DHE MIRËMBAJTJES
28. PLANI I MENAXHIMIT TË EMERGJENCAVE;
29. MARRËVESHJA PËR SHËRBIMET E KONTROLLIT AJROR, TË NËNSHKRUAR NGA KONCESIONARI DHE ALBCONTROL, OSE NGA PASUESI I TIJ
30. MARRËVESHJA E OPERIMIT DHE MIRËMBAJTJES
31. LISTA E MARREVESHJEVE ME SHOQËRITË E LIDHURA ME KONCESIONARIN
32. CERTIFIKATA E OPERIMIT
33. POLICAT E SIGURIMIT

SHTOJCA 1 - VENDNDODHJA



SHTOJCA 2 - SHERBIMET AEROPORTUALE DHE SHERBIMET TREGTARE

A. Shërbimet Aeroportuale

Konçesionari do të garantojë shërbim deri në njëzet e katër orë administrim dhe mbikëqyrje të funksionimit të terminalit, njëkohësisht do të sigurojë që proceset të kryhen brenda terminalit sipas standardeve të Nivelit C të IATA, për Shërbimet Aeroportuale, duke përfshirë por pa u kufizuar në:

1. Operim të sigurt dhe të qetë të Aeroportit;
2. Shërbimet ARFF dhe CFR, duke përfshirë aksidentet, zjarrfikjet, shpëtimet nga zjarri, kërkimin dhe shpëtimin, shërbimet emergjente mjekësore dhe të ndihmës në ANP;
3. Shërbimet e sigurisë, përfshirë ofrimin e personelit dhe pajisjeve për skanimin e personave (përfshirë pasagjerët, ekuipazhin), bagazhin e kabinës, bagazhin e hambarit, të kargos dhe postës. Kryerjen e kontroleve të sigurisë në hyrje të personave të tjerë jo Pasagjerë dhe sendeve që ata mbartin, ekzamimin e automjeteve dhe sigurinë e avionit, në përputhje me SARPs, ECAC Dok.30 dhe kërkesat kombëtare., bagazhit dhe ngarkesave;
4. Menaxhimi i sigurisë së Aeroportit nga nderhyrjet e paligjshme (ICAO Dok 8973) dhe menaxhimi i sistemit të sigurisë në operim (safety) në përputhje me ICAO DOC 9859;
5. Menaxhimi i Emergjencës;
6. Kontrolli i lëvizjes së automjeteve rreth Avionëve;
7. Caktimi i vendeve, planifikimi dhe caktimi i daljeve, në përputhje me Legjislacionin e Zbatueshëm;
8. Shërbimet e përpunimit në tokë të Avionëve, ku përfshihen, por pa u kufizuar në to:
 - (a) shërbimet e administrimit dhe mbikëqyrjes;
 - (b) përpunimi i Pasagjereve;
 - (c) përpunim i bagazheve;
 - (d) përpunimi i mallrave dhe postes;
 - (e) përpunimi i Avioneve në VQA (rampe) (si shtyrja po tërheqja e Avioneve, drejtimi i marshalleve, vendosja e pajisjeve të nevojshme për përpunimin e Avionit, ngarkimin dhe shkarkimin e mallrave, hipjen apo zbritjen e pasagjerve, etj);
 - (f) shërbimet e Avionit si pastrimi si brendeshëm dhe i jashtëm) dhe ftohja dhe ngrohja e kabines;
 - (g) shërbimet në platformen e lëvizjes të Avionëve;
 - (h) furnizimin e Avioneve me karburant dhe vaj;
 - (i) transporti tokësor i Pasagjerve, bagazheve, mallrave dhe postes;

- (j) shërbimet e furnizimit të Avioneve me katering;
 - (k) heqja e ujrave të përdorur dhe plehrave nga Avioni;
 - (l) furnizimin e Avionit me uje të pishem;
 - (m) furnizimin e Avioneve me energji elektrike gjatë qëndrimit në rampe;
 - (n) furnizimin e mallrave pa taksa doganore;
9. Mirëmbajtja, pastrimi i pistës dhe ofrimi dhe mirëmbajtja e sistemeve të pistës dhe shenjat duke përfshirë Aeroportin, vendparkimin dhe ndriçimin e pistës (duke përjashtuar sistemin e navigimit ajror në pronësi dhe që mirëmbahet nga ofruesi i shërbimit të navigacionit ajror);
 10. Operimi dhe mirëmbajtja e sistemeve të ekspozimit të informacionit të fluturimit, sistemeve të bagazhit dhe karrocave të bagazheve;
 11. Operimi, mirëmbajtja dhe pastrimi i zonave publike dhe të kufizuara (përfshirë hapësirat e banjave) dhe heqjen e plehrave dhe mbeturinave;
 12. Trajtimin, regjistrimin dhe kontrollin e nisjes së Pasagjerëve dhe bagazhit të tyre dhe/apo të kargos, (duke përfshirë magazinimin) dhe transferimin e Pasagjerëve, bagazhit të tyre apo kargos në dhe nga Avioni;
 13. Vendparkim të veturave për stafin e punësuar në VIA dhe Pasagjerëve në aeroport dhe të personave tjerë që vizitojnë atë në vazhdim të zakonshme të punës dhe sigurimin e shërbimeve të ndërlidhura me parkimin e veturave;
 14. Produkte për konsumatorë (qoftë me ose pa doganë) dhe shërbimet për stafin dhe Pasagjerët dhe/ose personat tjerë që vizitojnë Aeroportin, duke siguruar shërbim adekuat të Pasagjerëve dhe vizitorëve gjatë çfarëdo periudhe të orarit të fluturimeve komerciale;
 15. Shërbime të informimit të përgjithshëm për Pasagjerët dhe/ose personat tjerë që vizitojnë Aeroportin;
 16. Sigurimi i ekraneve për shpalljen e informatave të fluturimeve dhe planifikimi dhe alokimi i tavolinave për regjistrim për linjat ajrore për të mundësuar përdorim efikas të tavolinave të regjistrimit, duke përfshirë sistemet për përdorim të zakonshëm (CUTE);
 17. Operimi dhe mirëmbajtja e sistemeve për hipje në Avion dhe zbarkim të Pasagjerëve, duke përfshirë veturat për të kryer hipjen në largësi; hipjen dhe zbritjen e Pasagjerëve me aftësi të kufizuara dhe të ngarkim-shkarkimit të mallrave.
 18. Operimi dhe mirëmbajtja e përgjithshme dhe riparimi i Aeroportit, duke përfshirë terminalet e Pasagjerëve, zonat e gjelbra (përfshirë shërbimet për zbulim të peizazheve), sistemet rrugore, hapësirat për parkim të veturave (përfshirë, shenjat e trafikut dhe shërbimeve);
 19. Sigurimi i zyrave adekuate për linjat ajrore dhe zyrave mbështetëse;
 20. Mirëmbajtja e hapësirave të zyrave të siguruar për kryerjen e Shërbimeve Qeveritare;

21. Sigurimi i trajtimit të ujërave të zeza (përfshirë rjedhjen e ujërave sipërfaqësore) dhe heqjen e mbeturinave;
22. Funkcionet e përgjithshme administrative dhe menaxheriale të nevojshme për operimet e Aeroportit, si faturimi dhe arketimi;
23. Gatishmëria operationale e Aeroportit, siç është e përcaktuar me Manualet e Shërbimeve të Aeroporteve ICAO, duke përfshirë:
 - (a) Operimin, mirëmbajtjen dhe zëvendësimin me kohë të të gjitha objekteve brenda Aeroportit;
 - (b) Inspektimin dhe testimin e sipërfaqes së Aeroportit;
 - (c) Kontrollin tokësor dhe ajror në mjetet vizuale;
 - (d) Objektet dhe operimet për mot të keq;
 - (e) Zvoglimin e rrezikshmërisë nga zogjtë;
 - (f) Menaxhimin e platformave dhe sigurinë e platformave;
 - (g) Kontrollin e zhurmës tokësore;
 - (h) Ndarjen e zonave të aeroportit dhe kontrollin dhe largimin e pengesave;
 - (i) Menaxhimin e aksidenteve dhe incidenteve të Avionëve, në koordinim me Autoritetet Kompetente;
 - (j) Planin e Emergjencës së Aeroportit; dhe
 - (k) Qendrën emergjente të kontrollit të Aeroportit;
24. Shërbimet Mjekësore;
25. Shërbimet mbështetëse;
26. Ekzaminimi i sigurisë së stafit të bagazhit, Pasagjerëve, vizitorëve, automjeteve dhe mallrave;
27. Zhvillimi, operimi dhe mirëmbajtja e sistemit të sortimit të bagazhit;
28. Ofrimi i ndihmës për operimin e fluturimeve dhe sistemet për përkrahjen e ekuipazhit;
29. Mirëmbajtja dhe riparimi i përgjithshëm i Aeroportit;
30. Menaxhimi dhe operimi i hapësirave për VIP dhe CIP;
31. Menaxhimi Sistemit Qendror të Aeroportit për Menaxhimin e Informatave dhe infrastrukturave të ndërlidhura; Ofrimi i të dhënave ekskluzive mbi aerodromin, me të dhënat të ndërlidhura me Shërbimet e Kontrollit të Trafikut Ajror; Informata mbi fluturimet edhe përbrenda Aeroportit edhe jashtë Aeroportit për aviokompanitë, Pasagjerët dhe shfrytëzuesit tjerë;

32. Menaxhimi dhe administrimi i personelit të punësuar nga koncesionari dhe lejimi dhe kontrolli i hyrjes i të gjithë personelit përbrenda zonës së sigurisë së Aeroportit;
33. Koordinimi i të gjitha aktiviteteve në Aeroport, duke përfshirë edhe themelimin dhe administrimin e të gjitha komisioneve koordinuese për shfrytëzuesit, rregullatorët dhe aksionarët e ndryshëm të Aeroportit;
34. Menaxhimi dhe monitorimi mjedisor i Aeroportit;
35. Marketingu i Aeroportit dhe zhvillimi i linjave;

B. Shërbimet Tregtare

1. Ofrimi i ushqimi dhe pijeve dhe ambienteve përkatëse;
2. Ofrimi i shërbimeve bankare dhe pikat e këmbimit të parasë;
3. Reklamimi dhe publiciteti;
4. Shitja me pakicë dhe e mallrave të liruara nga dogana (Duty Free);
5. Ofrimi i ambienteve me qira;
6. Çdo shërbim tjetër që parashtrohet zakonisht në aeroporte ndërkombëtare, që nuk është Shërbim Aeroportual dhe nuk bën pjesë në shërbimet publike që ofrohen nga Autoritetet Kompetente.

SHTOJCA 3 –

MODELI FINANCIAR DHE TË ARDHURAT MINIMALE DHE MAKSIMALE GJATË PERIUDHËS SË GARANCISË SIPAS OFERTËS SË DORËZUAR NË GARË

Tabela 1

Të Ardhurat Minimale të garantuara në rastin bazë për 10 vitet e para të operimit (euro)									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9,610,585	10,379,445	11,209,804	12,106,578	13,075,098	14,121,108	15,250,800	16,318,368	17,460,645	18,682,886

Në rastin kur të Ardhurat Bruto vjetore për një vit të caktuar, brenda Periudhës së Garancisë, janë më pak se të Ardhurat Minimale për të njëjtin vit, Autoriteti Kontraktues do t'i paguajë Koncesionarit diferencën midis të Ardhurave Bruto vjetore të llogaritura nga Vlerësuesi sipas nenit 11.3 d) dhe të Ardhurave Minimale sipas tabelës 1 të kësaj shtojce, brenda 60 ditëve nga marrja e njoftimit me shkrim.

Tabela 2

Të Ardhurat Maksimale, mbi te cilat do të ndahen të ardhurat në raport 50:50 midis Koncesionarit dhe Autoritetit Kontraktues per 10 vitet e para te operimit (euro)									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11,080,017	12,399,086	13,875,604	15,528,381	17,378,506	19,449,581	21,768,058	23,291,811	24,922,248	26,666,811

- (1) Në rastin kur të Ardhurat Bruto vjetore për një vit të caktuar, brenda Periudhës së Garancisë, janë më shumë se të Ardhurat Maksimale, diferenca midis të Ardhurave Bruto vjetore dhe të Ardhurave Maksimale sipas tabelës 2 të kësaj shtojce do të ndahet 50:50 midis Autoriteti Kontraktues dhe Koncesionarit.

Vlerësuesi, brenda 2 muajve nga marrja e raportit të auditimit të pakualifikuar të vitit parardhës, i dorëzon Palëve raportin final të llogaritjes së vlerës së Garancisë së të Ardhurave.

Autoriteti Kontraktues i paguan Koncesionarit vlerën e Garancisë së të Ardhurave brenda 3 muajsh nga marrja e raportit final të Vlerësuesit.

SHTOJCA 4 – TREGUESIT KRYESORE TE PERFORMANCES

KRITERET E PERMBUSHJES

1. Standardet Hapësinore te Kërkuara- Terminal i Pasagjereve

Koncesionari do të siguroje qe funksionimi i terminalit te jete ne përputhje me Standardet e Niveleve te Shërbimit te IATA por jo me ulet se C.

Tabela 1

Proceset	Standardet e Kërkuara Hapësinore
Zona e radhës se Check-In-it	1.4 metra katrore e hapësirës pa pengesa për pasagjeret ne radhe
Zona e radhës se kontrollit te sigurisë	1.0 metra katrore e hapësirës pa pengesa ne dispozicion te personave ne radhe për kontrollin e sigurisë
Zona e radhës ne sportelet e kontrollit te pasaportave ne dalje	1.0 metër katror për person
Zona e radhës ne sportelet e kontrollit te pasaportave ne hyrje	1.0 metër katror për person

2. Niveli i Standardeve te përmbushjes pas fillimit te operimeve

Përgjegjësia e Koncesionarit

Proceset e mëposhtme do te kontrollohen nga Koncesionari, për te cilat do te zbatohen standardet e mëposhtme.

Tabela 2

Procesi	Standardi i Kërkuar
Check-In-Nivelet e Synuara Afatet e pritjes për Pasagjerët në check-in	95 % e pasagjereve te klasit Ekonomi presin me pak se 12 min; dhe 100 % e pasagjereve te klasit Ekonomi presin me pak se 20 min; dhe 95 % e pasagjereve te Klasit te Pare dhe Biznesit presin me pak se 5 minuta; dhe 100% e pasagjereve te Klasit te Pare dhe Biznesit e presin me pak se 10 minuta.
Kontrolli i Siguria - Nivelet e Synuara	

Koha e pritjes për pasagjeret	95 % e pasagjereve presin me pak se 7 minuta; dhe 100 % e pasagjereve presin me pak se 10 minuta.
Sportelet e transferimit - Nivelet e Synuara	
Koha e pritjes për pasagjeret	95 % e pasagjereve te presin me pak se 6 minuta; dhe 100% e pasagjereve te presin me pak se 10 minuta.
Shpërndarja e bagazheve	95% e pasagjereve te presin me pak se 15 minuta; dhe 100 % e pasagjereve te presin me pak se 30 minuta (bagazhi i fundit)

Sportelet e Check-in-it për pasagjeret e fluturimeve te ndryshme do te hapen nga koncesionari te paktën 2 ore para orarit te nisjes se fluturimit përkatës.

Minimumi i sporteleve te check in te hapura nga koncesionari për një fluturim do te përcaktohet ne varësi te numrit te pasagjereve te rezervuar për atë udhëtim e pjesëtuar me 90 dhe e rrumbullakuar ne shifrën me te përafërt.

Koncesionari do te siguroje qe pasagjeret nuk do te radhiten jashtë perimetrit te caktuar për zonën e Check-in.

Koncesionari do te siguroje qe pasagjeret qe mbërrijnë nuk do te presin ne radhe ne zonat përjashta dhe nuk do te mbahen ne avion, vendqëndrim ose autobuza para mbërritjes ne ambientet e kontrollit te pasaportave për arsye ngarkese ne zonën e imigracionit për mbërritjet. Funkcionimi i imigracionit ne mbërritje nuk do te pengoje përdorimin e procesit transferim/transit për pasagjeret ose personelin.

Realizimi i standarteve te sherbimit listuar me siper mund te jene subjekt i varesise te detyrimeve ndershteterore dhe per rrjedhoje do te adresohet ne kontraten e marrveshjes koncesionare.

3. Vëzhgimi i Kryerjes se Detyrave dhe Raportimi i Kryerjes se Detyrave

Verifikimi i shkalles se kryerjes se detyrave sipas specifikimeve ne këtë dokument do te kryhet nga koncesionari me shpenzimet e saj, dhe do te filloje menjehere pas fillimit te operimeve ne Terminal e do te vazhdoje gjate gjithë periudhës se Koncesionit. Koncesionari do te përgatisë një raport tremujor duke përmbledhur te gjithë KPI per kategorite e sherbimeve dhe sistemeve qe do te jene dakortuesuar me AAC dhe do ta dorezoje kete raport ne AAC. Nëse raporti (ose metoda te tjerë objektive te matjes) identifikon përmbushje te detyrave nen nivelin e kërkuar, për te cilat është përgjegjëse koncesionari, pasojat do te jene si me poshtë:

Mospërmbushje te Vogla: Ne rastet e mospërmbushjeve te vogla, koncesionari do te marre masat e nevojshme për te ndryshuar situatën brenda një afati dyjavor nga data e raportimit te mospërmbushjes.

Mospërmbushje Mesatare: Ne rastet e mospërmbushjeve mesatare, koncesionari do te marre masat e nevojshme për te ndryshuar situatën brenda një muaji nga data e raportimit te mospërmbushjes.

Pas ndodhjes se mospërmbushjeve mesatare, Autoriteti Kontraktor, ne bashkëpunim me AAC, do te këtë te drejtën te kërkojë qe koncesionari te ndërmarrë vëzhgimin e vazhdueshëm te standardeve te papërmbushura dhe te raportoje për shkallen e përmbushjes se atyre standardeve për te paktën 30 dite. Autoriteti Kontraktor do te këtë te drejtën te emërojë një person qe te mbikëqyre shkallen e përmbushjes se detyrave nga ana e Shoqërisë për një periudhe te paktën 30 ditore.

Mospërbushje Madhore: Në rast të ndonjë mospërbushje madhore, Shoqëria do të përgatisë dhe do t'i dorëzojë propozimet për ndryshimin e situatës së mospërbushjes AAC brenda dy ditëve nga raportimi i mospërbushjes. Këto propozime pasi të miratohen nga AAC do të zbatohen nga Shoqëria me menjëherë.

Pas rastit të një mospërbushje madhore, Autoriteti Kontraktor do të ketë të drejtën të marrë të gjitha informacionet që mund t'u jepen anëtarëve të tillë dhe duke përfshirë të gjitha raportet mbi suksesin operacional të Shoqërisë si dhe me të drejtën e mbikëqyrjes të të gjitha nen-kontratave për çështjet e funksionimit dhe sigurisë. Kjo e drejtë do të jete për 12 muaj dhe do të vazhdojë edhe më tej nëse mospërbushje mesatare, madhore ose të përgjithshme ndodhin gjatë periudhës 12 mujore.

Mospërbushje Totale: mospërbushjet totale nëse nuk përmirësohen brenda periudhave të caktuara për këtë qëllim në këtë Kontratë, do të përbejnë një shkelje thelbësore.

AAC gjatë orëve normale zyrtare dhe me një njoftim të arsyeshëm ka të drejtë që të kontrollojë të dhënat e Shoqërisë në lidhje me përbushjen e standardeve operacionale në qoftë se ka arsye për të besuar se këto standarde nuk do të arrihen.

Me kërkesën e AAC, Koncesionari do të sigurojë një kopje të raportit me të fundit të performancës operacionale si dhe cdo informacion teknik që mund t'i kërkojë.

SHTOJCA 5 – DORËZIMI DHE DHËNIA NË PËRDORIM E VENDNDODHJES

DORËZIMI I VENDNDODHJES

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
DHOMA E NOTERËVE TIRANË
NR. REP
NR. KOL

Sot, më _____, përpara meje Noterit _____, palët e mëposhtme nënshkruan këtë kalendar të dorëzimit të vendndodhjes ("Shtojca e Dorëzimit të Vendndodhjes"):

- (1) **MINISTRIA E INFRASTRUKTURES DHE ENERGJISE E REPUBLIKES SE SHQIPERISE**, përfaqësuar nga [◆ _____], Z. [◆ _____], mbajtës i letërnjoftimit me numër personal [◆ _____], pasuesit apo zëvendësuesit e saj sipas Legjislacionit të Zbatueshëm ("**Autoriteti Kontraktues**");
- (2) Shoqëria koncesionare e themeluar në përputhje me nenin 2.3 të Kontratës së Koncesionit, përfaqësuar nga [◆ _____], Z. [◆ _____], mbajtës i letërnjoftimit me numër personal [◆ _____], ("**Koncesionari**").

Autoriteti Kontraktues dhe Koncesionari do të referohen veçmas si "**Palë**" dhe bashkarisht si "**Palët**".

DUKE QENË SE:

- A Më _____, Autoriteti Kontraktues dhe Koncesionari nënshkruan Kontratën e Koncesionit për zhvillimin e projektit për projektimin, financimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen e Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës VIA ("**Kontrata e Koncesionit**").
- B Palët kanë përgatitur këtë Shtojcë të Dorëzimit të Vendndodhjes në përputhje me nenin 2.3 (b) të Kontratës së Koncesionit.
- C Përveç nëse përcaktohet ndryshe këtu, termat në kapitale / të përkufizuara kanë të njëjtin kuptim që u është dhënë në Kontratën e Koncesionit.

PËR KËTO ARSYE, Palët deklarojnë si vijon:

1. TRANSFERIMI I DORËZIMIT TË VENDNDODHJES

- 1.1 Autoriteti Kontraktues nëpërmjet kësaj i dorëzon Koncesionarit vendndodhjen e vendosur _____, vendndodhja e saktë dhe sipërfaqja e së cilës është caktuar në *Aneksin 1* të kësaj Shtojce të Dorëzimit të Vendndodhjes ("**Vendndodhja**").

- 1.2 Koncesionari ka inspektuar Vendndodhjen dhe pranon dorëzimin.
- 1.3 Autoriteti Kontraktues i garanton Koncesionarit posedimin dhe të drejtën e përdorimit të Vendndodhjes pa asnjë kompensim.
- 1.4 Koncesionari do të regjistrojë këtë Shtojcë të Dorëzimit të Vendndodhjes në drejtorinë rajonale përkatëse të Agjensisë Shtetërore të Kadastrës, brenda tridhjetë (30) Ditë Pune nga Data e Hyrjes në Fuqi dhe Autoriteti Kontraktues do të bashkëpunojë plotësisht në këtë aspekt.

2. DHËNIA E TË DREJTAVE TË PËRDORIMIT TË VENDNDODHJES

- 2.1 Në përputhje me nenin 7 të Kontratës së Koncesionit, duke nisur nga Data Efektive dhe deri në Përfundimin e Afatit ose zgjidhjen e parakohshme të Kontratës së Koncesionit, Autoriteti Kontraktues i jep Koncesionarit të drejtat mbi Vendndodhjen si vijon:
 - a. të drejtën reale ekskluzive për të zënë, shfrytëzuar dhe gëzuar Vendndodhjen në përputhje me Shtojcën e Dorëzimit të Vendndodhjes dhe nenin 7.1 të Kontratës së Koncesionit pa asnjë barrë, detyrim apo kufizim, dhe pa ndërhyrje të panevojshme nga ana e Autoritetit Kontraktues, subjekteve publike apo palëve të treta;
 - b. të drejtën për kalim mbi dhe nën, dhe hyrjen dhe daljen nga dhe në Vendndodhje dhe çdo pjesë të saj, pa ndërhyrje të panevojshme nga ndonjë palë e tretë për qëllimin e zbatimit, operimit dhe mirëmbajtjes së Projektit, dhe;
 - c. të drejtën për të ndërtuar, operuar dhe mirëmbajtur Aeroportin në Vendndodhje dhe Koncesionari do të mbulojë të gjitha rreziqet dhe kostot që lindin nga ose në lidhje me Punimet dhe do të kenë të drejtat e përdorimit të nevojshme për të zbatuar Kontratës së Koncesionit.

3. Të ndryshme

- 3.1 Autoriteti Kontraktues do të nënshkruajë, dorëzojë, dhe do të paraqesë të gjithë dokumentet që do të kërkohen në mënyrë të arsyeshme nga drejtoria rajonale përkatëse të Agjensisë Shtetërore të Kadastrës për regjistrimin e të drejtave të përdorimit dhe të drejtën e kalimit në lidhje me Vendndodhjen, sipas nenit 2 të Kalendarit të Dorëzimit të Vendndodhjes.
- 3.2 Kjo Shtojcë e Dorëzimit të Vendndodhjes është nënshkruar nga Palët këtu në _____ kopje në gjuhën shqipe dhe _____ kopje në gjuhën angleze, duke u konsideruar secila si një kopje origjinale (në rast konflikti, version në gjuhën angleze do të mbizotërojë).

[pjesa e mbetur lënë qëllimisht bosh]

FAQJA E NËNSHKRIMIT

Në emër të

MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

.....

Në emër të

.....

Në emër të

.....

NOTERI

SHTOJCA 6 – TERMAT E REFERENCËS

AEROPORTI NDERKOMBETAR I VLORËS (VIA)

KËRKESAT TEKNIKE

Konçesionari do të referohet në kushtet sa më poshtë parashtrohen, por duke mos u kufizuar, me qëllim realizimin dhe përsosjen e veprës, produkteve e shërbimeve në kuadër të ndërtimit dhe operimit të VIA-s, duke vepruar e mbajtur në çdo kohë përcaktimet dhe standardet e përditësuara të ICAO, EC, EASA, EN, ICE, BS (kjo e fundit ku është e zbatueshme).

1. Projekti Teknik

- 1.1 Përpara fillimit të punimeve, bazuar në Masterplanin e miratuar të Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës, Konçesionari duhet të përgatisë Projektin e Detajuar Teknik (detailed design) si dhe Planin e Përgjithshëm të Aeroportit, duke përfshirë terminalin e pasagjerëve, hangarët, rrugët perimetrale të sigurisë, rrugët lidhese, rrugët e qarkullimit të mjeteve brenda aeroportit, vend qendrimin e avionëve, pistën, kullën e kontrollit të trafikut ajror, parkingun dhe zonën ku me vonë do të zhvillohet zona e kargos. Për të gjithë këto ambiente, konçesionari duhet të paraqesë skicat respektive.
- 1.2 Një Plan i Përgjithshëm i Zonës së Terminalit (ndërtesa dhe vendqëndrimi avionëve si dhe zona e mirëmbajtjes [hangarët]) dhe skicat respektive.
- 1.3 Planet e ndërtesës së terminalit të pasagjerëve duke treguar dimensionet e secilës zonë veçmas sipas skicave respektive si dhe ndërthurjen nëse ndërtimi i terminalit do të realizohet me faza.
- 1.4 Përshkrimi i mënyrës së ndriçimit dhe specifikimi i llojit të ndriçimit për Terminalin e Pasagjerëve si dhe të gjitha zyrat e ambientet publike, hangarët dhe kullën e kontrollit të trafikut ajror, sipas skicave respektive.
- 1.5 Perspektiva e ndërtimit të terminalit të pasagjerëve, hangarëve dhe Kullës së kontrollit të trafikut ajror sipas skicave respektive
- 1.6 Plani i Qarkullimit të Trafikut në aeroport, që tregon kapacitetin dhe specifikimet e rrugëve si dhe drejtimin e taksive, autobusëve, të vënë në dispozicion të pasagjerëve të cilët largohen dhe parkingun për makinat e pasagjerëve e të personelit të aeroportit. Ky plan përshkruan ndarjen e rrugëve ajrore dhe tokësore, si dhe masat e sigurisë në kombinimin e të dyjave. Gjithashtu tregon se si do të drejtohet/lejohet qarkullimi në secilën fazë për Albcontrol dhe banoret lokale (jashtë Zonës së Koncesionit).
- 1.7 Plani i detajuar i zbatimit të projektit.
- 1.8 Në fazën e projektimit konçesionari duhet të sigurojë që standartet e ICAO, EC, EASA si dhe standartet e ndërtimit do të jenë plotësuar

2. Masterplani dhe Masterplani i Përditësuar

- 2.1 Konçesionari duhet të përmirësojë dhe zhvillojë Masterplanin e Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës. Ky përmirësim duhet të përfshijë si minimum:
 - a. Një plan kryesor afatgjatë duke parashtruar zonat që do të zhvillohen dhe shfrytëzimin e tokës brenda dhe jashtë perimetrit të Aeroportit (airside dhe landside);

- b. Parashikimet e trafikut; për pasagjerët, avionët si dhe parashikimet për tonazhet e kargos, duke përfshirë periudhën e ngarkuar dhe diagramet;
 - c. Skicat e infrastrukturës në zonën ajrore (airside) pista, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimi avionëve;
 - d. Planin e zonës së terminalit, terminali, hangarët dhe skicat e elementeve tokësore;
 - e. Infrastruktura mbështetëse; karburanti, zjarri dhe shpëtimi, nënstationet
 - f. Qendrën e kargos;
 - g. Ndërtesën e Administratës së Aeroportit;
 - h. Mjetet e navigimit ajror, duke u bazuar në të dhënat e marra nga Albcontrol, telekomunikacioni dhe ndriçimin;
 - i. Siguria, në kuptimin e masave të marra në lidhje me sigurinë e njerëzve dhe mallrave nga ndërhyrjet e paligjshme;
 - j. Rrugët Lidhëse; rruga perimetrale dhe rrugët e fushës ajrore (airside);
- 2.2 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përfshijë një program zhvillimi me faza për Aeroportin që të plotësojë kërkesat e parashikuara të trafikut ajror gjatë periudhës së koncesionit.
- 2.3 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përfshijë Zonën e Ndalar për të mundësuar funksionimin e Aeroportit.
- 2.4 Konçesionari do të përcaktojë vendndodhjen e impiantit të trajtimit të ujërave të zeza në Masterplanin e Përditësuar të Aeroportit.
- 2.5 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përmbajë specifikimet e detajuara për pistën, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimin e avioneve. Masterplani mund të konsiderojë ndërtimin e pistës dhe rrugëve lidhëse me faza duke mos cenuar operimin pa kufizime të avionëve të parashikuar për kategorinë 4E të aeroportit.
- 2.6 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përmbajë mënyrën e llogaritjes së Numrit Klasifikues së Fortësisë së Asfaltit PCN për pistën, rrugët lidhëse (taxiëay) dhe vendqëndrimin (apron).
- 2.7 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përfundohet dhe do t'i dorëzohet Autoritetit Kontraktues.
- 2.8 Konçesionari do të rishikojë në mënyrë periodike Masterplanin e Përditësuar të Aeroportit një herë në pesë vjet.
- 2.9 Konçesionari do të zhvillojë dhe vërë në funksionim Aeroportin gjatë periudhës së Koncesionit në përputhje me Masterplanin e Përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit.

3. Terminali i Pasagjereve

- 3.1 Konçesionari do të projektojë, komisionojë, ndërtojë, dhe mbajë në funksionim e mirembajë ndërtesën e Terminalit në përputhje me Projektin Teknik të Miratuar dhe fazat e dakordësuara të zhvillimit të tij.
- 3.2 Konçesionari do të garantojë që Terminali, pas fillimit të operimit dhe përpara fillimit të zgjerimit të tij, të përballojë të paktën 370 000 mije pasagjerë në vit, dhe barasvlerën e 340 pasagjerëve për ore sipas Standardit të Nivelit TPHP (Numri pasagjerëve në oret pik).
- 3.3 Konçesionari do të garantojë që pajisjet e nevojshme për Fazën e parë të Terminalit do të jenë të përshtatshme për të përballuar nivelet e mëposhtme të trafikut të pasagjerëve në përputhje me Standardet:

TPHP (Numri pasagjereve ne oret pik)	333	453	604
	Fillimi Operimeve pas përfundimit të Fazës parë të Terminalit	Faza dyte 4 vjet pas fillimit të operimeve	Faza trete: 8 vjet pas fillimit të operimeve
Numri i pasagjerëve në vit	360 000	500 000	670 000

- 3.4 Konçesionari do të garantojë që gjatë Fazës së parë të operimit Terminalit, do të mbaje standartet e shërbimeve të IATA, për nivelin e shërbimit i cili në çdo kohë nuk do të bjerë nën nivelin C, në lidhje me trafikun e njëanshëm të pasagjersve. Konçesionari do të sigurohet që Terminali të planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të Aeroportit në 3 milion pasagjerë në vit.
- 3.5 Konçesionari do të sigurohet që sipërfaqja e përgjithshme e Fazës së parë të Terminalit të Ri, të jetë të paktën 5,000 metra katrorë.
- 3.6 Konçesionari do të planifikojë (Fazën e parë, Fazën e dytë dhe Fazën e tretë) në përputhje me kërkesat për veçueshmëri dhe shfrytëzim sipas standardeve dhe praktikave të Bashkimit Evropian (duke përfshirë por pa kufizim në Marrëveshjen Schengen) dhe do të zbatojë këto standarde dhe praktika kurdo që ato të jenë të zbatueshme në Shqipëri. Konçesionari do të respektojë standartet dhe praktikat shqiptare për sigurinë, kalimin e kufirit (emigracionin) dhe doganat.
- 3.7 Konçesionari do të garantojë që aktivitetet tregtare me pakicë, baret dhe restorantet të jenë të disponueshme që në fillimin e operimeve të Terminalit.
- 3.8 Konçesionari do të sigurohet që salla e biznesit në Terminal të jetë në përdorim që në fillim të operimeve.
- 3.9 Konçesionari do të garantojë që hapësira në Terminal të plotësojnë nevojat e personelit (që do të punësohen) pa përfshirë personelin që do të punojë në zonën e operimeve (maneuvering area).
- 3.10 Konçesionari do të projektojë hapësirat e zyrave në mënyra që të sigurojë numrin e zyrave të përbashkëta dhe individuale të nevojshme për të përmbushur detyrat e kërkuara.
- 3.11 Hapësira e zyrave do të përfshijë tualete, mensë, dhe elemente të tjera të nevojshme në një strukturë të tillë.

3.12 Pajisjet Mekanike:

a. Ftohja, ventilimi dhe ajri i kondicionuar:

- i. Terminali do të ketë të instaluar sisteme ventilimi dhe kondicionimi në mënyrë të tillë që temperatura dhe ajri brenda ambienteve të terminalit dhe zyrave të jetë e pershtatshme;

- ii. Zyrat e Mbyllura në brendësi të Terminalit do të pajisen me ventilatorë;
- iii. Në varësi të intensitetit të ftohjes së kërkuar, kapaciteti i këtij sistemi do të optimizohet nga Konçesionari me qellim që të kursejë energji me kusht që të ruajë një temperaturë të caktuar në hapësirat e brendshme;
- iv. Konçesionari do të sigurohet që temperatura e ambienteve gjatë sezonit veror ne Terminal nuk do të kalojë 26°C. Temperatura e brendshme e Terminalit do të rregullohet mbi bazën e temperaturës së jashtme dhe nevojës për të mbajtur një temperaturë të përshtatshme për të gjithë personelin që punon brenda Terminalit si dhe për të gjithë kategoritë e pasagjerëve. Sistemi i ftohjes do të projektohet pa teprica në sistem. Zonat e mbyllura të standardeve me të ulëta, siç janë magazinat, zonat me lagështirë dhe impiantet teknike do të ventilohen gjatë gjithë ditës. Aparatet për shtimin e lagështirës në ajër nuk do të konsiderohen;
- v. Një sistem i integruar i administrimit të ndërtesës do të kontrollojë kapacitetet e sistemeve mekanike të Terminalit;

b. Punimet Hidraulike;

- i. Zonat sanitare (tualetet) do të pajisen nga Konçesionari me kaseta uji të montuara në mur, urinale, lavamanë dhe aksesoret e përshtatshëm në përputhje me standardet dhe certifikimet ndërkombëtare;
- ii. Furnizimi me ujë të pijshëm në instalimet hidraulike dhe për konsumatorët do të garantohet nga Konçesionari nëpërmjet një rrjeti të shpërndarjes së ujit në ndërtesë. Uji i ngrohtë do të sigurohet me anë të ngrohëseve elektrike individuale;
- iii. Shoqëria do të instalojë një sistem kanalizimi në terminal, për të siguruar që ujërat e zeza kullohen në linjën e jashtme të kanalizimit;
- iv. Terminali do të pajiset nga Shoqëria me një sistem kullimi;

c. Mbrojtja e terminalit nga zjarri

- i. Ndërtesa e Terminalit duke qene e një lloji të veçantë kërkon një sistem të përparuar të mbrojtjes nga zjarri. Konçesionari do të instalojë një numër të mjaftueshëm zjarr - shuarësish në Terminali;
- ii. Terminali do të pajiset nga konçesionari me një sistem mbrojtjeje spërkatës. Vetëm dhomat e mbyllura dhe zonat me rrezikshmëri të ulët zjarri mund të përjashtohen nga ky sistem;
- iii. Një numër i mjaftueshëm hidratantesh dhe shuarësish zjarri do të instalohen në vende të dukshme dhe ato të caktuara në Terminal nga konçesionari në përputhje me standardet projektuese më të mira ndërkombëtare, të kërkuara e certifikuar për mbrojtjen nga zjarri;
- iv. Konçesionari do të sigurohet se sistemi mekanik i nxjerrjes së tymit në Terminal do të arrijë një shkallë ndërrimi të ajrit në 7 herë / 1 orë dhe ky sistem do të rregullohet automatikisht;

d. Pajisjet Elektrike:

- i. Të gjitha sistemet/pajisjet në vijim do të sigurohen nga Konçesionari, përveç rasteve kur shprehimisht parashikohet ndryshe në legjislacion e dokumente të tjerë të dakordësuar;
- ii. Kodet e mëposhtme janë të zbatueshme në lidhje me sistemet dhe instalimet elektrike:
 - ICAO;
 - EN Standardet Evropiane;

- BS Standardet Britanike;
 - ICE Komiteti Ndërkombëtare Elektrik;
- iii. Terminali do të furnizohet me energji me voltazh të ulët ("LV"). Për konsumatorët kryesore si spërkatësit, furnizimi me voltazh të mesëm mund të jetë një alternative. Furnizimi me voltazh të mesëm ("MV") do të përputhet me përshkrimin e rrjetit të jashtëm elektrik.
 - iv. Për furnizimin me voltazh të ulët në Terminal, pikat kryesore të shpërndarjes (MOBs) dhe të nën-shpërndarjes (SOBs), do të instalohen në një ndërtesë të veçantë. Dhoma në të cilën do të instalohen MOB, SOB dhe panelet përkatëse do të mbahet e mbyllur.
- 3.13 Në Terminal do të instalohet një sistem telefonik/intercom. Një kabëll rrjeti do të instalohet në Terminal duke filluar nga komunikimet qendrore MOB brenda zonës së zyrave të Terminalit. Pajisjet qendrore të këtyre sistemeve do të vendosen në dhomën kryesore të komunikimeve (data center) dhe do të shpërndahen ku të jetë e nevojshme. Të gjitha pajisjet aktive të nevojshme të sistemit, si serveri, ruteri, nyjet, urat dhe të ngjashme me to, do të jenë siguruara. Për qëllime mbikëqyrje, kamerat dhe monitorët për Televizionet me Rrjet të Mbyllur (ÇTV) për përdorim të brendshëm dhe të jashtëm do të sigurohen dhe mbahen në gjendje funksionale 24 orë në ditë.
- 3.14 Sistemi i Lajmërimit të Informacionit të Fluturimeve. Do të vendosen mjaftueshem ekrane të sheshta në vendet e përshtatshme, duke përfshirë:
- a. Ambientet e ngritjes (departure hall);
 - b. Ambientet e sallës së biznesit;
 - c. Zonën e check – in;
 - d. Zonën marrjes së Bagazheve;
 - e. Ambientet e mbërritjes (Arrival Hall);
- 3.15 Sistemi i Trajtimit të Bagazheve do të sigurohet, vihet në funksionim dhe mirëmbahet nga Konçesionari ose nën-kontraktorët e tij dhe do të plotësojë kushtet e standardet minimale vijuese ose kushte e standarde më të larta nëse ka/do të ketë. Sistemi i Trajtimit të Bagazheve në Terminal do të jetë i përshtatshëm që të trajtojë se paku valixhet me gjatësi maksimale prej 1,000 mm, gjerësi 750 mm dhe lartësi 650 mm. Peshë maksimale do të jetë 50 kg për valixhe. Ky sistem është i projektuar të funksionojë në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe me 100 % kontroll të bagazheve. Metodot për trajtimin e bagazheve me madhësi më të madhe se kapaciteti i Sistemit të Trajtimit të Bagazheve do të sigurohen nga Konçesionari.
- 3.16 Trajtimi bagazheve për ngritjet (Departure) si më poshtë:
- a. Të gjitha pikat e kontrollit të hyrës do të jenë të pajisura me dy rripa konvejeri. Rripi i parë do të ketë një pajisje për të kontrolluar peshën me dy ekrane, njëri për kontrollorin dhe tjetri për pasagjerin, ndërsa rripi i dytë do të përdoret për të dërguar bagazhet në rripin kryesor të konvejerit mbrapa sporteleve të kontrollit;
 - b. Në fund të secilit nga rripat e konvejerit do të vendoset nga një qelize foto-elektrike në mënyrë që secila nga bagazhet të presë derisa të shfaqet një hapësirë në rripin e konvejerit kryesor, dhe me pas valixhet do të kalojnë në rripin e konvejerit kryesor. Secili rrip konvejeri kryesor kalon nëpër një pjesë me rrula për në zonën e kontrollit. Valixhet më të mëdha mund të kontrollohen me dorë në dy tavolinat për orët më ngarkesë;

- c. Të gjitha valixhet do të trajtohen si të "dyshimta" kur futen në Sistemin e Trajtimin të Bagazheve. Bagazhet do të kalojnë nga kontrolli nëpërmjet rripit të konvejerit në makinën e kontrollit. Imazhi i valixhes do të shfaqet në një ekran kompjuteri nëpërmjet të cilit kontrollori mund të vendosë nëse valixhja mund të kalojë apo është akoma e "dyshimtë". Të gjitha valixhet e "dyshimta" mund të kontrollohen manualisht ose të sqarohen me pasagjerin. Valixhet që kontrollohen manualisht me pas kalojnë në rripin e konvejerit. Ky rrip konvejeri do të transportojë të gjitha valixhet nëpërmjet një pjese me rrula në një karusel. Në karusel valixhet do të rrotullohen derisa të vendoset në ndonjë prej karrocave të cilat janë në anë të karuselit.

3.17 Trajtimi bagazheve ne mbërritje (Arrival):

- a. Sistemi i Mbërritjeve do te përbëhet nga minimumi dy rripa konvejeri për bagazhet. Bagazhet mbërritëse mund të ngarkohen manualisht nga karrocet në pjesën e përforcuar te rripit të konvejerit ne zonat jo-publike dhe te dërgohen ne ambjentin prites te bagazheve ne zonen e mbërritjeve. Ne këtë zone pasagjeret mund te tërheqin bagazhet e tyre nga karuseli;
- b. Koncesionari do te siguroje dhe përdorë sisteme me shkallë kapaciteti, funksionaliteti, besueshmërie dhe fortësie të provuar dhe vërtetuar për te gjitha procedurat e kontrollit te bagazheve, pasagjereve dhe kargos. Personeli i Sigurisë se Aeroportit (kontrolloret dhe mbikëqyrësit) do te përgatiten ne lidhje me përdorimin e ketyre paisjeve;

3.18 Ndrichimi:

- a. Koncesionari do te sigurojë ndriçim të përshtatshëm në Terminal më qëllim që ta bejë përdorimin e këtij terminali të kënaqshëm dhe të përshtatshëm për pasagjeret dhe njerëzit që i përcjellin ata;
- b. Koncesionari do të siguroje pajisje orientimi në mënyrë që përdoruesit e terminalit të dallojnë ambientet e interesit, hyrjet/ daljet, si dhe hapësirat e veçanta, si p.sh zona e largimit, kontrolli, zona e mbërritjes, e kalimit kufitar, dogana, dhe zona tregtare. Ndhma orientuese do të jepet me anë të një sistemi lehtësisht të kuptueshëm të temperaturave të ndryshme të dritës për te theksuar zonat e sipërpërmendura;
- c. Ndricim i drejtpërdrejtë mund të përdoret në ambjentet e mbërritjes, largimit, doganat, kontrollit të sigurisë, kontrollit të pasaportave dhe ambjenteve tregtare;
- d. Ndrichime jo të drejtpërdrejta mund të përdoren për të dhënë ndriçim të përgjithshëm të ndërtesës së Terminalit;
- e. Pemët apo dekoracioni jashtë Terminalit do të ndriçohen me drita që instalohen poshtë tyre;
- f. Koncesionari do të përgatisë përpara zbatimit specifikimet e ndriçimit sipas kërkesave të mësipërme;

3.19 Strukturimi:

- a. Terminal do të këtë formën në përputhje me Masterplanin e Aeroportit;
- b. Koncesionari do të paraqesë një narrativë të konstruksionit që do te jetë pjesë e projektit teknik;
- c. Projekti strukturor do te realizohet në përputhje me Normativat Evropiane të Ndërtimit (Eurocode);

4. Hapësirat Operacionale të Terminalit

- 4.1 Konçesionari do të sigurojë të paktën këto pajisje për përdorim në Terminalin e pasagjerëve në momentin që ky terminaldo të fillojë operimet për trafik pasagjerësh:
- a. Sportele check-in dhe sistem për përdoruesit e Terminalit (në përputhje me masterplanin e vënë në dispozicion);
 - b. Ekrame për shfaqjen e informacionit;
 - c. Rryme elektrike në të gjitha prizat;
 - d. Ndriçimi elektrik;
 - e. Ndriçimi ne raste emergjence;
 - f. Ujë në të gjitha instalimet hidraulike dhe kanalizime për të gjitha instalimet e kanalizimeve;
 - g. Linja telefoni për të komunikuar dhe transferuar të dhëna në të gjitha instalimet përkatëse;
 - h. Pajisje për trajtimin e bagazheve në hapësirat e Mbërritjes dhe Nisjes nga vendi;
 - i. Pika informimi për pasagjeret dhe kërkesat e publikut;
 - j. Pajisje dhe komoditete për shërbimet policore, doganore, dhe ato të shëndetësisë;
 - k. Pajisjet e Ndhmës së Shpejtë dhe furnizimet përkatëse mjekësore;
 - l. Kabinat e telefonisë publike;
 - m. Tualetet (meshkuj, femra dhe personat me aftësi të kufizuara);
 - n. Pikat e këmbimit valutor;
 - o. Pika të aktivitetëve të makinave me qera
 - p. Pajisjet e kontrollit të bagazheve me rreze-x;
 - q. Pajisjet për dallimin e metaleve, eksploziveve dhe sendeve të tjera të palejuata në bordin e avionit;
 - r. Karrocet e bagazhit;
 - s. Zonat e caktuara për publikun;
 - t. Pajisjet e veçanta për personat me aftësi të kufizuara;
 - u. Sistemet e dallimit të zjarrit dhe impiantet ujë hedhëse;
 - v. Sistemet mbështetëse të Teknologjisë së Informacionit.

5. Hapësira për Mirëmbajtjen (hangarët)

- 5.1 Koncesionari do të planizojë, projektojë, ndërtojë pjesën e hangarëve për mirëmbajtjen e avioneve si dhe vendqendrimin përkatës që të akomodojë avionë të rëndë (ëide body) pa llogaritur A380 dhe B747 – 400 apo ekuivalentet e tyre.
- 5.2 Zona mirëmbajtjes do të mundësojë ambiente të mbyllura dhe të hapura ku do të kryhen aktivitetet e mirëmbajtjes.
- 5.3 Konçesionari mund të zhvillojë këtë hapsirë në faza të ndryshme të zhvillimit të aeroportit dhe vete ndërtimi mund të bëhet me faza.
- 5.4 Koncesionari duhet të kryejë dizenjimin e detajuar së bashku me skicat respektive.

5.5 Ndërtimi do të jetë në përputhje të plotë me standartet e ICAO.

6. Kulla e Kontrollit të Trafikut Ajror

- 6.1 Konçesionari në bashkëpunim me Albcontrol do të projektojë dhe ndërtojë kullën e kontrollit të trafikut ajror në Aeroportin Ndërkombëtar të Vlorës.
- 6.2 Projektimi dhe ndërtimi do të bazohet në konceptin e dizanjit sipas hapsirave funksionale që do të vihen në përdorim nga Albcontrol.
- 6.3 Pamja e jashtme e kullës së kontrollit do të jetë e pandyshuar nga dhe sipas dizajnit të Masterplanit.
- 6.4 Standarti i ndërtimit duhet të jetë i një cilësie të lartë sipas standarteve EN, ICE, BS dhe FAA.
- 6.5 Nga pikëpamja operationale ndërtimi duhet të plotësojë standartet e ICAO, EASA

7. Zona Ceremoniale VIP

- 7.1 Koncesionari do të ndërtojë dhe dorëzojë Qeverisë Shqiptare Zonën Ceremoniale VIP, bazuar në projektin që do të vihet në dispozicion.
- 7.2 Koncesionari do të sigurojë në këtë ambient utilitetet e nevojshme dhe instalimet në lidhje me sigurinë.
- 7.3 Koncesionari do të sigurojë në këtë ambient minimalisht shërbimet e mëposhtme:
 - a. Check in;
 - b. Ekran të sheshtë informues mbi fluturimet
 - c. Pozicion për kontrollin e pasaportave
 - d. Kontrollin e sigurisë
 - e. Mjete të pershtatshme transporti për VIP.

8. Infrastruktura e Aeroportit

8.1 Vendqëndrimi Avionëve (Apron)

- a. Konçesionari do të ndërtojë vendqëndrimin e avionëve sipas përcaktimit në Masterplanin e Përditësuar të Aeroportit të Vlorës. Projektimi dhe modeli i zgjerimit të vendqëndrimin të avionëve do të bëhet në përputhje me Aneksin 14 të ICAO Volume 1: Projektimi Aeroporteve dhe Veprimtaritë dhe Manualët e Projektimit të Aeroporteve Volumi 2: Rrugët Lidhëse, Vendqëndrimet e Avionëve dhe Gjiret Mbajtëse dhe Volumi 3: Sipërfaqet.
- b. Konçesionari do të jetë përgjegjës për të siguruar që të gjitha punimet me beton në lidhje me ndërtimin e vendqëndrimin të Avionëve do të kryhen në përputhje me skemën e Garantimit të Cilësisë BS EN ISO 9000 apo skemë tjetër të njëjtë standard ndërkombëtar apo më të lartë.
- c. Përbërësit e ndryshëm, materialet dhe trajtimi, përzjerja dhe vendosja e shtresës së betonit duhet të jenë në përputhje me standartet Britanike në vijim ose standarde të ngjashme të

njohura ndërkombëtarisht siç përcaktohen në Shtojcën 17 (Kodet, Standardet, Rregulloret dhe Botime të tjera).

- d. Vendqendrimi avionëve mund të zhvillohet me faza gjatë periudhës konçesionare. Fazat e ndërtimit të vendqendrimit duhet të jenë të parashtruara në Masterplanin e përditësuar e të miratuar të Aeroportit.
- e. Numrit Klasifikues së Fortësisë PCN e vendqendrimit të avionëve do të jetë e njëjtë me atë të pistës.

8.2 Rrugët Lidhëse (Taxiways)

- a. Konçesionari do të ndërtojë rrugët lidhëse në përputhje me Masterplanin e përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit të Vlorës. Fortësia e asfaltit PCN të rrugëve lidhëse (taxiway) duhet të jetë e njëjtë me atë të pistës.
- b. Konçesionari do të ndërtojë rripin e rrugevelidhëse (taxiwaystrip) në përputhje me kërkesat e Masterplanit të përditësuar dhe të miratuar me të njëjtat parametra si ato të rrugëve lidhëse.
- c. Planifikimi, projektimi dhe punimet e ndërtimit të rrugëve lidhëse duhet të bëhen në përputhje me kushtet e Aneksit 14 të ICAO Volumi 1 si dhe Manualin e Projektimit të Aeroporteve Pjesa 2 dhe 3.
- d. Rrugët lidhëse (taxiway) mund të zhvillohen me faza gjatë periudhës konçesionare. Fazat e ndërtimit të rrugëve lidhëse duhet të jenë të parashtruara në Masterplanin e përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit.
- e. Konçesionari do të garantojë e mbajë përgjegjësiqë të gjitha punimet me beton për ndërtimin e rrugëve lidhëse do të kryhen në përputhje me skemën e Garantimit të Cilësisë BS EN ISO 9000 apo skemë tjetër të njëjtit standard ndërkombëtar apo më të lartë.
- f. Përbërësit e ndryshëm, materialet dhe trajtimi, përzierja dhe hedhja e shtresës së betonit duhet të jenë në përputhje me standardet Britanike në vijim ose standarde të ngjashme të njohura ndërkombëtarisht siç përcaktohen në Shtojcën 17 (Kodet, Standardet, Rregulloret dhe Botime të tjera).

8.3 Kullimi

- a. Konçesionari do të projektojë e ndërtojë sistemin e kullimit të fushës ku do të ndërtohet Aeroporti në përputhje me kërkesat e Qarkores së FAA 150/5320 (Sistemi Kullimit të Aeroportit) dhe, aty ku nevojitet, përcaktimet e BS EN 752 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- b. Konçesionari do të projektojë sistemin e kullimit për një periudhë 100 vjeçare me një standard i cili siguron që infrastruktura e Aeroportit nuk mund të përmbetet me shpesh se 1 (një) herë në 10 (dhjetë) vjet, ndërsa Terminali jo më shumë se 1 (një) herë në 50 (pesëdhjetë) vjet.

- c. Konçesionari do te mirëmbajë dhe përmirësojë sistemin e kullimit në mënyrë që fusha e Aeroportit të jetë në përputhje me kushtet e standardet e nevojshme në kohën kur do t'i transferohet Qeverisë Shqiptare, me përfundimin e Periudhës së Koncesionit.
- d. Konçesionari do te instalojë mbledhës karburanti/vajrash në vendqëndrimin e Avionëve dhe në të gjitha zonat e tjera të furnizimit me karburant. Mbledhësit duhet të jenë të klasit të 2-të dhe te përputhen me standardet BS EN 858, apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- e. Konçesionari do të sigurojë gjatë gjithë Periudhës së Koncesionit që mbetet në vendqëndrimin e Avionëve dhe ato për shkak të furnizimit me karburant do të evadohen nëpërmjet një mbledhësi me qëllim parandalimin e ndotjes së ambientit e veçanërisht burimeve ujore.
- f. Konçesionari do të garantojë që çdo zonë që do të përdoret për furnizim me karburant do të plotësojë kushtet e përcaktuara në NFPA 415 (Standardet e Ndërtesave të Terminaleve të Aeroportit, Gropave të Kullimit të Karburantit, dhe Rrugicat e Ngarkimit) apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- g. Konçesionari do te jetëpërgjegjës për të garantuar mirëmbajtjen dhe izolimin e pusëve dhe strukturave të tjera kulluese në mënyrë që të parandalohet maksimalisht mundësia e dëmtimit të avionëve të cilët dalin nga pista/korsia aksidentalisht apo në rasteemergjence.

8.4 Pista

- a. Konçesionari do të projektojë, ndërtojë, komisionojë, shfrytëzojë e mirëmbajë pistën dhe pjesët e lidhura me të. Konçesionari duhet të ndërtojë pistën duke përllogaritur PCN e duhur bazuar në kategorinë 4E të aeroportit, me një garanci operimi të pakufizuar prej minimumi 20 vjet.
- b. Drejtimi i pistës do të jetë në drejtimin 13/31 dhe gjatësia e saj do të jetë 3000m në Fazën e Parë e do të zgjatet në 3200m nëse do të e nevojshme.
- c. Konçesionari do të ndërtojë rripin e pistës (runway strip) në përputhje me kërkesat e Masterplanit të përditësuar dhe të miratuar me të njejtat parametra si ato të pistës.
- d. Konçesionari do të pajisë me sinjalistikën përkatëse dhe do të garantojë që sinjalizuesit të ndërtohen dhe mbahen në kushtet e përcaktuara nga ICAO Shtojca 14; dhe të rinovohen sipas standardeve të përcaktuara në BS 3262, apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- e. Konçesionari do të garantojë që në pistë nuk do të formohen pellgje me ujë të ndenjtur dhe që të gjithë ujërat sipërfaqësore do të rrjedhin e grumbullohen me efikasitet në sistemin e kullimit.
- f. Planifikimi, projektimi dhe punimet e ndërtimit të pistës duhet të realizohen në përputhje me kushtet e Aneksit 14 të ICAO dhe në Manualin e Projektimit të Aeroporteve.
- g. Konçesionari do të marrë masa dhe të garantojë që të gjitha punimet me beton për ndërtimin e rrugëve lidhëse do të kryhen në përputhje të plotë me skemën e Garantimit të

Cilësisë BS EN ISO 9000 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.

8.5 Brezi Jeshil i Pistës dhe i Rrugëve lidhëse

- a. Konçesionari do të ndërtojë e mirëmbajë brezin jeshil (strip) të pistës dhe të rrugëve lidhëse (taxiway) në përputhje me Masterplanin e përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit, në përputhje me standartet e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO dhe në Manualin e Projektimit të Aeroporteve.
- b. Konçesionari do të garantojë që rripat e pistës të jenë në çdo kohë të pastër nga çdo pengese që mund të rrezikojë avionët që përdorin aeroportin.
- c. Konçesionari do të largojë çdo pengesë statike brenda rripave të pistës dhe rrugëve lidhëse përputhje me standartet dhe praktikatat e përcaktuara në ICAO Shtojca 14.
- d. Konçesionari do të garantojë që rripat e xhepat e pistës (shoulders) dhe korsitë do të kenë disnivel të mjaftueshëm me qëllim lehtësimin e rrëshqitjes së ujit nga sipërfaqja. Xhepat do të projektohen në mënyrë të tillë që të kenë forcë të mjaftueshme për të zvogëluar dëmtimet e avionëve të cilët dalin nga pista aksidentalisht apo në raste emergjence. Xhepat do të projektohen në mënyrë të tillë që të kenë kapacitet të mjaftueshëm për të lejuar hyrjen e njësive të shpëtimit dhe të mbrojtjes nga zjarri apo të automjeteve të tjera të ndihmës së shpejtë apo të operimeve aeroportuale.
- e. Konçesionari do të mirëmbajë gjatë gjithë periudhës konçesionare sipërfaqen e fushës së Aeroportit në përputhje me kushtet e parashikuara nga ICAO Manuali Shërbimeve të Aeroportit Pjesa 2 dhe ICAO Manuali i Projektimit të Aeroportit Pjesa 3. Konçesionari do të hartojë një program mirë mbajtjeje për të gjitha sipërfaqet e Aeroportit nëpërputhje me formatin e dakordësuar ndërmjet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar AAC dhe Konçesionari përpara fillimit të operimeve.
- f. Konçesionari do të mirëmbajë të gjithë brezat dhe xhepat e pistës (shoulders) si dhe të rrugëve lidhëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në ICAO Shtojca 14 dhe ICAO Manuali Projektimit të Aeroporteve Pjesa 2.

9. Pajisjet e Aeroportit

- 9.1 Konçesionari do të jetë përgjegjëse për sigurimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rinovimin e mjeteve që do të operojnë në zonën brenda rrethimit (airside) për të lehtësuar veprimtarinë e aeroportit, në përputhje me volumin e trafikut të pasagjerëve dhe kargos, si dhe të përshtatur me llojet e avionëve që fluturojnë, në plotësim të normave e kushteve të nevojshme mirëmbajtje normale (referuar matjes së cilësisë).
- 9.2 Konçesionari do të ndërtojë një ndërtesë me qëllim strehimin e automjeteve e pajisjeve të mirëmbajtjes që do të përdoren brenda rrethimit (airside) gjatë kohës kur këto automjete e pajisje nuk janë në përdorim apo gjatë periudhës së mirëmbajtjes.
- 9.3 Ndërtesa e Pajisjeve të Anës së Aeroportit do të planëzohet në afërsi të vendqëndrimit të Avionëve, sipas parashikimeve përkatës në Masterplanin e përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit.

10. Rruga perimetrale Brenda rrethimit të aeroportit dhe perimetri i rrethimit të sigurisë së aeroportit

10.1 Rruga Perimetër nga ana e Aeroportit:

- a. Konçesionari do të ndërtojë një rrugë perimetër Brenda zonës së rrethuar (airside) e cila do të jetë pjesë e sistemit të sigurimit të perimetrit të aeroportit. Drejtimi i kësaj rruge do të ndjekë drejtimin e rrethimit të perimetrit me qëllim që të lejojë mbikëqyrjen e terë gjatësisë së rrethimit.
- b. Rruga e perimetrit do të jetë e gjerë 3.5 metra, me një korsi, me pendenceë të mjaftueshme për të lehtësuar rrëshqitjen e zhveshjeve të sipërfaqes. Konçesionari do tëgarantojë që kjo rrugë do të jetë e shtruar dhe mirëmbahet në mënyrën që të lehtësojë qarkullimin e automjeteve të patrullave të sigurimit.

10.2 Rrethimi i Perimetrit

- a. Konçesionari do të projektojë, ndërtojë rrethimin e perimetrit të sigurisë dhe do të mirëmbajë këtë rrethim me qëllim kontrollin në segmentet hyrëse në zonat me trafik të kufizuar të aeroportit në përputhje me përcaktimet e ICAO Shtojca 17 - Standardet Ndërkombëtare dhe Praktikrat e Rekomanduara.
- b. Rrethimi i perimetrit të sigurisë do të jetë në përputhje të plotë me standardet BSI722: Pjesa 10 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht. Ky rrethim do të futet në tokë në thellësinë 300mm nga sipërfaqja e përfunduar. Lartësia e rrethimit mbi tokë do të jetë 2.4 metër, me majat e hekurave të drejtuara nga jashtë dhe me tre radhe tel me gjemba.
- c. Konçesionari do të përdorë një sistem vëzhgimi me kamera CCTV me rezolucion të lartë përgjatë rrethimit të sigurimit të perimetrit për të mundësuar vëzhgimin e të gjithë pjesëve të perimetrit nga një pikë kontrolli qendrore. Kamerate CCTV do të jenë të tilla që të mundësojnë monitorimin me rezolucion të lartë pavarësisht kushteve të motit, ditën dhe natën
- d. Konçesionari do të përdorë një sistem ndriçimi përgjatë perimetrit të sigurisë me një nivel drite 5lux.
- e. Konçesionari do të krijojë dhe mirëmbajë një brez tokësor prej 3 metrash në te dy anët e rrethimit të perimetrit të sigurimit.
- f. Konçesionari do të garantojë që të gjitha hyrjet e sigurisë për automjetet, hyrjet për këmbësoret dhe crash-gates në të gjithë perimetrin e rrethimit të jenë në përputhje me standardet BS 1722, Pjesa 10 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.

11. Shërbimet Utilitare

11.1 Energjia Elektrike

- a. Konçesionari do të sigurojë energji elektrike të vazhdueshme për furnizimin e Terminalit të Ri, qendrës së operacioneve, hapësirën e mirëmbajtjes së avioneve (hangarët), Kullën e kontrollit të trafikut ajror si dhe të gjitha sistemet e tjerë në funksion të operimit të aeroportit; me kapacitet për zgjerim në mënyrë që të përballojë kërkesat maksimale të Aeroportit në fazat e mëvonshme të zgjerimit të tij.
- b. Konçesionari do të garantojë që sistemet dytësore të furnizimit me energji elektrike të jenë të standardeve të duhur për të përballuar ngarkesën e plotë të nevojshme për furnizimin e

Aeroportit në rastet e ndërprerjeve të furnizimit me energji elektrike nga burimet primare. Sistemi rezervë do të projektohet që të japë energji elektrike shtesë në rastet e nevojës emergjente për ndriçimin e Aeroportit, ndriçimin në zonat publike, nëndërtesat e zjarrfikëseve dhe për të vënë në funksion pajisje të tjera për operimin e sigurt të Aeroportit.

- c. Konçesionari do të garantojë që projektimi dhe instalimi i sistemeve të furnizimit me energji elektrike të Aeroportit është në përputhje me përcaktimet dhe standardet e ICAO Manualin e Projektimit të Aeroporteve Pjesa 5 - Sistemet Elektrike.

11.2 Furnizimi me Ujë

- a. Konçesionari do të garantojë furnizimin me ujë (nga më shumë se një burim) me qëllim plotësimin e nevojave të operimit në aeroport.
- b. Konçesionari duhet të sigurojë furnizim të mjaftueshëm me ujë të pijshëm që plotëson kërkesat deri në 2,5 l/s, për hapësirat aeroportuale publike, kërkesat e pasagjereve, kateringut, si dhe hapësirat në funksion të administratës apo njësive të tjera operative.
- c. Konçesionari duhet të sigurojë furnizim të mjaftueshëm me ujë për nevojat e zjarrfikësve dhe për ujitjen e hapësirave të gjelbra. Furnizimi me ujë të pijshëm për stacionin e zjarrfikësve do të realizohet përmes ndërtimit / montimit të një rezervuari me kapacitet prej 25,000 litra i cili mund të zmadhohet sipas nevojës gjatë Periudhës së Koncesionit duke marrë parasysh nivelin e trafikut dhe llojet e Avionëve që përdorin Aeroportin.
- d. Konçesionari do të ndërtojë një stacioni përforcimi që të plotësojë kërkesat në orët me të ngarkuara me 2,5 l/s.
- e. Ky stacioni përforcimi do të përfshijë (por jo vetëm këto pajisje) një depozitë të balancuar uji të pastër, një pikë kontrolli (duke përfshirë dhomën e mbikëqyrjes), dhe të gjitha pajisjet mekanike dhe elektrike të nevojshme për funksionimin e presionit me agregate rezervë për mbrojtjen e sistemit. Ky stacion do të komplementohet me instalimin e një gjeneratori të energjisë elektrike si burim dytësor energjie me kapacitet të mjaftueshëm për të furnizuar stacionin e përforcimit të ujit të pijshëm.

11.3 Ujërat e zeza

- a. Konçesionari do të instalojë dhe mirëmbajë gjatë Periudhës së Koncesionit një impiant për përpunimin e ujërave të zeza në aeroport, me qëllim trajtimin e të gjitha ujërave të zeza para se ato të shkarkohen në ujrat natyrore. Impianti i përpunimit të ujërave të zeza do të ndërtohet në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm dhe me kapacitet maksimal të mjaftueshëm për mbulimin e nevojave të Terminalit që nga faza e parë deri në fundit të zgjerimit të tij.
- b. Impianti i përpunimit të kanalizimeve të Aeroportit do të ketë kapacitet përpunimin sipas të dhënave të para-projektimit të një ngarkese për deri në 360 mijë pasagjere në vit dhe duhet të zgjerohet sipas nevojave të trafikut ajror të pasagjerëve në Aeroport nëse kalohet ky nivel në mënyrë progresive.
- c. Impianti i përpunimit të ujërave të zeza do të projektohet me kapacitet për të trajtuar edhe ujërat e zeza që do të shkarkohen nga avionët.
- d. Sistemi kanalizimeve për ujërat e zeza do të krijohet nga Konçesionari si një sistem i ri i veçantë pa lidhje me pikat sipërfaqësore të kullimit.
- e. Sistemi i kanalizimeve për ujërat e bardha do të mbledhë ujërat e ndenjura të Terminalit. Në këtë sistem do të lidhen të gjitha hapësirat e ndërtuara në Aeroport. Ujërat e zeza të mbledhura

ne Aeroport do të shkarkohen në impiantin e përpunimit të ujërave të zeza të instaluar nga Konçesionari.

11.4 Telekomunikacionet.

Konçesionari do të projektojë, instalojë, mirëmbajë dhe përmirësojë sistemin IT (përfshirë Albcontrol) për t'i shërbyer nevojave të Aeroportit. Konçesionari mund të ofrojë këto sisteme për nevojat e të tretëve, në përputhje me dakordësinë paraprake midis palëve të përmendura në këtë paragraf.

12. Rrugët e aeroportit dhe Parkingu

- 12.1 Konçesionari do të projektojë, ndërtojë e mirëmbajë rrjetin e rrugëve brenda aeroportit përfshirë dhe piken ku do të aksesohet sistemi kombëtar apo lokal i rrugëve.
- 12.2 Skicimi dhe hartat respektive duhet të paraqiten përpara fillimit të punimeve.
- 12.3 Konçesionari do të projektojë, ndërtojë dhe mirëmbajë Parkingu e Makinave, me kapacitet akomodimin e parkimit me qëndrim të gjatë dhe të shkurtër për një minimum prej 700 autoveturash në afërsi të Terminalit si dhe parking sipas konceptit “kiss and fly” përballë hyrjes në terminal.
- 12.4 Parkingu do të jetë i zgjerueshëm gjatë gjithë Fazave të periudhës së konçesionit, në përputhje me nevojat e operimit, dhe do të përfshijë zonat për akomodimin e transportit publik urban, interurban dhe ndërkombëtar, zonat për pritjen e taksive, furgonëve, dhe autobuseve të turistëve. Pesëdhjetë për qind (50%) e sipërfaqes së Parkingu do të jetë e mbuluar (me strukturë që e cila do t'u qëndrojë kushteve klimaterike në Zonën e Konçesionit) me qëllim mbrojtjen e automjeteve të parkuara nga rrezatimi i drejtpërdrejtë i diellit.
- 12.5 Konçesionari do të sigurojë ndriçimin e Parkingu gjatë orëve të natës dhe do të marrë masat e nevojshme për garantimin e sigurisë së publikut dhe për automjetet e parkuara. Biletat do t'u jepen drejtuesve të mjeteve në hyrje të Parkingu dhe dalja nga parkingu do të lejohet vetëm në këmbim të kundërbiletës së vlefshme pas pagesës së tarifës.

13. Sistemi i Ndricimit të Pistës

- 13.1 Konçesionari do të projektojë, instalojë, integrojë, komisionojë dhe mirëmbajë sistemin e ndriçimit në anët e rrugëve lidhëse (taxiway)
- 13.2 Projektimi dhe instalimi i një sistemi të tillë do të jetë në përputhje me Shtojcën 14 të ICAO-s, Manualin e Projektimit të Aeroporteve të ICAO-s, Pjesa 4, Mjetet Pamore dhe Pjesa 5, Sistemet Elektrike.
- 13.3 Konçesionari do të garantojë që furnizimi me energji elektrike në Aeroport është i mjaftueshëm për të plotësuar kërkesat në rritje për përdorimin e sistemit të ndriçimit që Konçesionari do të instalojë në anët e rrugëve lidhëse (taxiways).
- 13.4 Konçesionari do të instalojë, integrojë, përmirësojë dhe mirëmbajë një panel të monitorimit dhe kontrollit të sistemit të ndriçimit në kullen e kontrollit të trafikut.

- 13.5 Konçesionari do të instalojë, integrojë, përmirësojë dhe mirëmbajë sistemin e ndriçim në afrimit të avioneve. Projektimi dhe instalimi i një sistemi të tillë do të jetë në përputhje me Shtojcën 14 të ICAO-s, Manualin e Projektimit të Aeroporteve të ICAO-s, Pjesa 4, Mjetet Pamore dhe Pjesa 5, Sistemet Elektrike.
- 13.6 Konçesionari do të instalojë, integrojë, përmirësojë dhe mirëmbajë sistemin e ndriçim të pistës. Projektimi dhe instalimi i një sistemi të tillë do të jetë në përputhje me Shtojcën 14 të ICAO-s, Manualin e Projektimit të Aeroporteve të ICAO-s, Pjesa 4, Mjetet Pamore dhe Pjesa 5, Sistemet Elektrike.
- 13.7 Konçesionari do të mbledhë pagesat përkatëse të ndriçimit të Aeroportit nga Përdoruesit e Aeroportit.
- 13.8 Konçesionari do të jetë përgjegjës për funksionimin, mirëmbajtjen, zëvendësimin dhe kurdo e nevojshme në rastet e zgjerimit të rrugëve të shtruara, të zgjeroje të gjithë ndriçimin e përdorueshëm në Aeroport.
- 13.9 Sistemi i ndriçimit që Konçesionari do të instalojë në truallin e aeroportit kompozohet nga sa më poshtë parashtrohet:
- a. Ndriçimi i Pistës do të përfshijë anët e pistës, fundin e pistës dhe dritat kufizuese të pistës;
 - b. Ndriçimi i rrugëve lidhëse (taxiways) do të përfshijë ndriçimin e skajeve të rrugëve lidhëse dhe dritat kufizuese të rrugëve lidhëse;
 - c. Sinjalizimet udhëzuese e rrugëve lidhëse (taxiways);
 - d. Projektimi, ndërtimi, komisionimi, zhvillimi dhe mirëmbajtja e paisjeve në stacionin e ndriçimit;
 - e. Instalimi i paneleve të kontrollit dhe monitorimit të sistemit të ndriçimit në Kullën e kontrollit të trafikut ajror dhe stacionin e ndriçimit;
 - f. Mbrojtja kabllore dhe tokëzimi/ rufepritëset.
- 13.10 Të gjitha sistemet dhe pajisjet do të projektohen nga Konçesionari që të plotësojnë kushtet e ICAO për CAT I të sistemeve të ndriçimit të afrimit me precizion në pistë dhe rrugët lidhëse dhe t'i shërbejë funksionimit të pistës për mbërritjen dhe largimin në të dy drejtimet.
- 13.11 Konçesionari do të garantojë që të gjitha pajisjet e dorëzuara të jenë në përputhje me praktikat e standardet ndërkombëtare dhe të kenë besueshmëri në përdorim; kjo e provuar në aeroporte kryesore ndërkombëtare të BE.
- 13.12 Ndriçimet e përshtatshme për anët e pistës për CAT I të instaluar në të dyja anët e pistës do të kontrollohen dhe mirëmbahen nga Konçesionari kurdo që të jetë e nevojshme.
- 13.13 Ndriçimi i fundit të pistës do të instalohet dhe mirëmbahet nga Konçesionari në të dyja anët e pistës. Dritat e fundit të pistës do të jenë një-drejtimëshe dhe do të japin dritë të kuqe me intensitet të ndryshueshëm në drejtimin e pistës. Dritat e fundit të pistës do të jenë të lidhura me qarqet e dritave në anët e pistës dhe do të kontrollohen së bashku.
- 13.14 Ndriçimin e pragut të pistës (threshold light) do të instalohet nga Konçesionari në të dyja skajet kënd-drejta me akset e pistës.

- 13.15 Ndriçimi shumë drejtimesh i aneve të rrugëve lidhëse (taxiways) do të sigurohet nga Konçesionari në anët e rrugëve lidhëse.
- 13.16 Dritat ruajtëse të Pistës (për ndalimin e avionit para se të futet në pistë), do të instalohen nga Konçesionari në të gjitha pozicionet ku këto rrugë lidhëse të cojnë në pistë në përputhje me ICAO Shtojca 14. Dritat ruajtëse të pistës përbëhen nga dy çifte dritash të verdha një drejtimesh me rele alternative të vendosura në të dyja anët e rrugës lidhëse.
- 13.17 Shenjat drejtuese të rrugëve lidhëse do të sigurohen nga Konçesionari, në përputhje me ICAO Shtojcën 14, dhe do të përmbajnë shenja detyruese dhe informuese (shenja vendndodhje, shenja drejtimi dhe shenja destinacioni). Të gjitha shenjat udhëzuese të rrugëve lidhëse do të ndriçohen nga brenda dhe do të jenë të montuara në nyja bashkuese të thyeshme më qëllim që të sigurojnë pamje të qartë për pilotët që afrohen shenjës, duke ruajtur distancën nga anët e rrugëve të asfaltuara, mbështetëset e motorit dhe shfryrjet e tepërta të motorëve.
- 13.18 Të gjitha ndërtesat dhe strukturat ekzistuese në hapësirën e aeroportit që përbejnë pengesa sipas ICAO Shtojca 14, do të shënohen me drita pengesash nga Konçesionari (ose Albcontrol në rastin e strukturave dhe ndërtesave të kontrollit të trafikut ajror ose ndërtesave dhe strukturave të tjera nën kontrollin e Albcontrol, ose të palëve të treta).
- 13.19 Ndriçimi me prozektore i Vendqëndrimit të Avionëve (apron) do të sigurohet nga Konçesionari në zonat e vendqëndrimit të pasagjerëve dhe kargos. Ndriçimi i të gjitha vendqëndrimeve do të jetë në përputhje me ICAO-s Shtojca 14, seksioni 5.3.20 dhe të Manualit të Projektimit të Aeroporteve Pjesa 4: Mjetet Pamore.
- 13.20 Zona e qëndrimit të avionëve (apron) do të ndriçohet jo me pak se sipërfaqja e vendqëndrimit të avionit kurdo që kjo sipërfaqë është operacionale. Instalimet e prozektoreve të dritës do të jetë në shtylla të ngritura në një vijë të drejtë përgjatë vendqëndrimit të Avionëve. Lartësia më e madhe e shtyllave parashikohen të jetë përafërsisht 25 m.

14. Mbrojtja nga zjarri dhe shpëtimi

- 14.1 Konçesionari do të sigurojë pajisje të mbrojtjes nga zjarri dhe të shpëtimit në përputhje me standardet e përcaktuara në Shtojca 14 të ICAO-s dhe Manualin e Shërbimeve të Aeroportit të ICAO-s Pjesa 1.
- 14.2 Konçesionari do të projektojë, sigurojë dhe mirëmbajë pajisjet kundra zjarrit për shpëtimin e Aeroporteve të Kategorisë 7.
- 14.3 Konçesionari do të sigurojë nivelin e pajisjeve kundra zjarrit në përputhje të plotë me ICAO Shtojca 14 gjatë Periudhës së Koncesionit sipas zgjerimit të trafikut dhe të Aeroportit.
- 14.4 Konçesionari do të projektojë, ndërtojë e mirëmbajë një stacion zjarrfikësesh në Aeroport për të strehuar pajisjet, personelin dhe automjetet kundra zjarrit.
- 14.5 Projekti dhe vendndodhja e stacionit të zjarrfikësve do të përcaktohet në Masterplanin e përditësuar të Aeroportit.
- 14.6 Konçesionari do të sigurohet që vendndodhja e stacionit të zjarrfikësve dhe pajisjeve kundra zjarrit do të lejojë që veprimet të ndërmerren në afatet kohore si vijon; dy minuta, dhe të mos kalojnë tre minuta

për të arritur secilën anë të pistës, si dhe të gjitha pjesët e tjera të qarkullimit, në kushte optimale të zonës së operimit të avionit dhe shikueshmërisë.

- 14.7 Konçesionari do të sigurohet që stacioni i zjarrfikësve do të ketë një njësi kundra zjarrit dhe për shpëtimin, me pajisjet përkatëse për strehimin dhe mbrojtjen e automjeteve, anëtarëve të ekuipazhit dhe ato shërbime operationale të nevojshme për të siguruar aftësimin e tyre të vazhdueshëm për t'iu përgjigjur në kohe e me efektivitet në raste urgjencash.
- 14.8 Konçesionari do të sigurohet që një inspektor sigurimi do të kryejë në mënyrë të rregullt kontrolle të shërbimeve kundra zjarrit dhe të shpëtimit në Aeroport. Rezultatet e këtyre kontrolleve do të vihen në dispozicion të organeve përkatëse shtetërore, me kërkesë të këtyre të fundit.
- 14.9 Konçesionari do të hartojë dhe testojë procedurat e emergjencave në Terminal duke siguruar dalje në raste zjarri dhe tabela të mjaftueshme informuese.

15. Administrimi Operacional pas fillimit te operimeve

- 15.1 Konçesionari do të garantojë që veprimtaritë e renditura më poshtë të kryhen në çdo kohë përgjatë funksionimit të aeroportit në përputhje me kushtet e sigurisë për jetën (safety) dhe sigurisë teknike, sipas përcaktimeve në Konventën e Çikagos e në përputhje me standartet e ICAO, EC dhe EASA.
- 15.2 Konçesionari do të garantojë administrimin e zonave të ndalimit afat-shkurtër para Terminalit dhe do të kontrollojë e mbikëqyrë të gjithë zonën për të siguruar një funksionim normal me qëllim shmangien e ngarkesave në lëvizjen e automjeteve, vonesave për pasagjeret dhe parandalimin e zhurmave të panevojshme.
- 15.3 Konçesionari do të respektojë standardet e IATA për Nivelin e Shërbimit, i cili në çdo kohë e në të gjitha zonat aeroportuale nuk do të jetë më poshtë se Niveli C.
- 15.4 Në bashkëpunim me Policinë Shtetit, Konçesionari do të sigurojë qarkullimin e lirë të automjeteve në zonën e aeroportit, me fokus kryesor ndalimin e parkimeve të paligjshme të automjeteve në këndvështrimin e sigurisë dhe funksionalitetit.
- 15.5 Konçesionari do të operojë dhe mbikëqyre pajisjet për parkingun e automjeteve, do të sigurojë funksionalitetit e pandërprerë të tyre dhe në rast defekti teknik do të garantojë riparimin e menjëhershëm të defekti, si dhe do të mitigojë funksionimin e përkohshëm me mënyra alternative.
- 15.6 Konçesionari do të garantojë që pajisjet për pasagjeret me aftësi të kufizuara të gjenden si ne zonën e parkimit të automjeteve po ashtu edhe në zonën e parkimit afat-shkurter përpara terminalit, si dhe do të sigurojë personel të trajnuar për t'u ardhur në ndihmë këtyre pasagjerëve. Kjo përfshin parkingjet e caktuara për këtë kategori, pikat adhoc për zbritjen e pasagjereve me aftësi të kufizuara si dhe rampat në trotuare të përshtatshme për pasagjeret me karroca apo për personat me aftësi të kufizuara në ecje. Terminali do të strukturohet në mënyrë që pasagjerët me karroca të mund të lëvizin lirisht nga hapësirat e hyrjes në Terminal deri në daljen për në vendqëndrimin e Avioneve.
- 15.7 Konçesionari do të monitoroje të gjitha veprimtaritë tregtare në zonën e Aeroportit dhe do të garantojë që këto veprimtari nuk pengojnë funksionimin e Terminalit.
- 15.8 Konçesionari do të garantojë që hapësirat, pajisjet dhe personeli janë të mjaftueshëm për të mundësuar funksionimin eficient të Terminalit.

- 15.9 Konçesionari do të garantojë shërbim deri nënjëzet e katër orë administrim dhe mbikëqyrje të funksionimit të terminalit, njëkohësisht do të sigurojë që proceset të kryhen brenda Terminalit sipas standardeve të Nivelit të Shërbimit C të IATA.
- a. Biletaria: Konçesionari do të sigurojë praninë e zyrave të biletarisë për të pajisur pasagjerët me bileta në përputhje me kërkesat për një shërbim të tillë.
 - b. Check-in: Konçesionari do të sigurojë praninë e mjaftueshme të sporteleve check-in, pajisjeve dhe personelit në përputhje me standardet e IATA për Nivelin e Shërbimit, i cilinë çdo kohë nuk do të jetë më poshtë se Niveli C.
 - c. Salla e Biznesit: Konçesionari do të projektojë, ndërtojë dhe vërë në përdorim një sallë biznesi, me regjim hyrje të mbyllur vetëm për pasagjeret e klasit të biznesit të shoqërive ajrore, apo për çdo pasagjer që do ta përdorë këtë shërbim përkundrejt pagesës.
 - d. Embarkimi dhe zbarkimi nga Avioni (Gate boarding dhe De-boarding): Konçesionari do të sigurojë praninë e personelit të mjaftueshëm për embarkimin dhe zbarkimin e pasagjereve në/nga avioni për të gjitha fluturimet për dhe nga Aeroporti Vlorës, në mënyrë që të arrihet të përmbushet në kohë dhe me efikasitet udhëtimi hyrës dhe dalës nga Aeroporti i pasagjereve.
 - e. Pika e Transferimit: Konçesionari do të krijojë nese është e nevojshme dhe plotësojë me personel pikën e transferimit/ (transiti).
 - f. Sende të humbura dhe të gjetura: Konçesionari do të ngrejë dhe operojë një qendër për sendet e humbura dhe të gjetura, me personel të përgatitur për të përdorur sistemin botëror të gjetjes së bagazheve.
 - g. Qendra e Shërbimeve për Pasagjerët në Terminal: Konçesionari do të plotësojë me personel një qendër informacioni në Terminal me objektiv mbikëqyrjen e Terminalit; një tryeze informacioni për përdoruesit e aeroportit; dhe një central telefonik për të dhënë informacion për klientët e brendshëm dhe të jashtëm në të cilën të bëhen të gjitha lajmërimet për publikun.
- 15.10 Konçesionari do të sigurojë personel me përgatitje të shumëfishtë (për të gjitha llojet e shërbimeve, duke përfshirë e pa u kufizuar në, check-in, sendet e humbura dhe të gjetura, embarkimin për pasagjeret, tryezat e informacionit, centralin e lajmërimeve publike dhe atë telefonik), formalisht të çertifikuar, për pasagjeret dhe terminalin, të përgatitur e formalisht të trajnuar për raste urgjencash, dhënie e ndihmës së parë dhe për ekzekutimin e procedurave të evakuimit.
- 15.11 Konçesionari do të sigurojë shërbimin për pasagjerët me aftësi të kufizuar me anë të personelit të dedikuar për të dhënë ndihmë profesionale.
- 15.12 Konçesionari do të sigurojë personel të pranishëm në qendrën e informacionit që administron e trajton ankesat e pasagjereve.
- 15.13 Konçesionari do të sigurojë shërbimet tokësore si vijon, që do të ofrohen nga ana e Aeroportit në përputhje me nevojat dhe fluksin e avionëve që shfrytëzojnë Aeroportin:
- a. Përpunimi i avionëve;
 - b. Furnizimi me karburant i Avionëve;
 - c. Ngarkimi dhe shkarkimi Avionëve;
 - d. Kontrolli i ngarkesës;
 - e. Heqja e Akullit;

- f. Koordinimi i fluturimeve dhe administrimi i ekvipazheve;
 - g. Transport në tokë;
 - h. Pastrimi i avionëve, banjave dhe furnizimi me ujë.
- 15.14 Konçesionari do të sigurojë personel të mjaftueshëm dhe të përgatitur si dhe pajisjet e nevojshme për të mbuluar veprimtaritë në Aeroport. Fluksi i pasagjerëve dhe avioneve do të monitorohet vazhdimisht nga Konçesionari për të siguruar praninë efiçente të burimeve të mjaftueshme njerëzore dhe pajisjeve për shërbimet në tokë e strukturave të tjera transportuese në shërbim të pasagjerëve.
- 15.15 Konçesionari do të sigurojë mbikqyrje të vazhdueshme të zones së operimeve për të siguruar që ato të jenë të parrezikshme, të sigurta dhe efiçente.
- 15.16 Shërbimet e ofruara nga dhe ne emër të Konçesionarit në Aeroport duhet të jenë në përputhje me Marrëveshjen/t e Nivelit të Shërbimit që do të nënshkruhet/n dhe secila shoqëri ajrore do të këtë të drejtën të shërbehet me të njëjtin standard në të gjitha veprimtaritë e përpunimit në tokë.
- 15.17 Embarkimi: Konçesionari do të sigurojë personel të mjaftueshëm të pranishëm në hyrjet për embarkimin e pasagjerëve në avion në mënyrë që të sigurojë mbërritjen e pasagjerëve në avionët përkatës në kohën e duhur e për rrjedhojë të sigurojë që avionët të jenë në gjendje të ngrihen në kohën e planizuar/të miratuar. Konçesionari do të sigurojë praninë e një numri të mjaftueshëm autobuzësh aeroportuale në përputhje me nevojat për transportin e pasagjerëve në vendqendrimet më të largëta me konsideratë të veçantë për pikun e fluksit.
- 15.18 Zbarkimi: Konçesionari do të sigurojë praninë e autobusëve në mbërritjen e avionëve, në përputhje me nevojat për transportin e pasagjerëve nga vend-qendrimet më të largëta të avionëve, me konsideratë të veçantë për pikun e fluksit. Ky proces do të mbulohet me autobuzë suplementarë.
- 15.19 Konçesionari do të sigurojë personelin e nevojshëm dhe të specializuar në të gjitha etapat (embarkim / zbarkim) për të shoqëruar të gjithë pasagjerët, me vëmendje të shtuar për personat me aftësi të kufizuara.
- 15.20 Konçesionari do të garantojë që hapësira e qarkullimit brenda sallës së mbërritjes së bagazheve të jetë në përputhje me standardet e IATA për Nivelin e Shërbimit, i cili në çdo kohë nuk do të jetë më poshtë se Niveli C.
- 15.21 Konçesionari do të sigurojë standardet e dorëzimit të bagazheve në përputhje me shtojcën e vlerësimit të performancës. Për këtë qëllim, Konçesionari do të sigurojë sa më poshtë:
- a. Konçesionari do të sigurojë dhe vërë në përdorim një sistem manual për përpunimin e bagazheve që ushqehet nga sportelet check-in, në kuadër të embarkimit. Ky sistem do të përfshijë instalimin e një makinerie të brendshme për kontrollin me ekranizim 100% të bagazheve.
 - b. Konçesionari do të sigurojë dhe vërë në përdorim gjithashtu një sistem të dytë për përpunimin e bagazheve që do të aktivizohet gjatë periudhave me ngarkesë të madhe, e gjithashtu do të përpunojë bagazhet me përmasa të mëdha (AOG).
 - c. Konçesionari do të përdorë këtë sistem të dytë të përpunimit të bagazheve për të veçuar fluturimet me rrezikshmëri të lartë që kërkojnë masa sigurie shtesë. Sistemi do të përdoret gjithashtu si mbështetje nëse sistemi kryesor i kontrollit të bagazheve pëson probleme teknik.

- d. Konçesionari do të përlllogarisë numrin e rripave të nevojshem për mbledhjen e bagazheve bazuar në numrin e pasagjerëve në oren pik. Secili nga rripat do të ketë një sistem të ndarë konvejeri.
- 15.22 Konçesionari do të garantojë që përpunimi i kargos dhe i postës të realizohet sipas Manualit të Përpunimit në Aeroport të IATA-s AHM 300. Konçesionari do të sigurojë personel të mjaftueshëm për përpunimin e kargos dhe postës në çdo kohë e në përputhje me nevojat e volumin.
- 15.23 Konçesionari do të garantojë përputhje të përhershme me Standardet dhe Praktikatat e ICAO-s Aneksi 14 Volumi I. Mbikëqyrja e vazhdueshme do të realizohet nëpërmjet kontrolleve të planizuara për çështje të veçanta që do të ndërmerren në Aeroport. Të dhënat e gjetjet do të azhurnohen dhe do t'i paraqiten për rishikim AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) së bashku me planin e veprimit.
- 15.24 Konçesionari do të prodhojë dhe përditësojë rregullisht manualin e parkimit të avionit në mënyrë që të sigurojë që Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP) të pasqyrojë saktësisht hollësitë e pozicionimit të avionit në vendqendrim.
- 15.25 Konçesionari do të vërë në funksionim një zyre operative në aeroport e cila do të shërbejë si qendër kontrolli për aeroportin në tërësi; si brenda dhe jashtë rrethimit. Konçesionari do të garantojë që zyra operative e aeroportit të ketë personel disponibël deri në 24 orë si dhe jetë e pajisur me sisteme dhe pajisje të nevojshme për një operim sa më eficient.
- 15.26 Konçesionari do të garantojë që i gjithë personeli aeroportual të ketë trajnimin e duhur formal e që punonjësit e të jenë të aftë të kryejnë shumë detyra.
- 15.27 Situatat e emergjencës do të koordinohen nga Zyra Operative e Aeroportit. Konçesionari do të sigurojë një ambient në Ndërtesën e Terminalit për t'u përdorur në rastet e trajtimit të situatave të emergjencës.
- 15.28 Konçesionari do të sigurojë, pajisje dhe staf të trajnuar për Zyrën e Ndihmës së Shpejte, me qëllim garantimin e shërbimeve të shpejta parësore mjeksore për pasagjeret dhe Përdoruesit e Aeroportit në përputhje me legjislacionin në fuqi.
- 15.29 Konçesionari do të garantojë ngritjen e një pike kontrolli mjeksor në zonën mbërritjes me qëllim zbatimin e kushtevete karantinës, në rast nevoje. Pajisja me personel e kësaj pike të kontrollit mjeksor do të jetë përgjegjësi e Qeverisë Shqiptare.
- 15.30 Konçesionari do të negociojë një Marrëveshje për Nivel Shërbimi (SLA) me Autoritetin Doganor Shqiptar për të siguruar mjaftueshmeri të personelit në pikën doganore aeroportuale dhe lejimin e qarkullimit të lirë të pasagjerëve në Terminal.
- 15.31 Konçesionari do të garantojë standardet (e gjelbra dhe të kuqe) në pikat doganore e në të ardhmen do të përfshijë shiritat blu kur dhe në qoftë së Shqipëria do të anëtarësohet në Bashkimin Evropian.
- 15.32 Konçesionari do të garantojë praninë në terren të personelit të nevojshëm për trajtimin dhe lëvizjet e personave VIP duke përfshirë edhe personelin për kontrollin e sigurisë.
- 15.33 Organizimi i fluturimeve VIP dhe autorizimet e personave të lejuar të hyjnë në hapësirat VIP do të jetë përgjegjësi e Qeverisë së Shqipërisë.

16. Manuali Operacional i Aeroportit

16.1 Manuali i Përditësuar Operacional i Aeroportit ("UAOM") do të përgatitet nga Konçesionari dhe do të përfshijë informacionin, procedurat dhe udhëzimet e nevojshme që personeli duhet të përmbushë, në kuadër të realizimit të detyrave, në mënyrë të tillë që të garantohet se përdorimi i Aeroportit nga avionët është i sigurt. AOM ka te paktën te dhënat e mëposhtme:

- a. Hyrja: Hollësitë e Statusit Ligjor, procedurat për shpërndarjen dhe cilësinë për ndryshimin e UAOM.
- b. Administrimi Teknik: Hollësitë e emrit dhe adresës së plotë të aeroportit, koordinatat (Pika e Referencës së Aeroportit), emrat dhe postet e personelit kryesor, procedurat për shpalljen e informacionit të Aeroportit, procedurat për kontrollin e punimeve, procedurat për largimin e avionëve, dhe procedurat për kontrollin e mirëmbajtjes dhe vendqëndrimit, furnizimi me karburant, etj.
- c. Karakteristikat e Aeroportit: Të dhënat e përgjithshme të mbikëqyrjes së Aeroportit, hollësitë e ndonjë pengese që mund të ndikojë në funksionimin, hollësitë e rrugëve të shtruara dhe fortësia mbajtëse të pistës, të dhënat mbi rrugët lidhëse dhe vendqëndrimet. Të dhëna për përlllogaritjen e distancave të shpallura dhe daljeve, si dhe te metodave e procedurave për përlllogaritjen e objekteve të përkohshëm që mund të bëhen pengesë në brezin jeshil të pistës, rrugët transite, të afrimit dhe të uljes.
- d. Procedurat e Funksionimit: Procedurat për kontrollet rutine dhe raportet për Aeroportin. Procedurat për matjen e kushteve të fërkimit të pistës dhe rrugëve të tjera të shtruara. Procedurat për kontrollin e shpendëve, të pistës, rrugëve lidhëse dhe pastrimin e vendqëndrimit.
- e. Shërbimet e Shpëtimit dhe kundra Zjarrit ("RFFS"): Kategoria e funksionimit të RFFS, hollësitë e pajisjeve fikëse. Numri i personelit të përgatitur e formalisht të çertifikuar, procedurat e emergjencës dhe kushtet e përgatitjes për ofrimin e shërbimit.
- f. Shërbimet Mjekësore: Hollësitë për ofrimin e shërbimeve mjekësore, lista e personelit dhe pajisjeve të pranishme.
- g. Ndryshimi i Aeroportit: Një përshkrim i shkurtër i ndryshimit të Aeroportit, metoda e funksionimit, metoda e regjistrimit të kontrolleve dhe mirëmbajtjes. Vendndodhja dhe përdorueshmëria e ndryshimit për pengesat brenda dhe jashtë Aeroportit. Masat e marra për furnizim me energji elektrike rezervë.
- h. Administrimi i Trafikut Ajror: Sistemi për administrimin e trafikut ajror në tokë. Rregullat për zgjedhjen e pistës në përdorim, rrugëve lidhëse, pista e përshtatshme për përdorim në rast incidenti ose aksidenti në Aeroporte. Njoftimi i procedurave për reduktimin e zhurmave, shpallja e kërkimit dhe shpëtimit. Metodat e raportimit dhe shpërndarjes së informacionit meteorologjik.
- i. Pajisjet e Komunikimit dhe Lundrimit: Përshkrimi dhe udhëzimet për përdorim të komunikimeve ajër/tokë dhe atyre me radio tokësore funksionale që nuk mbulohen nga ATC. Përshkrimi i procedurave të operimit lidhur me infrastrukturën e navigimit ajror.

17. Sistemi Menaxhimit të Sigurisë së Aeroportit

17.1 Konçesionari do të përgatisë një Sistem të Menaxhimit të Sigurisë në Aeroport që përfshin sa më poshtë:

- a. Dokumentacionin e sigurisë në lidhje me UAOM dhe me procedurat e sigurisë.

- b. Sistemi i mbledhjes së të dhënave dhe raportimit në lidhje me aspektet e sigurisë.
- c. Vlerësimi i të dhënave të aeroportit dhe përcaktimi i modelit.
- d. Veprimet e rekomanduara për sigurinë.
- e. Legjislacioni për sigurinë profesionale dhe legjislacioni për shëndetin në përputhje me direktivat e BE dhe praktikat e standardet më të larta ndërkombëtare.
- f. Të gjithë Përdoruesit e Aeroportit do të duhet të përmbushin kushtet e paraqitura në lidhje me sigurinë sipas Kontratës së Koncesionit.
- g. Konçesionari do të caktojë një personel sigurie për të kryer një kontroll të rregullt që të sigurohet përmbushja e kushteve të sigurisë gjatë gjithë periudhës së Koncesionit.
- h. Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Aeroport do të rishikohet çdo vit dhe do të përditësohet nga Konçesionari për të siguruar përmbushje të standardeve dhe praktikave më të mira kombëtare dhe ndërkombëtare. Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Aeroport do të jetë në përputhje me Dokumentin. 9774 të ICAO-s në lidhje me Manualin e Certifikimit të Aeroporteve.

18. Mirëmbajtja e Aeroportit

- 18.1 Konçesionari mund të kontraktojë një pale të tretë të certifikuar formalisht për mirëmbajtjen rutinë dhe riparuese të aeroportit. Konçesionari siguron që standardet në vijim të jenë plotësuar në lidhje me të dyja llojet e mirëmbajtjes:
- a. Mirëmbajtja e planifikuar parandaluese: Konçesionari do të planifikojë intervale të mirëmbajtjes së aeroportit duke u bazuar në rekomandimet dhe standardet e përcaktuara nga prodhuesit individuale me qëllim garantimin e qëndrueshmërisë së sistemit. Kurdo që të jetë e mundur, mirëmbajtja e planifikuar do të kryhet në orët me trafik të ulët ose jo-operacionale me qëllim që të minimizojë ndikimin në veprimtarinë e aeroportit.
 - b. Mirëmbajtja riparuese dhe e emergjencës:
 - i. Për sistemet të cilat konsiderohen kritike për funksionimin e aeroportit dhe kanë kohën e riparimit më pak se gjysmë ore, konçesionari do të sigurojë mbulim me staf në terren 24 orë.
 - ii. Për sistemet jo-kritike, që e kanë Kohën e riparimit me shumë se 30 minuta, Konçesionari do të sigurojë deri në 24 ore mbulim, por mbi baza "lajmërimi". Kurdo që të jetë e mundur koha mesatare e riparimit do të jetë 2 orë. Pjesët e ndërrimit të pajisjeve do të jenë subjekt kontrolli për të siguruar përputhje me standardin e mësipërm.
- 18.2 Inspektimi dhe Mirëmbajtja e Aeroportit Sistemi i inspektimit do të garantojë që të gjitha defektet në strukturat fizike të raportohen menjëherë dhe të riparohen sipas nevojës. Njëkohësisht defektet, mungesa e shërbimit ose pengesat që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve dhe të personelit në pistë të mund të shpallen nga aeroporti drejtpërsëdrejti menjëherë nëpërmjet NOTAM. Për të realizuar këtë strategji do të zbatohet një sistem kontrolli i trefishtë sa më poshtë:

Niveli 1	Kontrolle rutinë të përditshme të pistës dhe të rrugëve lidhëse e vendqëndrimeve të avionëve nga personeli i funksionimit të Aeroportit do të përfshijnë ndriçimin për afrimin, pistën, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimin.
Niveli 2	Një kontroll i hollësishëm nga njesitë operationale të aeroportit çdo javë sipas një grafiku të paracaktuar. Ky kontroll, i cili do të realizohet me ecje në terren, do të mbulojë të gjitha elementet që përfshihen në kontrollin e Nivelit 1 por do të përqendrohet sidomos në: - Sigurimin e instalimeve të dritave dhe shtrëngimin e vidhave të sigurisë. - Ndriçimin për kushtet ose afrimin dhe kabllot lidhëse (në baze mujore).
Niveli 3	Kontrollet e ekipit të administrimit të funksioneve duke mbuluar të gjitha zonat e Aeroportit mbi bazë tre-mujore.

18.3 Mirembajtja e shpatullve të pistës: Zona që rrethon pistën do të kontrollohet gjithashtu rregullisht nga Konçesionari.

19. Administrimi i Cilësisë

19.1 Marrëveshjet e Nivelit të Shërbimit

- a. Konçesionari do të përgatisë Marrëveshje të Nivelit të Shërbimit (SLAs) për të gjithë Subjektet të cilët do të ofrojnë shërbime në Aeroport bazuar në Standardet e kërkuara dhe praktikat më të mira, dhe do të shprehë qartë standardet e përmbljes, tarifave të shërbimit, dhe përgjegjësitë e secilit organizëm që operon në Aeroport nga nisja e operimeve si me poshtë:
 - i. Kontrollori i shërbimit të trafikut ajror;
 - ii. Policia e Shtetit (shërbimet e kufirit dhe migracionit / shërbimet rrugore);
 - iii. Doganat
 - iv. Zjarrefikesat dhe shërbimet shpëtuese
 - v. Shërbimet meteorologjike;
 - vi. Ofrues të shërbimeve të tjera (shtetërore ose private)
 - vii. Siguria në aviacion në aeroport;
 - viii. Organizimi i shërbimit në toke;
 - ix. Nënkontraktori i mirëmbajtjes;
 - x. Shoqëritë ajrore; dhe
 - xi. Të tjera
- b. Të gjitha Marrëveshjet të Nivelit të Shërbimit (SLAs) të propozuara për tu lidhur me Organet Shtetërore do t'i dërgohen në format përfundimtar, me përkthim në gjuhën shqipe nëse gjuha e projektit nuk është shqipja.

- c. Marrëveshjet e Nivelit të Shërbimit do të kontrollohen çdo vit nga Konçesionari dhe Qeveria e Shqipërisë dhe Organet Shtetërore përkatëse duke përfshirë AAC për të garantuar që standardet të jenë ruajtur në nivelet e kërkuara.

19.2 Vlerësimi i kënaqësisë së klientit:

- a. Konçesionari do të punësojë personel për administrimin e cilësisë. Personeli do të mbledhë e përpunojë informacion mbi baza ditore dhe do t'iu përgjigjet të gjitha ankimeve dhe rekomandimeve të klientëve.
- b. Konçesionari do të zhvillojë takime të rregullta me Përdoruesit e Aeroportit për të diskutuar çdo ankesë ose ide për përmirësimin e funksionimit të aeroportit kur kërkohet.
- c. Personeli i Konçesionarit për Administrimin e Cilësisë do të drejtojë vëzhgime në Aeroport me qëllim që vlerësimin e nivelit të shërbimit të ofruar.

19.3 Administrimi Mjedisor:

- a. Konçesionari do të hartojë një plan administrimi mjedisor ("EMP") që të adresojë problemet mjedisore në Zonën e Koncesionit, dhe për të siguruar përputhje me EMP, si në vijim:
 - i. Zvogëlimi Nivelit të Zhurmave;
 - Shpallja e programeve të vëzhgimit të zhurmës dhe procedurave të shmangies së zhurmave në bashkëpunim me të gjithë përdoruesit e aeroportit
 - Komunikime me autoritetet kompetente dhe bashkësinë lokale në lidhje me zhurmat e avionëve
 - ii. Shpallja e një programi për cilësinë e ajrit, duke përfshirë
 - Optimizmin e shërbimit në toke / veprimtarive për të shmangur rrathët dhe si rezultat të minimizojnë konsumin e vajgurit dhe ndotjen e ajrit dhe
 - Matjet e cilësisë së ajrit

19.4 Krijimi i një sistemi të administrimit të mbeturinave për grumbullimin, riciklimin, trajtimin dhe heqjen e mbetjeve të ngurta që përmbajnë materiale të rrezikshme në baze të praktikave me të mira ndërkombëtare.

19.5 Bashkëpunimi me Organet Shtetërore për të mbikëqyrur dhe kontrolluar fluturimet e shpendëve brenda Zonës së Koncesionit.

19.6 Prezantimi i standardeve të detyrueshme mjedisit për të gjithë Subjektet që operojnë brenda Zonës së Koncesionit si dhe kontrollet e mjedisit të përvitshme.

19.7 Zhvillimi i një regjistri ligjor për lejet dhe miratimet me rëndësi funksionale, mjedisore dhe arkitekturore.

19.8 Mbrojtja dhe shfaqja e trashëgimisë kulturore të rajonit nëse është e pranishme.

19.9 Mbështetje për projektet e BE në lidhje me mjedisin e aeroportit dhe të fqinjëve të afërt.

19.10 Nxitja e ndjeshmërisë mjedisore të publiku i gjere.

19.11 Zbatimi i EMP dhe rezultatet do të botohen për vit nga Konçesionari në Raportin Mjedisor.

19.12 Realizimi dhe zbatimi i këtyre objektivave do të jete në përputhje me Ligjin e Zbatueshëm duke përfshirë:

- a. Shtojca 16, Konventa e Aviacionit Civil Ndërkombëtare (Konventa e Chicago) të ICAO-s, e nënshkruar më 7 Dhjetor 1944 në formën e tanishme;
- b. Komunitetit Ekonomik Evropian: Direktiva e Këshillit 85/337/EEC e 27 Qershorit 1985 mbi vlerësimin e efekteve të projekteve publike dhe private në mjedis të ndryshuar me Direktivën e Këshillit 97/11/EC e 3 Mars 1997;
- c. UNECE Konventa e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis në Kontekst Ndërkufitare (mbledhur në Espoo / Finlandë, më 25 Shkurt 1991);

SHTOJCA 7 – INXHINIERI I PAVARUR

I. DETYRAT KRYESORE TË INXHINIERIT TË PAVARUR

1. Roli i Inxhinierit të Pavarur

- 1.1 Inxhinieri i Pavarur kontraktohet nga Autoriteti Kontraktues për të menaxhuar dhe përmirësuar disa aspekte të caktuara të Kontratës, kryesisht në lidhje me verifikimin e përmbushjes nga Koncesionari të Termave të Referencës të Autoritetit Kontraktues.
- 1.2 Në përgjithësi, roli i Inxhinierit të Pavarur duhet të zgjerohet për të mbuluar funksione për cilat Autoriteti Kontraktues nuk është plotësisht i pajisur.
- 1.3 Inxhinierit të Pavarur i kërkohet të ofrojë ekspertizë në të gjitha fushat e Kontratës pa përjashtim. Çdo aspekt i ecursisë së Kontratës duhet t'i nënshtrohet certifikimit në bazë të sistemeve të tij të cilësisë dhe auditimit sa i takon cilësisë në lidhje me rezultatet e Koncesionarit me cilësi të siguruar dhe kontrolluar. Për këtë arsye dhe në mbështetje të funksioneve që duhet të kryejë Inxhinieri i Pavarur duhet të sigurojë personel të mjaftueshëm, i cili duhet të zotërojë njohuritë e duhura të fushës. Si minimum, personeli i Inxhinierit të Pavarur duhet të përfshijë specialitetet e mëposhtme:
 - a. Kryeinxhinier;
 - b. Inxhinier të materialeve;
 - c. Inxhinier Gjeolog;
 - d. Inxhinier gjeoteknik;
 - e. Inxhinier strukturor;
 - f. Inxhinier për sinjalistikën;
 - g. Inxhinier mjedis;
 - h. Inxhinier elektronike;
 - i. Inxhinier topograf;
 - j. Inspektor për sigurinë dhe shëndetin në punë;
- 1.4 Roli i Inxhinierit të Pavarur është certifikimi i pavarur i punës konform kërkesave dhe që çdo punë bëhet nëpërmjet sigurimit të cilësisë/kontrollit të cilësisë të Koncesionarit, sic mund të jetë e nevojshme herë pas here, në përputhje me udhëzimet ekzekutive të Autoritetit Kontraktues për të konfirmuar dhe/ose korrigjuar ecurinë.
- 1.5 Inxhinieri i Pavarur mbikqyr dhe kontrollon, nëpërmjet sistemeve të veta të cilësisë, ecurinë e Koncesionarit. Inxhinieri i pavarur kryen auditim të kontrollit të cilësisë sipas nevojës (në bazë të variancës statistikore të ecursisë së Koncesionarit), për të konfirmuar certifikatën e përputhshmërisë të Koncesionarit.
- 1.6 Nëse certifikata e Inxhinierit të Pavarur për punën e Koncesionarit, si për Koncesionarin ashtu edhe

për Autoriteti Kontraktues, thotë se ka mosplotësim, atëherë sistemet e cilësisë të Koncesionarit duhet të diktojnë që puna të korrigohet/përsëritet.

2. Funksione të përgjithshme

- 2.1 Inxhinieri i Pavarur kryen kontrolle të përgjithshme, auditon dhe asiston në prova ose hetime në lidhje me Punimet ose Shërbimet, duke pasur në çdo moment liri të pakufizuar për të hyrë në çdo territor ose punishte ku prodhohen materiale, në varësi të ndjekjes së të gjitha procedurave përkatëse të sigurisë.
- 2.2 Inxhinieri i Pavarur mbikëqyr plotësimin nga Koncesionari të dispozitave të Kontratës së Koncesionit, me përshtatjet përkatëse që lejon Kontrata, dhe informon menjëherë Autoritetin Kontraktues dhe Koncesionarin nëse konstatohet mosplotësim.
- 2.3 Inxhinieri i Pavarur ka liri të pakufizuar hyrjeje në Vendndodhje në çdo moment të arsyeshëm gjatë të gjithë Periudhës së Kontratës në mënyrë që të kryejë funksionet e tij;
- 2.4 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë të hyjë në çdo pronë që përdor Koncesionari për realizimin e Punimeve dhe Shërbimeve, për të kontrolluar plotësimin e tyre nga koncesionari në zbatim të kontratës ;
- 2.5 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë të hyjë në çdo moment në vendet ku përgatitet puna ose nxirren materialet për Projektin, për ndjekur plotësimin e detyrimeve nga Koncesionari;
- 2.6 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë të thërrasë palët në takim, kur e gjykon të arsyeshme për zgjidhjen e problemeve ligjore ose tekniko ekonomike që bien ndesh me zbatimin/ecurinë e kontratës.
- 2.7 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë të marrë pjesë në mbledhjet ku diskutohet ecuria mujore ose me shpeshtësi tjetër në lidhje me Punimet dhe/ose Shërbimet dhe të marrë njoftim në kohën e duhur për këto mbledhje nga Koncesionari;
- 2.8 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë të kërkojë dhe të marrë kopje të të gjitha skicave, lidhjeve, specifikimeve dhe shtojcave, pas çdo modifikimi që u bën Koncesionari;
- 2.9 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë t'i kërkojë Koncesionarit të ndreqë çdo defekt në plotësimin e detyrimeve në bazë të Kontratës dhe të vlerësojë se sa janë korrigjuar këto defekte;
- 2.10 Inxhinieri i Pavarur ka të drejtë t'i kërkojë Koncesionarit të largojë nga Vendndodhja çdo agjent ose punëmarrës të Koncesionarit ose çdo nënkontraktor të cilitdo nivel, sipas rastit, që, sipas mendimit të Inxhinierit të Pavarur, bën shkelje ose është i paaftë ose tregon pakujdesi në kryerjen siç duhet të detyrave në lidhje me Projektin, ose prania e të cilëve konsiderohet e padëshirueshme në Vendndodhje;
- 2.11 Inxhinieri i Pavarur kryen të drejtat dhe detyrat e mëposhtme:
 - a. konsultohet me Palët për çdo çështje që ka të bëjë me Punimet dhe Shërbimet;
 - b. u jep raporte ose informacione Autoritetit Kontraktues,
 - c. shqyrton shfuqizimin ose ndryshimin me ndikim negativ të të gjithave ose disave prej Dokumenteve të projektit dhe jep kundërshtimin e vet për këtë nëse është nevoja;

- d. sa herë i kërkohet të japë vendim, opinion ose pëlqim apo të shprehë bindjen ose aprovimin e tij ose të kryerje veprime të tjera që mund të prekin të drejtat dhe detyrimet e Palëve të përfshira (“Konstatim”), nëse nuk parashikohet ndryshe, Inxhinieri i pavarur e bën këtë Konstatim sapo ta ketë të mundur dhe në çdo rast brenda afatit të parashikuar në Kontratën e Koncesionit dhe/ose në Kërkesat e Autoritetit Kontraktues sipas çështjes në fjalë dhe i komunikon komentet që mund të ketë në lidhje me këtë Konstatim brenda afatit përkatës;
- e. jep vlerësim mospranues për raportet që janë mbështetur në informacione ose të dhëna të gabuara ose që nuk janë në përputhje me këtë Kontratë;
- f. ka të drejtë të shikojë, auditojë dhe marrë kopje të evidencave të Koncesionarit në çdo moment;
- g. e ndryshon adresën pasi i ka njoftuar Palët e përfshira.

3. Funksione të veçanta në lidhje me Aspektet e Kërkesave të Autoritetit Kontraktues dhe Kontratën

3.1 Sistemi i menaxhimit të cilësisë

- a. Aprovon dhe jep komente për Manualin e kontrollit të cilësisë për operimin dhe mirëmbajtjen.
- b. Këqyr dhe auditon Sistemin e menaxhimit të cilësisë të Koncesionarit dhe planet e lidhura të cilësisë, përfshirë edhe ato të projektuesve, nënkontraktorëve dhe furnitorëve të tij, në intervalet që i konsideron të arsyeshme Inxhinieri i pavarur.
- c. Shqyrton dokumentacionin e cilësisë në përputhje me standardin e kërkuar.
- d. Aprovon dhe komenton për Sistemet përkatëse të cilësisë të hartuara nga Koncesionari përpara fillimit të çdo pjese të Punimeve ose Shërbimeve dhe përditësimet e tyre gjatë Periudhës së vlefshmërisë së Kontratës.
- e. Merr pjesë së bashku me menaxherin e projektit të Koncesionit në kontrollet zyrtare dhe të parashikuara me grafik të niveleve të shërbimit që zhvillohen dhe që realizohen nga Njësia e Zbatimit të Projektit.
- f. Operimi dhe Mirëmbajtja
- g. Aprovon dhe jep komente për projekt-versionin e hollësishëm të:
 - i. Manualit të kontrollit të cilësisë për operimin dhe mirëmbajtjen
 - ii. Manualit të mbrojtjes së shëndetit dhe jetës për operimin dhe mirëmbajtjen
 - iii. Manualit të operimit dhe mirëmbajtjes rutinë
 - iv. Manualit ose manualeve të kontrollit dhe monitorimit.

3.2 Planit të administrimit mjedisor

- a. Bie dakord, shqyrton përditësimet vjetore dhe aprovon ndryshimet për dispozita të posaçme për kërkesat për operimin dhe mirëmbajtjen të cilat janë pjesë e Manualit të operimit dhe mirëmbajtjes.
- b. Shqyrton dhe aprovon justifikimin e paraqitur nga Koncesionari për devijimin nga afatet e kundërpërgjigjeve për shkak të kushteve të ashpra të motit.
- c. Miraton (së bashku me policinë) gamën e shërbimeve në rast aksidenti.
- d. Aprovon ose komenton për Planin në kundërpërgjigje të situatave të forces madhore ose situata të tjera të rënda.
- e. Merr raportet dhe evidencat e Koncesionarit për situatat e forces madhore ose situata të tjera të rënda.
- f. Konsultohet me Koncesionarin në lidhje me zgjidhjen përfundimtare të situatave të forcës madhore ose situata të tjera të rënda, në varësi të llojit të tyre.
- g. Aprovon projekt-versionin e hollësishëm, versionin përfundimtar dhe përditësimet e përvitshme të Planit të mirëmbajtjes gjatë dimrit të Koncesionarit.
- h. Bie dakord dhe jep aprovimin për shfrytëzimin e teknologjive të ngjashme ose të përmirësuara që duhen përdorur për matjen topografike.
- i. Merr raporte tremujore nga Koncesionari ku përshkruhen me hollësi punimet e realizuara në tremujorin e fundit apo që propozohen për të ardhmen.
- j. Këshillon për hetimet shtesë që duhen kryer në lidhje me kushtet ekzistuese gjeoteknike dhe rreziqet urgjente të mundshme.
- k. Identifikon bashkërisht me Koncesionarin riparimet që duhen kryer nën përgjegjësinë e Autoritetit Kontraktues.
- l. Aprovon kohën shtesë të nevojshme për riparime në përputhje me këtë kontratë koncesioni, në rast se do kërkohen nga palët.
- m. Aprovon dhe auditon programin që do zbatohet nga koncesionari sipas parashikimeve të kësaj kontrate koncesioni.
- n. Bie dakord dhe shqyrton çdo vit përditësimet e programit që do zbatohet nga koncesionari sipas parashikimeve të kësaj kontrate koncesioni
- o. Aprovon ndryshimet që i bëhen programeve të parashikuara që do zbatohen nga koncesionari në rast se nuk arrihen objektivat e parashikuara.

3.3 Sistemet e kontrollit, monitorimit dhe menaxhimit:

- a. Këshillon për kohën e lejuar për riparimet e defekteve në rastet kur këto riparime janë të nevojshme dhe nuk mund të përfundohen brenda afatit kohor të dakordësuar të palëve.
- b. Jep këshilla dhe orientime për kontrollet e strukturave në lidhje me përmbushjen e standardeve shqiptare dhe evropiane dhe të Praktikës së mirë të sektorit ekonomik, si edhe sistemin e menaxhimit të strukturave.
- c. Aprovon projekt-propozimin e hollësishëm për zhvillimin dhe shfrytëzimin e sistemeve të menaxhimit të inventarit dhe infrastrukturës.
- d. Aprovon/konfirmon demonstrimin e funksionimit të sistemeve të menaxhimit të inventarit dhe infrastrukturës.
- e. Miraton sistemet e menaxhimit me licencë të blerë.

3.4 Punimet Kapitale dhe Riparimet kapitale:

- a. Bashkërendon dhe mbikëqyr Punimet kapitale dhe/ose Riparimet kapitale, që merr përsipër Autoriteti Kontraktues dhe/ose nënkontraktori i Autoritetit Kontraktues gjatë kohëzgjatjes së Koncesionit, të cilave duhet t'u bëjë vend Koncesionari.
- b. Jep rekomandime (shitesë) për standardet e projektimit që duhen përdorur në propozimet e reja si edhe në përgatitjen e të gjitha projekteve kryesore përfundimtare të elementeve të Punimeve kapitale nga Koncesionari.
- c. Aprovon paketën e plotë të standardeve të projektimit për secilin element të Punimeve që ka përpiluar Koncesionari përpara fillimit të çdo projekti teknike kryesor përfundimtar.
- d. Konfirmon miratimin e tij për projekt-propozimin me shkrim me t'u arritur marrëveshja për këtë.
- e. Shqyrton dhe aprovon shtesat dhe ndryshimet në projekt-propozimin e pranuar të paraqitur nga Koncesionari si shtojca përpara fillimit të punës për aspektet e punimeve që preken nga shtojca në fjalë.
- f. Kontrollon efektin që kanë Objektet e përkohshme tek struktura e përhershme (por nuk kontrollon Objektet e përkohshme).
- g. Shqyrton vlefshmërinë e projektit dhe verifikon certifikatat e të gjitha Objekteve të përkohshme.
- h. Shqyrton dhe pranon (ose refuzon) projektin e plotë përfundimtar për elementet e Punimeve kapitale që duhet të përfshijnë evidencat të plota të projektit të aprovuar.
- i. Kërkon dhe përdor manualin e projektimit si tekst të plotë mbështetës dhe dokument efikas pune.
- j. Komenton dhe aprovon programin e punës për projektet teknike të paraqitura nga Koncesionari për të gjitha elementet që përbëjnë Punimet kapitale.

- k. Shqyrton projekt-propozimet e paraqitura, në konsultim me Autoritetit Kontraktues. Pas përfundimit të shqyrtimit, Inxhinieri i pavarur:
 - i. aprovon materialin e paraqitur,
 - ii. jep aprovim të kushtëzuar që kërkon bërjen dhe përfshirjen e rishikimeve në skicat e punës ose
 - iii. refuzon pjesërisht ose plotësisht materialin nëse konstaton se projekti teknik nuk i përmbush kërkesat teknike të Autoritetit Kontraktues dhe/ose kriteret e projektimit.
- l. Shqyrton skicat teknike të punëve të paraqitura. Pas përfundimit të shqyrtimit, Inxhinieri i pavarur:
 - i. aprovon materialin e paraqitur,
 - ii. refuzon pjesërisht ose plotësisht materialin nëse konstaton se projekti teknik nuk i përmbush kërkesat teknike të Autoritetit Kontraktues dhe/ose kriteret e projektimit ose me komentet e bëra nga Inxhinieri i pavarur si pjesë e aprovimit të kushtëzuar të propozim- projektit.
- m. Monitoron Punimet në përputhje me Kontratën e Koncesionit.
- n. Merr dhe aprovon planin për menaxhimin e ndërtimit të Punëve kapitale për të gjitha Aspektet e punëve kapitale.
- o. Aprovon programin e hollësishëm të projektimit dhe ndërtimit të paraqitur nga Koncesionari.
- p. Aprovon raportet mujore të ecurisë dhe përditësimet e programit sipas kërkesave.
- q. Merr pjesë në procesin vjetor të konsultimeve dhe aprovimeve në lidhje me realizimin e Punimeve në bazë të datave të paracaktuara të fillimit dhe përfundimit (ose datave të kushtëzuara të fillimit dhe data përkatëse të përfundimit, sipas rastit).

3.5 Menaxhimi dhe vlerësimi i ecurisë

- a. Monitoron dhe raporton për ecurinë e Koncesionarit kundrejt kërkesave kontraktore në bazë të Relacioneve mujore/vjetore të ecurisë, Manualit të operimit dhe mirëmbajtjes, planit të ndërtimit të aeroportit, Sistemeve të cilësisë dhe sistemit të menaxhimit mjedisor që japin informacionet e nevojshme për drejtimin.
- b. Ndërmerr auditime teknike të punimeve faktike.
- c. Ndërmerr auditime teknike të Shërbimeve dhe Punimeve të monitoruara nga Njësia e dedikuar e kontrollit të cilësisë e Koncesionarit.
- d. Ka të drejtë të rrisë, me shpenzimet e Koncesionarit, nivelin ose shpeshtësinë e monitorimit, auditimit, testimit dhe inspektimit të objektit dhe respektimit nga Koncesionari të detyrimeve të veta në bazë të kësaj Kontrate, në atë nivel që Autoriteti Kontraktues ose Inxhinieri i pavarur e konsideron të përshtatshëm, sipas Kontratës së Koncesionit.

3.6 Kthimi

- a. Mund të udhëzohet nga Autoriteti Kontraktues të kryejë një inspektim të objektit për të konstatuar nëse Koncesionari po i përmbush apo jo kërkesat e kësaj Kontrate dhe në veçanti nëse do të përmbushen Kërkesat për kthimin brenda Datës së përfundimit të vlefshmërisë.
- b. Shqyrton dhe aprovon planin e vlerësimit për kthimin përpara fillimit të çdo pune nga Koncesionari.
- c. Konsultohet me Koncesionarin në lidhje me përditësimin e planit të vlerësimit për kthimin sipas nevojës për të reflektuar ndryshimet e kushteve të projektit ose të metodikës së vlerësimit të përcaktuara nga Autoriteti Kontraktues ose nga personi i caktuar prej tij.
- d. Shqyrton dhe aprovon procedurat e hollësishme të testimit dhe inspektimit sipas kërkesave të kontratës.
- e. Bashkërendon me Koncesionarin të gjitha aspektet e planit të punimeve rinovuese për kthimin.
- f. Merr në dorëzim dokumentacionin nga Koncesionari ku bëhet e ditur se Koncesionari i ka përmbushur udhëzimet dhe përfunduar detyrimet për çdo ndreqje siç e kërkon legjislacioni shqiptar në lidhje me ato fusha ku është dashur të merren masa.
- g. I asiston Koncesionarit në kryerjen e Vrojtimit përfundimtar për kthimin në mënyrë që të përcaktohen se çfarë punimesh riparuese kanë mbetur pa u bërë.

3.7 Funksione të tjera:

- a. Certifikon që Trualli shtesë kërkohet nga Koncesionari për realizimin e detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate.
- b. Jep opinion për pretendimet e nënkontraktorëve dhe çdo dokument që lidhet me to. Aprovon dhe komenton Programin fillestar të Koncesionarit (ose shtesat dhe ndryshimet në të).
- c. Kryen procedurën e dorëzimit teknik pas përfundimit paraprak.
- d. Kontrollon dhe vërteton nëse janë përfunduar Punimet e nevojshme për shfrytëzimin pa rrezik të aeroportit.
- e. Vlerëson rezultatin e procedurës së dorëzimit teknik dhe konstaton nëse Koncesionari i ka përmbushur të gjitha Kërkesat e Autoritetit Kontraktues për punimet, ose informon Koncesionarin për çdo kundërshtim.
- f. Konsulton Koncesionarin me qëllim arrijtjen e një marrëveshjeje për masat që kërkohet të merren në mënyrë që të arrihet përmbushja e Kërkesave të Autoritetit Kontraktues në rast se ka kundërshtim.
- g. Kryen procedurën e dorëzimit teknik pas përfundimit .
- h. Kontrollon dhe vërteton nëse Punimet janë përfunduar dhe se kushtet e përcaktuara në

Certifikatën paraprake të Përfundimit janë përmbushur.

- i. Përcakton se çfarë shtesash dhe ndryshimesh duhen bërë në Manualët e operimit dhe mirëmbajtjes në rast se Palët nuk merren vesh për shtesat dhe ndryshimet e duhura.
- j. Konstaton nëse ka ndodhur ndonjë defekt, shkelje dhe/ose mosplotësim dhe afatin e ndreqjes në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet Autoritetit Kontraktues dhe Koncesionarit në lidhje me defektet e identifikuar dhe të nevojshme për t'u ndrequr.
- k. Informohet dhe vepron sipas nevojës në përputhje me Kontratën e Koncesionit sa u takon ngjarjeve të lehtësimit nga detyrimi.
- l. Vlerëson dëshmitë që jep koncesionari sa u takon ngjarjeve të lehtësimit nga detyrimi.
- m. Informohet dhe vepron sipas nevojës në përputhje me Kontratën e Koncesionit sa u takon ngjarjeve të forcës madhore.
- n. Vlerëson dëshmitë që jep koncesionari sa u takon ngjarjeve të forcës madhore.

SHTOJCA 8 – SIGURIMI I KONTRATËS

SHTOJCA 9 – CERTIFIKATA E MBYLLJES

PËRMBUSHJA E KUSHTEVE PARAPRAKE

(1) **MINISTRIA E INFRASTRUKTURES DHE ENERGJISE E REPUBLIKES SE SHQIPERISE**, përfaqësuar nga [◆],,, mbajtës i letërnjoftimit me numër personal [◆],, pasuesit apo zëvendësuesit e saj sipas Legjislacionit të Zbatueshëm ("**Autoriteti Kontraktues**");

(2) Konsorciumi i krijuar në përputhje me marrëveshjen [datë, nr prot] dhe i përbërë nga shoqëritë:

MABCO CONSTRUCTIONS SA, një shoqëri e organizuar sipas ligjeve të [◆], me seli të regjistruar në [◆], dhe e përfaqësuar rregullisht nga [◆],

YDA INSAAT SANAYI VE TICARET ANONIM SIRKETI, një shoqëri e organizuar sipas ligjeve të [◆], me seli të regjistruar në [◆], dhe e përfaqësuar rregullisht nga [◆], dhe

2A GROUP SH.P.K, një shoqëri e organizuar sipas ligjeve të [◆], me seli të regjistruar në [◆], dhe e përfaqësuar rregullisht nga [◆] (së bashku, "**Ofertuesit**");

(3) Shoqëria koncesionare e themeluar në përputhje me nenin 2.3 të kësaj Kontratës së Koncesionit ("**KONCESIONARI**").

Autoriteti Kontraktues, Ofertuesi dhe Zhvilluesi këtu do të referohen veçmas si "**Palë**" dhe bashkarisht si "**Palët**".

1. PËRMBUSHJA E KUSHTEVE PARAPRAKE

1.1 Në Datën Efektive, Koncesionari ka përmbushur Kushtet Paraprake të Koncesionarit, sipas nenit 2.3 të Kontratës, si më poshtë:

(m) Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues dokumentacionin në vijim:

(i) Masterplanin e VIA-s të përditësuar dhe të hartuar në përputhje me nenin 10.15 të Kontratës;

(ii) Projektin e Zbatimit, të hartuar në përputhje me Dokumentet e Tenderit,

(iii) Planin e Punimeve;

(iv) Projektin e Detajuar Teknik, përputhje me standartin e Nivelit C, në 3 kopje fizike dhe 1 kopje elektronike;

(v) Planin e Përgjithshëm të Aeroportit;

- (vi) VNM paraprake;
- (vii) Planin e Financimit;
- (n) Ofertuesit kanë themeluar Koncesionarin në formën e një SPV-je dhe i kanë dorëzuar Autoritetit Kontraktues kopje origjinale të:
 - (i) Statutit të Koncesionarit dhe certifikatën e regjistrimit të Koncesionarit me regjistrin tregtar;
 - (ii) Vendimet e miratuara nga aksionarët e Koncesionarit që autorizojnë nënshkrimin nga ana e Koncesionarit të Kontratës;
 - (iii) Marrëveshjen e ortakëve, e nënshkruar nga Ofertuesit në përputhje me Marrëveshjen për Bashkimin e Përkohshëm;
 - (iv) Vërtetimet ose dokumentacionin e nevojshëm për identifikimin e Pronarit Përfitues të SPV-së sipas kuptimit të Ligjit nr.112/2020 “Për Regjistrin e Pronarëve Përfitues”.
- (o) Koncesionari ka nënshkruar Kontratën në të dyja gjuhët dhe Ofertuesit kanë nënshkruar Kontratën në gjuhën angleze;
- (p) Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues dokumentet që provojnë që pjesët e kapitalit që do të kontribuojnë secili prej Ofertuesve në kapitalin e Koncesionarit janë paguar rregullisht dhe plotësisht;
- (q) Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues dokumentet që provojnë që kushtet që duhen përmbushur për disbursimin e çdo huaje të nevojshme për financimin e Projektit në përputhje me Kontratën dhe Planin e Financimit, janë përmbushur ose është hequr dorë prej tyre;
- (r) Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues dokumentet bankare që vertetojnë hapjen e Llogarive Bankare në emër të Koncesionarit;
- (s) Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues Memorandumin e Bashkëpunimit të nënshkruar nga Koncesionari dhe Albcontrol;
- (t) Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues dokumentet Listën emërore për përzgjedhjen e Inxhinierit të Pavarur.

1.2 Në Datën Efektive, Autoriteti Kontraktues ka përmbushur Kushtet Paraprake të Autoritetit Kontraktues, sipas nenit 2.4 të Kontratës, si më poshtë:

- (u) Autoriteti Kontraktues ka miratuar Kontratën nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe e ka botuar vendimin e miratimit në Fletoren Zyrtare të Republikës së Shqipërisë;
- (v) Autoriteti Kontraktues ka krijuar NJPZ-në;
- (w) Marrjen e miratimeve që duhet të merren nga Autoriteti Kontraktues para Datës Efektive, sipas kësaj Kontrate dhe Legjislacionit të Zbatueshëm.

- (x) Përzgjedhjen e Inxhinierit të Pavarur nga ana e Autoritetit Kontraktues, në përputhje me nenin 8 të kësaj Kontrate dhe njoftimin e Koncesionarit për përzgjedhjen e Inxhinierit të Pavarur;
- (y) Dorëzimin e Vendndodhjes nga ana e Autoritetit Kontraktues tek Koncesionari, në përputhje me dhe nenin 15.16 të kësaj Kontrate.
- (z) Regjistrimin e Kontratës në regjistrin e koncesioneve

1.3 Palët bien dakord që Kushtet Paraprake janë përmbushur para Datës së Shtyrjes të Afatit Përfundimtar të Kushteve Paraprake.

[pjesa tjetër e faqes e lënë qëllimisht bosh]

FAQJA E NËNSHKRIMIT

Në emër të

MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

.....

Në emër të

.....

Në emër të

.....

SHTOJCA 10 – MASTERPLANI

SHTOJCA 11 – PROJEKTI I ZBATIMIT

SHTOJCA 12 - PLANI I PUNIMEVE

SHTOJCA 13 - PROJEKTI I DETAJUAR TEKNIK

SHTOJCA 14 - PLANI I PËRGJITHSHËM I AEROPORTIT

SHTOJCA 15 - VNM PARAPRAKE DHE VNM E THELLUAR

SHTOJCA 16 - PLANI I FINANCIMIT

(Plani i financimit do të plotësohet dhe do të miratohet sipas parashikimeve në kushtet paraprake të kontratës, pjesë përbërëse e së cilës është dhe kjo shtojcë, brenda afatit të përcaktuar prej 240 ditësh)

SHTOJCA 17 - PLANI I MENAXHIMIT MJEDISOR

SHTOJCA 18 - SKICAT E PUNIMEVE (TË PROJEKTUARA DHE AS IS)

SHTOJCA 19 - DOKUMENTACIONI I SPV-SË

**SHTOJCA 20 - MEMORANDUMI I BASHKËPUNIMIT MIDIS KONCESIONARIT DHE
ALBCONTROL**

SHTOJCA 21 - CONCEPT DESIGN I PROJEKTIT

SHTOJCA 22 - LLOGARITE BANKARE

SHTOJCA 23 -CERTIFIKATA E FILLIMIT TE PUNIMEVE

CERTIFIKATA E FILLIMIT TË PUNIMEVE

- 1) **MINISTRIA E INFRASTRUKTURES DHE ENERGJISE E REPUBLIKES SE SHQIPERISE**, përfaqësuar nga [◆], Z. [◆], mbajtës i letërnjoftimit me numër personal [◆], pasuesit apo zëvendësuesit e saj sipas Legjislacionit të Zbatueshëm ("**Autoriteti Kontraktues**");
- 2) Shoqëria koncesionare e themeluar në përputhje me nenin 2.3 të Kontratës së Koncesionit ("**KONCESIONARI**").

Autoriteti Kontraktues, dhe Koncesionari do të referohen veçmas si "**Palë**" dhe bashkarisht si "**Palët**".

1. PËRMBUSHJA E KUSHTEVE

1.1 Palët bien dakort se sot më datë dd/mm.yyyy janë përmbushur kushtet në vijim:

1.2 Koncesionari është pajisur me:

- (i) *Lejen zhvillimore të lëshuar në mënyrë të rregullt nga Autoriteti Kompetent përkatës;*
- (ii) *Lejet e ndërtimit të lëshuar në mënyrë të rregullt nga Autoriteti Kompetent përkatës;*
- (iii) *Lejen mjedisore – VNM e thelluar, të lëshuar në mënyrë të rregullt nga Autoriteti Kompetent përkatës .*

1.3 Palët bien dakort se data e nënshkrimit të kësaj Certificate do të jetë "Data e Fillimit të Punimeve".

1.4 Fjalët me gërma kapitale në këtë certifikatë kanë të njëjtin kuptim si në Kontratë.

1.5 Kjo certifikatë u nënshkrua rregullisht nga Palët në __ kopje.

[pjesa tjetër e faqes e lënë qëllimisht bosh]

FAQJA E NËNSHKRIMIT

Në emër të

MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

.....

Në emër të

.....

Në emër të

.....

SHTOJCA 24 - TARIFAT

SHTOJCA 25 - CERTIFIKATA E AEROPORTIT

SHTOJCA 26 -MANUALI I AEROPORTIT

SHTOJCA 27 - MANUALI I OPERIMIT DHE MIRËMBAJTJES

SHTOJCA 28 - PLANI I MENAXHIMIT TË EMERGJENCAVE

**SHTOJCA 29 - MARRËVESHJA PËR SHËRBIMET E KONTROLLIT AJROR, TË
NËNSHKRUAR NGA KONCESIONARI DHE ALBCONTROL, OSE NGA PASUESI I TIJ**

SHTOJCA 30 -MARRËVESHJA E OPERIMIT DHE MIRËMBAJTJES

**SHTOJCA 31 - LISTA E MARREVESHJEVE ME SHOQËRITË E LIDHURA ME
KONCESIONARIN**

SHTOJCA 32 - CERTIFIKATA E OPERIMIT

CERTIFIKATA E OPERIMIT

- (1) **MINISTRIA E INFRASTRUKTURES DHE ENERGJISE E REPUBLIKES SE SHQIPERISE**, përfaqësuar nga [◆], Z. [◆], mbajtës i letërnjoftimit me numër personal [◆], pasuesit apo zëvendësuesit e saj sipas Legjislacionit të Zbatueshëm ("**Autoriteti Kontraktues**");
- (2) Shoqëria koncesionare e themeluar në përputhje me nenin 2.3 të Kontratës së Koncesionit ("**KONCESIONARI**").

Autoriteti Kontraktues dhe Koncesionari do të referohen veçmas si "**Palë**" dhe bashkarisht si "**Palët**".

1. PËRMBUSHJA E KUSHTEVE

1.1 Palët bien dakort se sot më datë dd/mm/yyyy janë përmbushur kushtet në vijim:

Koncesionari:

- a. Koncesionari dhe Inxhinieri i Pavarur bien dakord që të gjitha Punimet e Ndërtimit, duke përfshirë, por pa u kufizuar, të gjithë infrastrukturën ajrore, infrastrukturën tokësore, ambientet e terminalit të pasagjerëve, kullën e kontrollit dhe zyrat e saj dhe të gjitha sistemet thelbësore siç janë sistemi i qarkullimit të bagazheve, sistemet e shfaqjes së informacionit të fluturimeve, sistemet e adresave publike dhe sistemet e hyrjes dhe zbritjes së Pasagjerëve, pajisjet e përdorimit të zakonshëm në terminal, pajisjet dhe shërbimet janë ndërtuar dhe testuar me sukses në përputhje me kërkesat përkatëse sipas Planit të Punimeve;
- b. Koncesionari ka dhënë të gjitha garancitë dhe angazhimet përkatëse dhe ka riparuar dhe zëvendësuar çfarëdolloj Defekti në përputhje me dispozitat e Kontratës;
- c. Janë paguar të plota çfarëdolloj dëmshpërblimi ose pagesash të vonuara e të maturuara sipas Kontratës, bazuar në nenin 10 në lidhje me Punimet;
- d. Koncesionari dhe Inxhinieri i Pavarur i kanë konfirmuar Autoritetit Kontraktues koston totale të Punimeve;

1.2 Koncesionari i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues

- a. Skicat e Projektit të përfunduara (as is) në përputhje me Kontratën e Koncesionit;
- b. Planin e Menaxhimit Mjedisor, të përditësuar;
- c. Manualin e Aeroportit;
- d. Manualin e Operimit dhe Mirëmbajtjes në përputhje me ICAO doc 9137;

- e. Planin e Menaxhimit të Emergjencave;
- f. Planin Strategjik të Marketingut;

1.3 Koncesionari është pajisur me:

- a. Lejet dhe Licensat e nevojshme të lidhura me kolaudimin dhe përdorimin e Aseteve, përfshirë edhe certifikatën e përdorimit;
- b. Certifikatën e Aeroportit.

1.4 Koncesionari ka nënshkruar dhe i ka dorëzuar Autoritetit Kontraktues një kopje të:

- Marrëveshjes për shërbimt e kontrolli ajror ndërmjet Koncesionarit dhe Albcontrol;
- Marrëveshjes për Operimin dhe Mirëmbajtjen.
- Marrëveshjet me Shoqëritë e Lidhura, nëse ka.

[pjesa tjetër e faqes e lënë qëllimisht bosh]

FAQJA E NËNSHKRIMIT

Në emër të

MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË

.....

Në emër të

.....

Në emër të

.....

SHTOJCA 33 - POLICAT E SIGURIMIT

Koncensionari me koston dhe shpenzimin e tij, do të lidhë dhe do të ketë Polica Sigurimi të vlefshme që nga Data Efektive dhe gjatë gjithë Afatit së kësaj Kontrate, të lidhura me kompani sigurimesh të njohura ndërkombëtarisht dhe të licencuara në Republikën e Shqipërisë /ose nga kompani sigurimesh që operojnë në Shqipëri, të pranueshme nga Autoriteti Kontraktues, me mbulimet dhe limitet e policave ose kategorizime të tjera, të tilla që do të jenë të pranueshme vazhdimësi për Autoritetin Kontraktues, duke përfshirë të paktën sa vijon:

PJESA 1. – SIGURIMET PER PERIUDHEN E PUNIMEVE TE NDERTIMIT.

Kerkesat minimale per Policat e Sigurimit

Koncensionari pajiset dhe mban sigurimet si percaktuar me poshte pergjate gjithe periudhes se Punimeve nga sigurues dhe risigurues te pranueshem per Autoritetin Kontraktues.

1.1 Sigurimi nga te gjitha rreziqet CAR/EAR i Punimeve:

- a. Mbulimi, per te gjithe periudhen e parashkuar per kryerjen e Punimeve si ato provizore nese parashikohen te tilla, ashtu dhe punimet kapitale ose perfundimtare, plus periudhen e garancise se Punimeve;
- b. Shuma e sigurimit e shenuar ne Policen e Sigurimit, jo me e vogel se vlera e preventivuar per realizimin e Punimeve te kontraktuara;
- c. Personi i siguruar, Koncesionari dhe nenkontraktoret apo furnizuesit e Koncesionarit lidhur me Punimet;
- d. Polica e Sigurimit CAR/EAR duhet te perfshije Seksionin e mbulimit te pergjegjesise ndaj paleve te treta, me kufi minimal pergjegjesie prej jo me pak se EUR per ngjarje sigurimi dhe jo me pak se EURpergjate gjithe periudhes se sigurimit.

Te pergjithshme

- (i) Demet potenciale paguhen ne monedhen qe palet dakortesojne ne percaktimin e shumes se sigurimit ne police. Si rregull monedha e percaktuar ne kontraten e koncensionit eshte edhe monedha e polices se sigurimit;
- (ii) Siguruesit heqin dore nga te gjitha te drejtat e regresit kundrejt paleve te percaktuara si "person i siguruar", ne policen e sigurimit. Per efekt te kesaj klauzole "te drejtes se regresit", do te konsiderohet se Siguruesi i ka leshuar police te vecante seciles pale te perfshire ne "personin e siguruar" ne police;
- (iii) Shuma e cdo demshperblimi potencial do te llogaritet ne koston e plote te zevendesimit te asetit te demtuar pjeserisht apo plotesisht dhe pershin edhe cdo material te furnizuar koncensionarit pa pagese;
- (iv) Polica e sigurimit perfshin edhe mbulimin e shkaktuar nga projekti i gabuar;
- (v) Pjeset e zbritshme dhe shtojcat e percaktuara ne policen e sigurimit, ne lidhje me cdo nje ngjarje dhe per cdo rrisht te mbuluar(peril) percaktohen ne pajtim me traditen me te mire te praktikuar ne vendin e leshimit te polices se sigurimit.

PJESA 2. – SIGURIMET NE PERIUDHEN E OPERIMIT

Kerkesa minimale per sigurim

Konçensionari pergjate te gjithe periudhes se shfrytezimit te konçensionit eshte i detyruar te pajiset e te mbaje ne fuqi dhe efektive polica sigurimi qe mundesojne me mbarimin e afatit te koncensionit kthimin e objektit ne gjendje pune e te mirembajtur te objektit te koncensionit Autoritetit Kontraktues.

2.1 Mbulimi nga te gjitha rreziqet per deme materiale “All risks” ose nga te gjitha rreziqet i objektit te koncensionit;

- Mbulimi, i te gjitha aseteve te trupezuara dhe te pa trupezuara te objektit te koncensionit, si ndertesat, Makinerite & pajisjet, Instalimet te gjitha inventarin e pajisjeve, perfshi edhe avarine e makinerive qe mundesojne ushtrimin normal te aktivitetit te objektit te koncensionit;
- Mbulohen gjithashtu edhe rreziqet shtese qe kerkojne prim te vecante si Aktet vandaliste, terrorizmi & sabotazhi, trazirat civile, grevat e demonstrimet;
- Shuma e siguruar, ne pajtim me vlerat e inventarit te aseteve, por ne asnje rast me e vogel se vlera e zevendesimit te cdo aseti, qe mundeson zevendesimin e cdo artikulli te demtuar pjeserisht apo totalisht;
- Afati, e gjithe periudha e percaktuar per kohezgjatjen e konçensionit;
- Person i siguruar, konçensionari dhe Enti Prokurues me cilesin e te bashkesiguarit;
- Siguruesit heqin dore nga te gjitha te drejtat e regresit kundrejt paleve te percaktuara si “person i siguruar”, ne policen e sigurimit. Per efekt te kesaj klauzole “te drejtes se regresit”, do te konsiderohet se Siguruesi i ka leshuar police te vecante seciles pale te perfshire ne ”personin e siguruar” ne police;
- Pjeset e zbritshme e percaktuara ne policen e sigurimit, ne lidhje me çdo nje ngjarje dhe per cdo rrisk te mbuluar(peril) percaktohen ne pajtim me traditen me te mire te praktikuar ne vendin e leshimit te polices se sigurimit.

2.2 Sigurimi i Pergjegjesise Ligjore Civile ndaj Paleve te Treta GTPL – General Third Party Liability, Objekti i kesaj kontrate eshte marrëdhënia juridike në të cilën Siguruesi, brenda limitit të dëmshpërblimit dhe në përputhje me këto kushte sigurimi, në zbatim të vendimit të gjykatës për ngarkimin me përgjegjësi ligjore të të Siguarit e kompenson atë, përkundrejt pagimit të primit te sigurimit prej tij, për:

- (i) Dëmshpërblimin e humbjeve dhe demeve te palëve të treta duke perfshire edhe shpenzimet dhe kostot ligjore të të Siguarit për mbrojtjen e interesave të tij gjatë procesit të gjykimit, të shkaktuara nga ngjarje te papritura, te pa parashikuara (aksidente) te ndodhura ne ambjentet ku ushtrohet aktiviteti i te Siguarit qe rezulton me pasoja në:
 - **Shëndetin e palëve të treta**, që nënkupton demtime fizike, sëmundjen ose vdekjen e çdo personi qe nuk eshte pale ne kete kontrate sigurimi (deme ne njerez);
 - **Sendeve të palëve të treta**, që nënkupton dëmtime fizike ose shkatërrim te pronës në zoterim të çdo personi ose enti qe nuk eshte pale ne kete kontrate (deme ne sende).

2.3 Limiti i Demshpeblimit; jo me pak se EUR 2,000,000. per nje ngjarje e

sigurimi dhe jo me me pak se EUR 2,500,000. pergjate gjithe periudhes se sigurimit.

2.4 Nenlimiti per cdo nje person: EUR 20,000;

2.5 Personi i siguruar, konçensionari dhe Enti Prokurues me cilesine e te bashkesiguruarit;

3. Sigurime te tjera.

Konçensionari ne zbatim te percaktimeve ligjore te Ligjit Nr.10076, dt. 12.02.2009 "Per sigurimin e Pergjegjesise se sektorin e Transportit" eshte i detyruar qe te lidhe kontrata per shfrytezimin e objektit te konçensionit vetem me operatore te transportit ajror qe respektojne detyrimet Ligjore ne fuqi ne Republiken Shqiperise, si percaktuar ne Ligjin e siperpermendur dhe konsistojne:

- (aa) Detyrimin per tu siguruar te Pronarit dhe Perdoruesit te Mjetit Ajror, Ligji 10076 dt.12.02.2009, Neni 4 & 5,
- (bb) Sigurimin e Pasagjereve nga Aksidentet ne Transportin Publik, Ligji 10076 dt.12.02.2009, Neni 17/dh;
- (cc) Sigurimin e Pergjegjesise se Pronareve te Avioneve per Deme shkaktuar Paleve te Treta- Ligji 10076 dt.12.02.2009, Neni 48/1, per mjetet ajrore te rregjistruara ne Republiken e Shqiperise; dhe Ligji 10076 dt.12.02.2009, Neni 48/8, per mjetet ajrore te rregjistruara jashte territorit te Republikes se Shqiperise.
- (dd) Limitet e Pergjegjesise per mbulimet e mjeteve ajrore te transportit percaktohen ne Ligji 10076 dt.12.02.2009, Neni 49.

