

LIGJ

Nr.9231, date 13.5.2004

PER RATIFIKIMIN E "MARREVESHJES SE KONCESIONIT TE FORMES "BOO" PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E TERMINALIT BREGDETAR, PER DEPOZITIMIN E NAFTAES DHE TE NENPRODUKTEVE TE SAJ NE GJIRIN E VLORES", SI DHE PER RATIFIKIMIN E "MARREVESHJES SE KONCESIONIT TE FORMES "BOT", PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E INFRASTRUKTURES PORTUALE NE SHERBIM TE TERMINALIT BREGDETAR NE GJIRIN E VLORES"

Ne mbështetje te neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 te Kushtetutës, me propozimin e Këshillit te Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKES SE SHQIPERISE

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet "Marrëveshja e koncesionit e formës "BOO" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit bregdetar, për depozitimin e naftës dhe te nënprodukteve te saj ne Gjirin e Vlorës", e negociuar dhe e nënshkruar ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë dhe shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena", S.p.A.", sipas tekstit qe i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

Ratifikohet "Marrëveshja e koncesionit e formës BOT" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale ne shërbim te terminalit bregdetar ne Gjirin e Vlorës", e negociuar dhe e nënshkruar ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë dhe shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena, S.p.A.", sipas tekstit qe i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 3

Shoqëria "La Petrolifera Italo Rumena, S.p.A." përjashtohet nga te gjitha taksat dhe detyrimet doganore për importimin e lendeve te para, te pajisjeve e instrumenteve te tjera, nga tarifat e pronësisë intelektuale, si dhe nga ato inxhinierie për ndërtimin e terminalit dhe te infrastrukturës portuale, për një periudhe 24-mujore, duke filluar nga data e përfundimit te afatit prej 60 ditësh te pajisjes se koncesionarit me te gjitha autorizimet dhe lejet përkatëse nga autoritetet shqiptare, si dhe t'i rimbursohet asaj TVSH-ja e paguar.

Neni 4

Ky ligj hyn ne fuqi pas botimit ne Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4250, date 16.6.2004 te Presidentit te Republikës se Shqipërisë,
Alfred Moisiu

MARREVESHJE

KONCESIONI E FORMES "BOO" (NDERTIM- PRONESI-SHFRYTEZIM) PER
NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E TERMINALIT BREGDETAR NE GJIRIN E
VLORES NE BAZE TE LIGJIT NR.7973, DATE 26.7.1995

Me këtë Marrëveshje koncesioni te lidhur ne maj 2004, ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë, e përfaqësuar nga Organi Shtetëror i Autorizuar (me poshtë do te referohet si "Qeveria", "Shteti" ose OSHA sipas rastit), autorizuar për te lidhur këtë Marrëveshje me vendimin nr. 297, date 8 maj 2003 te Këshillit te Ministrave, si dhe nga vendimet nr.171, date 26 mars 2004 dhe 278, date 12 maj 2004, te gjitha këto bashkëngjitur si shtojca A dhe "LA PETROLIFERA ITALO RUMENA S.p.A.", një shoqëri qe është krijuar dhe funksionon sipas ligjeve italiane, me seli te regjistruar ne Milano, Via del Bollo nr.4 dhe me seli administrative ne Bolonje, Viale Aldini nr. 190, e përfaqësuar nga Drejtori i saj i Përgjithshëm, Dr. Guido Ottolenghi, i autorizuar për te lidhur këtë Marrëveshje me vendim te bordit te shoqërisë, date 19 tetor 2002, qe gjendet bashkëngjitur si shtojca B, (me poshtë kjo shoqëri do te referohet si "PIR") dhe La Petrolifera Halo Albanese Sh.A., një shoqëri qe është krijuar nga PIR dhe qe funksionon sipas ligjeve shqiptare, me seli ne Tirane, përfaqësuar nga Drejtori i saj i Përgjithshëm, Dr. Guido Ottolenghi, i autorizuar për lidhjen e kësaj Marrëveshjeje me vendim te këshillit te shoqërisë, date 22 tetor 2002, bashkëngjitur si shtojca C (me poshtë kjo shoqëri do te referohet si "PIA"). PIR dhe PIA me poshtë do te referohen bashkërisht ose secila prej tyre si "Koncesionari"(Te dyja se bashku ne disa raste do te referohen bashkërisht si "Palët" ose veç e veç si "Pala."),

MEQENESE

A) Palët, ne përputhje me propozimin e pakerkuar te paraqitur nga Koncesionari, me 19.7.2002, me numër protokolli 5671 te Ministrisë se Industrisë dhe te Energjetikes, si dhe me versionin e azhurnuar te këtij propozimi, date 12.3.2003, me numër protokolli 1686 te Ministrisë se Industrisë dhe te Energjetikes, ne baze te ligjit nr.7973, date 26.7.1995, janë te interesuara për ndërtimin dhe shfrytëzimin nga Koncesionari te një terminali bregdetar për naftë, nënproduktet e saj dhe produktet te tjera ne Gjirin e Vlorës ne balle te ish-uzinave te sodës dhe te PVC-se, si dhe te infrastrukturës bregdetare përkatëse, ne përputhje me projektin paraprak qe gjendet bashkëngjitur si shtojca 1/i dhe 1/ii, 2/i dhe 2/ii, dhe 3, dhe te zhvillimeve te tij te mëvonshme qe do te pasqyrohen ne një projekt fizibiliteti me te detajuar, i cili do te realizohet ne baze te afateve dhe kushteve te përcaktuara këtu me poshtë.

B) Zona përkatëse për ndërtimin e terminalit, e cila përfshin një sipërfaqe prej 183,000 metra katrore (duke përfshirë zonat e mbushura qe do te ndërtohen nga Koncesionari) dhe qe është vijëzuar me te kuqe ne hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i, është caktuar e seleksionuar nga Qeveria e Shqipërisë si një zone e dedikuar për ndërtimin e një terminali bregdetar, për transportimin dhe depozitimin e naftës, nënprodukteve te saj dhe te produkteve te tjera, nëpërmjet një studimi te detajuar te janarit te vitit 2001, për "përcaktimin e zonave te përshtatshme për ndërtimin e instalimeve (terminaleve) bregdetare te naftës, gazit te lëngshëm, te naftës dhe te nënprodukteve te tyre", te sponsorizuar nga ish-Ministria e Ekonomisë Publike dhe e Privatizimit, sot Ministria e Industrisë dhe e Energjetikes, studim i cili është miratuar me vendimin e Këshillit te Ministrave nr. 251, date 29.4.2001, me vendimin e KRRT -se se Vlorës nr.1, date 17. 1. 2003, me vendimin e KRRT-se se Republikës te Shqipërisë nr.9, date 19.2.2003, si dhe me akte te tjera.

C) Këshilli i Ministrave, duke njohur rendësin strategjike te terminalit dhe te infrastrukturës portuale qe lidhet me te, si një prioritet kombëtar dhe si një infrastrukture thelbësore për furnizimin me energji te vendit, duke e konsideruar atë si një projekt unik persa i përket dimensioneve te tij teknike dhe ekonomike për zhvillimin e Shqipërisë, si dhe duke njohur

ekzistencën e te gjitha te drejtave, rrethanave, mundësive dhe kushteve te parashikuara ne ligj për t'i akorduar Koncesionarit te gjitha te drejtat ligjore te parashikuara ne këtë Marrëveshje, ka miratuar me vendimin e Këshillit te Ministrave nr.297, date 8.5.2003 "Procedurën e dhënies me koncesion, si propozim te pakerkuar, sipas projektit te shoqërisë "La Petrolifera Halo Rumena" S.p.A. për ndërtimin dhe shfrytëzimin e depozitave bregdetare dhe te infrastrukturës portuale ne Gjirin e Vlorës" dhe ka krijuar Organin Shtetëror te Autorizuar për te negociuar dhe nënshkruar këtë Marrëveshje, e cila u aprovua me vendimet nr. 171, date 26.3.2004 dhe nr.278, date 12.5.2004 te Këshillit te Ministrave.

D) Këshilli i Ministrave, duke pasur parasysh problemet mjedisore ne zonën e Gjirit te Vlorës ne balle te ish-uzinave te sodës dhe te PVC-se, e vlerëson kontributin qe jep projekti kundër ndotjes se zonës nëpërmjet uljes se ndërveprimit te detit me ujin nëntokësor qe derdhet ne det, si dhe nëpërmjet minimizimit te filtrimit te ujerave sipërfaqësore ne ujerat nëntokësore ne zonën e terminalit bregdetar.

E) Koncesionari, nga ana e tij, posedon një ekspertize dhe eksperience te konsiderueshme ne fushën e ndërtimit dhe te shfrytëzimit te terminalleve te pavarura bregdetare dhe ka negociuar dhe do te nënshkruajë këtë Marrëveshje me cilësinë e shoqërisë kontrolluese te PIA-s, ne kuptimin qe ajo do te transferoje tek PIA, ne fazën e ndërtimit dhe ne fazën fillestare te shfrytëzimit, teknologjinë e nevojshme.

F) Te drejtat dhe detyrimet e parashikuara ne këtë Marrëveshje koncesioni do te kenë kuptim vetëm ne qofte se interpretohen e merren ne lidhje te ngushte me te drejtat dhe detyrimet e parashikuara ne Marrëveshjen e koncesionit portual BOT te nënshkruar ne ditën e sotme nga Palët.

Për këto arsye, duke pasur parasysh sa me sipër dhe detyrimet reciproke te parashikuara këtu me poshtë, si dhe bazuar ne konsiderata te tjera te mira dhe te vlefshme, Palët, duke pranuar se do te jene ligjërisht te detyruara nga kjo Marrëveshje, bien dakord për sa me poshtë:

Neni 1

Përkufizime - Përshkrime dhe shtojca

Përkufizimet do te përdoren ne te gjithë këtë Marrëveshje koncesioni me kuptimet e mëposhtme:

Me "Marrëveshje koncesioni për terminalin" do te kuptohet kjo Marrëveshje koncesioni e formës BOO, për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit bregdetar ne Gjirin e Vlorës, duke përfshire te gjitha shtojcat bashkëngjitur (Shtojca Vi dhe Vii, 2/i dhe 2/ii, 3 dhe 4). Kjo Marrëveshje lidhet dhe kushtëzohet nga Marrëveshja e koncesionit portual e përkufizuar me poshtë.

Me "Marrëveshje te koncesionit portual" do te kuptohet Marrëveshja e koncesionit e formës BOT për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale ne shërbim te terminalit bregdetar ne Gjirin e Vlorës, duke përfshire te gjitha shtojcat bashkëngjitur (Shtojca Vi dhe Vii, 2/i dhe 2/ii dhe 3), e lidhur sot nga Palët. Kjo Marrëveshje lidhet dhe kushtëzohet nga Marrëveshja e koncesionit për terminalin e përkufizuar me sipër.

Me "Terminal bregdetar" do te kuptohen depozitat bregdetare për nafte, nënproduktet e saj dhe produkte te tjera ne Gjirin e Vlorës ne balle te ish-uzinave te sodës dhe te PVC-se.

"Organi Shtetëror i Autorizuar" ("OSHA") përbëhet nga Ministria e Ekonomisë, Ministria e Industrisë dhe e Energjetikes, Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, Ministria e Mjedisit, Ministria e Financave dhe Ministria e Rregullimit te Territorit dhe e Turizmit, i krijuar me vendimin nr.297, date 8.5.2003 te Këshillit te Ministrave.

Me "Koncesionar" do te kuptohet PIR dhe/ose PIA dhe/ose zëvendësuesit e saj.

Me "Projekt paraprak" do te kuptohet i gjithë dokumentacioni ekzistues qe lidhet me

propozimin e pakerkuar te paraqitur nga Koncesionari para nënshkrimit te Marrëveshjes se koncesionit për terminalin dhe, veçanërisht, dokumentacioni qe ndodhet ne versionin e azhurnuar te propozimit te pakerkuar qe i është dërguar protokollit te Ministrisë se Industrisë dhe te Energjetikes ne datën 12 mars 2003, me numër protokollit 1686.

Me "Projekt përfundimtar" do te kuptohet projekti paraprak dhe zhvillimet dhe përmirësimet e tij te mëvonshme, te cilat do te përfshihen ne një studim fizibiliteti me te detajuar, si dhe ne dokumentet e tjera inxhinierie baze ne lidhje me fazën 1 dhe me stadin 1, siç përshkruhet ne shtojcën 3. Projekti përfundimtar do te kryhet e realizohet sipas afateve dhe kushteve te përcaktuara ne Marrëveshjen e koncesionit për terminalin dhe ne atë portuale dhe do te përfshijë një seksion ne te cilin do te tregohet edhe projekti i propozuar për fazat 2 dhe 3, si dhe për stadin 2.

Me "Zone" do te kuptohet zona e caktuar për ndërtimin e terminalit, me sipërfaqe prej 183,000 metra katrore, e cila është vijëzuar me te kuqe ne hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i. Zona është miratuar për ndërtimin e terminalit me vendimin nr.351, date 29.4.2001 te Këshillit te Ministrave, me vendimin nr.1, date 17.1.2003 te KRRT -se se Vlorës, me vendimin nr. 9, date 19.2.2003 te KRRT-se se Republikës te Shqipërisë dhe me akte te tjera. Forma dhe sipërfaqja e zonës mund te pësojnë ndryshime si rezultat i ndërtimit te infrastrukturës portuale, kuptimi i se cilës është dhënë me poshtë. Kufizimet e saj te sakta me detin dhe sipërfaqja e saj e përgjithshme do te kolaudohen e përcaktohen siç parashikohet ne nenin 6.1.iii, pas dorëzimit te projektit përfundimtar.

Me "Kanal" do te kuptohet pjesa e thelluar e detit, qe do te përdoret nga anijet cisterne për te hyre e ankoruar ne terminal dhe qe është paraqitur grafikisht ne projektin paraprak, shtojca 1/ii.

Me "Zone detare te rezervuar" do te kuptohet pjesa e thelluar e detit qe do te përdoret nga anijet cisterne për kryerjen e manovrës dhe ankorimin dhe qe është paraqitur grafikisht ne projektin paraprak, shtojca 1/ii.

Me "Infrastruktura portuale" do te kuptohet infrastruktura e domosdoshme, e lidhur me Terminalin, qe përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet bregut te detit, qe do te rezultojë pas ndërtimit te zonave te mbushura bregdetare, dhe kufirit jug-perëndimor te Terminalit, dhe qe është vijëzuar ne projektin paraprak, shtojca 1/ii.

Me "Zona te mbushura bregdetare" do te kuptohen zonat e bregdetit përballë zonës, te cilat ndodhen pas bankinës portuale, dhe qe do te mbushen e ndërtohen nga Koncesionari. Zonat e Mbushura Bregdetare, te cilat tregohen për afërsisht ne projektin paraprak, ne shtojcën 1/ii, do te kolaudohen e përcaktohen me saktësi pas mbarimit te ndërtimit te infrastrukturës portuale. "Zona e koncesionit portual," e cila është objekti i Marrëveshjes se koncesionit portual, përbëhet nga infrastruktura portuale, kanali, zona detare e rezervuar dhe një pjese e zonave te mbushura bregdetare.

Me "Kontrate shitje" do te kuptohet akti i kalimit te pronësisë mbi zonën (siç do te rezultojë me se fundi nga projekti përfundimtar, duke përfshire edhe ndryshimet nga zonat e mbushura bregdetare dhe nga puna e pastrimit dhe e thellimit te fundit te detit), si dhe te gjitha aktet e tjera respektive te mëvonshme, duke përfshire edhe regjistrimet e domosdoshme ne Regjistrin e Pasurive te Paluajtshme.

Kuptimet e përshkrimet e mësipërme dhe shtojcat bashkëngjitur janë pjese përbërëse dhe thelbësore e kësaj Marrëveshjeje.

Neni 2

Objekti i Marrëveshjes se koncesionit

Objekti i kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin është ndërtimi dhe shfrytëzimi i terminalit, sipas projektit përfundimtar, si dhe përcaktimi dhe rregullimi i te gjitha te drejtave,

detyrimeve dhe përgjegjësiqe qe kane Palët me këtë Marrëveshje, brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe te ngushte ndërmjet Palëve, si dhe ne lidhje me parashikimet e Marrëveshjes se koncesionit portual.

Neni 3

Tiparet e veçanta te terminalit

Palët janë te ndërgjegjshme se:

- a) Terminali është projektuar dhe do te funksionojë si një terminal shërbimesh te pavarura, i hapur për te gjithë operatorët e kualifikuar, veçanërisht ne industrinë e naftës dhe do te sigurojë, për rrjedhojë, një baze logjistike te një niveli shume te larte për te gjithë operatorët tregtare te interesuar e te licencuar ne Shqipëri. Koncesionari (PIA) nuk do te ushtrojë veprimtari tregtare për naftë, gaz dhe nënproduktet e tyre.
- b) Koncesionari planifikon ndërtimin, drejtpërdrejt ose ne mënyrë te tërthorte, te te gjitha kapaciteteve depozituese te terminalit ne tri faza, afati kohor i te cilave do te varet kryesisht ne tendencat ekzistuese, si dhe ne ata afatmesme e afatgjata te konsumit te produkteve te naftës ne Shqipëri, dhe qe tregohen me përafërsi ne treguesin, i cili, se bashku me një përshkrim teknik, gjendet bashkëngjitur si shtojca 3, duke kuptuar se faza 1 do te realizohet saktësisht siç paraqitet atje.
- c) Projekti i terminalit kontribuon për te minimizuar ndikimin negativ te ndotjes ekzistuese te tokës, e cila ne mënyrë te përmbledhur është analizuar ne vitin 1999 nga Programi i Kombeve te Bashkuara për Mjedisin (PKBM) ne raportin: "Vlerësimi mjedisor pas konfliktit dhe raporti për gjendjen e mjedisit". Ne lidhje me këtë studim janë parashikuar nga palët e treta zgjidhje për rehabilitimin e te gjithë zonës se ish-uzinave te sodës dhe te PVC-se, me një kosto te vlerësuar ne shumën prej rreth 6 milionë dollarë amerikane. Veçanërisht, persa i përket zonës, bankina portuale e terminalit do te zvogëlojë ndërveprimin ndërmjet detit dhe ujit nëntokësor qe derdhet ne det, përgjatë gjatësisë se saj, si dhe shtruarja e pjesës me te madhe te sipërfaqes se terminalit me beton ose me asfalt (për t'u realizuar ne përputhje me stadet e treguara me sipër) do te minimizojë filtrimin e ujit sipërfaqësor (shiut) ne ujerat nëntokësore, me një ulje te pritshme te ndotjes se ujerave nëntokësore qe rrjedhin ne ujerat e detit përreth.

Neni 4

Afatet

Koncesionari, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes ne fuqi te kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin ose te Marrëveshjes se koncesionit portual (cilado hyn ne fuqi e dyta) dhe ne bashkëpunim te plote me Qeverinë, do te përfundojë projektin përfundimtar. Koncesionari do te fillojë ndërtimin e terminalit dhe te infrastrukturës se saj portuale brenda gjashtëdhjetë ditëve nga pajisja e tij me te gjitha koncesionet, autorizimet dhe lejet përkatëse te te gjitha autoriteteve kompetente shqiptare (duke përfshire këtu edhe organet e pushtetit vendor te Vlorës) dhe do te përfundojë ndërtimin e tyre brenda 24 muajve ne vijim, me kusht qe gjate kësaj periudhe kohe te mos krijohen pengesa burokratike ose situata te tjera te vështira qe mund te pengojnë përfundimin e punimeve.

Me tej Palët bien dakord se ne rast se afatet e parashikuara ne këtë nen nuk përmbushen nga PIA, si dhe me kusht qe (i) vonesa te mos jete shkaktuar për faj dhe me keqdashje nga PIA, si dhe (ii) te mos ndodhemi përpara situatës kur shteti mund te ushtrojë te drejtën e zëvendësimit te Koncesionarit te parashikuar ne nenin 10.3 te kësaj Marrëveshjeje, shteti ka te drejte t'i kërkojë PIA-s një penalitet ne masën prej 5000 eurosh për çdo muaj vonese.

Neni 5

Detyrimet e Koncesionarit

PIA, duke pasur parasysh gjithashtu detyrimet e shtetit që parashikohen në nenin 6 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik) me poshtë, merr përsipër:

1. Te kryeje e të përfundoje, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin, projektin përfundimtar të terminalit dhe të zonës së saj të koncesionit portual, duke bërë të ditur se paraqitja skematike e projektit përfundimtar mund të pësojë ndryshime nga ajo e projektit paraprak, me kusht që, gjithsesi, sipërfaqja e përgjithshme e zonës së mbuluar nga terminali të përfshijë zonën ekzistuese prej 183,000 metra katrore (shtojkë edhe zonat bregdetare të mbushura që mund të rezultojnë) dhe të jenë plotësuar të gjitha standardet respektive të sigurisë, si dhe me kusht që faza 1 të realizohet ashtu siç përshkruhet në shtojcën 3.
2. Te paraqesë, mbi bazën e konkluzioneve të favorshme të projektit përfundimtar, të gjitha kërkesat e nevojshme përpara autoriteteve kompetente shqiptare për të marrë të gjitha të drejtat, koncesionet, autorizimet dhe lejet e duhura për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit sipas projektit përfundimtar.
3. Te projektojë dhe të ndërtojë infrastrukturën portuale për të mundësuar ankorimin e anijeve cisterne me kapacitet deri në 10,000/15,000 DWT, që do të lidhen e sigurohen në një pontil të lidhur me bregun, të mbrojtur në mënyrën e duhur nga rrymat dhe erërat detare. Realizimi i infrastrukturës portuale do të shoqërohet edhe me mbushjen e zonave bregdetare të mbushura, siç paraqiten grafikisht në projektin paraprak dhe siç do të paraqiten me sakte grafikisht në projektin përfundimtar.
4. Te projektojë dhe të ndërtojë, brenda afatit të parashikuar me sipër në nenin 4 (Afatet), terminalin në përputhje me ligjet shqiptare dhe standardet inxhinierie, me rregullat e sigurimit dhe të mbrojtjes së ambientit, që zbatohen aktualisht në vendet e Europës Perëndimore dhe/ose në SHBA, të specifikuar në përshkrimin teknik bashkëngjitur këtu si shtojka 3, përshkrim i cili numëron veçoritë specifike të parashikuara për mbrojtjen e ambientit.
5. Te projektojë kanal, që do të mundësojë hyrjen për në terminal, të thellojë fundin e detit (duke e zhvendosur rërën e materialin e nxjerre në zonat e mbushura bregdetare ose gjetke në gjiri në një distancë të përshtatshme nga bregu) dhe të vendosë bovat përgjatë aneve të kanalit;
6. Te shfrytëzojë terminalin dhe infrastrukturën e saj portuale gjatë afatit të licencës dhe/ose të koncesionit (sipas rastit), siç parashikohet në nenin 6 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik) këtu me poshtë, në përputhje me ligjet e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me standardet aktuale të sigurimit dhe të mbrojtjes së mjedisit.
7. Te kryeje gjatë afatit të licencës dhe/ose koncesionit (sipas rastit), siç parashikohet në nenin 6 këtu me poshtë, shërbimet përkatëse në lidhje me depozitat dhe me trajtimin (ngarkim-shkarkimin në toke ose në det) e produkteve të naftës dhe gazeve të lëngshme të naftës, për çdo operator të licencuar kombëtar ose ndërkombëtar të interesuar të operojë me një terminal të pavarur të një niveli shumë të lartë.
8. T'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi infrastrukturën portuale që përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare, që rezulton pas përfundimit të zonave bregdetare të mbushura, dhe kufirit jug-perëndimor të terminalit që shfrytëzohet nga PIA (siç tregohet në shtojcën 1/ii), pas mbarimit të ndërtuarit të infrastrukturës portuale, si dhe t'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi çdo pasuri të paluajtshme të ndërtuar në këtë infrastrukturë portuale, pas mbarimit të afatit të Marrëveshjes së koncesionit portual.
9. Të mirëmbajë në mënyrën e duhur terminalin dhe infrastrukturën e saj portuale dhe të sigurojë, me shpenzimet e veta, terminalin dhe instalimet të vendosura e të ndërtuara në infrastrukturën portuale (si tubacionet, pajisjet etj.).

10. Te mirëmbajë ne mënyrën e duhur kanalën, zonën detare të rezervuar dhe fundet e tyre gjate afatit të parë të Marrëveshjes së koncesionit portual (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialet e nxjerra, në zonat e mbushura bregdetare ose gjetke në gjë në një distancë të përshtatshme nga bregu). Koncesionari do t'i paraqesë OSHA-së kërkesën e nevojshme për autorizim në adresën e treguar në nenin 16 (Njoftimet) këtu me poshtë.

11. Te respektojë rigorozisht dhe në kohë të gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara në këtë Marrëveshje.

PIR, duke qenë i ndërgjegjshëm se aktualisht zotëron kontrollin e aksioneve të PIA-s dhe, duke pasur në konsideratë, gjithashtu, detyrimet e shtetit të parashikuara në nenin 6 me poshtë, merr përsipër:

1. T'i transferojë PIA-s të gjithë teknologjinë dhe know-how, që lidhet me ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit, si dhe çdo lloj informacioni tjetër të nevojshëm që disponon, i cili mund të rezultojë i nevojshëm ose i dobishëm për PIA-n për zbatimin e projektit përfundimtar;

2. Të ruajë pronësinë e interesit kontrollues mbi PIA-n për atë kohë sa është e nevojshme, me qëllim që të garantojë transferimin e teknologjisë të PIA për ndërtimin dhe shfrytëzimin fillestar të terminalit dhe të infrastrukturës së saj portuale.

Neni 6

Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik

Qeveria, duke pasur parasysh detyrimet e Koncesionarit sipas nenit 5 (Detyrimet e Koncesionarit) me sipër, merr përsipër:

1. Detyrime në lidhje me zonën:

i) T'i sigurojë Koncesionarit hyrjen e lirë dhe të pakufizuar në zonë dhe në zonën e koncesionit portual me qëllim kryerjen e të gjitha studimeve, testeve dhe kërkimeve të nevojshme, si dhe të çdo aktiviteti tjetër që do të jetë i nevojshëm ose i dobishëm për realizimin e projektit përfundimtar.

ii) T'i ofrojë për blerje PIA-s, e cila, nëpërmjet kësaj Marrëveshjeje, e pranon zonën në balle të ish-uzinave të sodës dhe PVC-s në Gjirin e Vlorës, shënuar me të kuqe në shtojcën 2/i, me një sipërfaqe prej 183,000 metra katrorë, me të gjitha të drejtat e nevojshme dhe/ose të domosdoshme për përdorimin e rrugëve dhe të hekurudhës, të lirë nga çdo hipotekë, dorëzoni, peng ose barre dhe/ose nga çfarëdo të drejte të të tretëve, përkundrajt çmimit simbolik prej 1 euro që vendoset si kompensim i pjesshëm për projektimin dhe ndërtimin nga Koncesionari të një pjese ose të të gjithë zonës së koncesionit portual (vlera maksimale e investimit të PIA-s arrijnë deri në 12 milionë euro), e cila do t'i dorëzohet shtetit sipas nenit 5.8 me sipër, si dhe vlerëson tiparet e veçanta të terminalit të parashikuara në nenin 3 me sipër. Akti i kalimit të plote të pronësisë mbi zonën, teksti i së cilës është në përputhje me atë të dokumentit bashkëngjitur si shtojca 4, do të nënshkruhet nga Ministri i Ekonomisë pasi Koncesionari të përfundojë dhe t'i dorëzojë projektin përfundimtar Ministrisë së Ekonomisë, me kusht që PIR dhe/ose PIA të mos ushtrojnë të drejtën për t'u tërhequr të parashikuar në nenin 9 (E drejta për t'u tërhequr) këtu me poshtë.

iii) Projekti përfundimtar do të përcaktojë një vijë bregdetare të re për zonën, e cila do të formohet nga bankina portuale (që do të ndërtohet në stadin 1 dhe në zhvillimet e mëvonshme). Ashtu siç tregohet në projektin paraprak, shtojca 1/ii, dhe siç do të tregohet e përcaktohet me saktë në projektin përfundimtar, vija e re bregdetare do të përcaktojë një formë dhe sipërfaqe të re të zonës. Në mënyrë të veçante, thellimi dhe pastrimi i fundit të detit mund të reduktojë përmasat e zonës, ndërsa zonat e mbushura bregdetare mund ta rrisin sipërfaqen e saj. Palët bien dakord dhe marrin përsipër që, në përputhje me tekstin e kontratës së shitjes së tokës, bashkëngjitur si shtojca 4, pas mbarimit të ndërtimit të infrastrukturës

portuale, Palët do të nënshkruajnë aktin e përcaktueshmërisë së kufijve, i cili, ndërmjet të tjerave, do të rikoalidojë dhe të ripërcaktojë formën dhe sipërfaqen e zonës, duke i kaluar shtetit pronësinë mbi zonat e thelluara dhe mbi infrastrukturën portuale (përfshirë gjerësinë prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare që do të rezultojë nga projekti përfundimtar dhe kufirit jug-perëndimor të terminalit), si dhe duke i kaluar Koncesionarit pronësinë e plote mbi zonat që mbeten, duke përfshirë zonat e mbushura bregdetare.

iv) T'i sigurojë Koncesionarit, brenda afatit të parashikuar në nenin 4 (Afatet) me sipër, por në çdo rast jo më vonë se gjashtëdhjetë ditë pas përfundimit të projektit përfundimtar, si dhe të ndikojë që edhe autoritetet e tjera kompetente shqiptare (duke përfshirë edhe organet e pushtetit vendor në Vlore) t'i sigurojnë Koncesionarit, të gjitha licencat, lejet, autorizimet dhe konfesionet e duhura në lidhje me zonën dhe me ndërtimin e terminalit, të gjitha këto në koordinim të plote me atë që parashikohet në Marrëveshjen e koncesionit portual. Për ndërtimet e mëvonshme të fazave 2 dhe 3, Qeveria do të përpiket me vullnet të mirë të zbatohet të njëjtat parashikime. Çdo vonesë në dhënien e licencave, lejeve, autorizimeve dhe koncesioneve do të shtyje automatikisht afatin kohor të parashikuar në nenin 4 (Afatet) me një kohë tjetër që i korrespondon periudhës kohore të vonesës.

v) Nëse Koncesionari nuk do të konsiderohet përgjegjës nga Qeveria për çfarëdo humbje, dëmtim, shpenzim dhe/ose përgjegjësi që mund t'u shkaktohen personave të tretë, për shkak të ndotjes ekzistuese të tokës në zonën që do t'i kalojë në pronësi Koncesionarit sipas nenit 6.1.ii me sipër. Për këtë qëllim, Palët bien dakord që, së bashku, të kryejnë dhe të miratojnë analizat e detajuara të dheut në kohën e kalimit të pronësisë së zonës.

vi) Për ruajtjen e pyllit me drurë pishe dhe për mbrojtjen e përshtatshme të komunitetit lokal, të ndikojë që përreth terminalit, në zbatim të parimeve dhe të dispozitave të Direktivës nr. 96/82/CE të botuar në Fletoren Zyrtare të Komunitetit Evropian L.10, 14 janar 1997 (e ashtuquajtura Direktiva Sevesco II), të përjashtojë shprehimisht nga planet rregulluese të qytetit dhe aktet e tjera ndërtimin e ndërtesave për banim dhe të ndërtesave të tjera që do të ishin të papërshtatshme të ngriheshin në afërsi të materialeve a lendeve të rrezikshme në një distancë jo më të vogël se 500 metra lineare nga kufijtë e terminalit, siç paraqitet paraprakisht me ngjyre jeshile në hartën bashkëngjitur, si shtojca 2/ii. Për ndërtimet në distancë me të vogla, Qeveria dhe/ose organet e pushtetit vendor janë të detyruara të verifikojnë dhe të justifikojnë përshtatshmërinë e ndërtimit të lejuar me aktivitetin e terminalit. Koncesionari dhe terminali nuk do të kenë asnjë përgjegjësi për pasojat që mund të vijnë nga mospërmbyshja e këtij detyrimi ose nga kryerja e ndonjë ndërtimi në një distancë me të vogël se 500 metra.

2) Detyrime të tjera

i) T'i sigurojë Koncesionarit, brenda afatit të parashikuar në nenin 4 (Afatet) me sipër, por në çdo rast jo më vonë se 60 ditë pas dorëzimit të projektit përfundimtar, si dhe të ndikojë që Koncesionarit t'i sigurohen e të pajiset nga të gjitha autoritetet kompetente shqiptare (duke përfshirë edhe organet e pushtetit vendor të Vlorës), të gjitha licencat, lejet, autorizimet dhe koncesionet e nevojshme, që kërkohen nga ligjet në fuqi, duke përfshirë këtu ato që kërkohen nga ligji nr. 8450, datë 24.2.1999 "Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, të gazit dhe të nënprodukteve të tyre" dhe nga Kodi Doganor apo çdo lloj dispozite tjetër për magazinat doganore, për shfrytëzimin e terminalit, për një periudhë kohë jo më pak se 30 vjet, duke shtuar këtu edhe kohën e nevojshme për ndërtimin e terminalit, me të drejtë ripërtëritjeje vetëm me vullnet të Koncesionarit, për një periudhë kohë të njëjtë.

ii) Të sigurojë respektimin e plote, edhe nga palët e treta, të të drejtave që i janë dhënë Koncesionarit dhe të garantojë rendin publik, si dhe përdorimin e sigurt të zonës, të infrastrukturës portuale, të kanalit dhe të zonës detare të rezervuar.

iii) T'i sigurojë brenda gjashtëdhjetë ditëve nga dita e paraqitjes së kërkesës së PIA-s tek OSHA -ja, siç parashikohet në nenin 5.10 me sipër, të gjitha lejet, autorizimet dhe

- koncesionet përkatëse për të mirëmbajtur në mënyrën e duhur kanalën, zonën detare të rezervuar dhe fundet e tyre gjatë afatit të parë të Marrëveshjes së koncesionit portual.
- iv) Të mirëmbajë në mënyrën e duhur kanalën, zonën detare të rezervuar, si dhe fundin e tyre gjatë ripërtëritjes së afateve të Marrëveshjes së koncesionit portual, duke mbajtur në konsideratë faktin se Koncesionarit do t'i korrespondojë një tarifë vjetore siç parashikohet në nenin 5.1 të Marrëveshjes së koncesionit portual.
- v) Të zbatohet në mënyrë të favorshme për PIA-n, në lidhje me terminalin, parashikimet e nenit 14 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe në infrastrukturë" dhe të përjashtojë PIA-n, me miratim të Kuvendit, nga të gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore për importimin e materialeve lende të para, pajisjeve, instrumenteve të tjera, nga tarifatat e pronësisë intelektuale dhe nga ato inxhinierie për një periudhë prej 24 muajsh nga fillimi i ndërtimit, si dhe t'i rimbursojë asaj TVSH-ne e paguar.
- vi) Të respektojë plotësisht, si dhe të detyrojë edhe të gjitha autoritetet e tjera kompetente shqiptare të respektojnë plotësisht, të gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara në këtë Marrëveshje.

Neni 7

Vlera e investimit - Kontratat

Koncesionari ka të drejtë, sipas të drejtës shqiptare, të kontraktojë dhe të nënkontraktojë me palë të treta të pavarura, për ndërtimin e plotë ose të pjesshëm të terminalit, duke bërë të qartë se PIA do të jetë pala e vetme përgjegjëse ndaj Qeverisë dhe ndaj çdo palë të tretë, për zbatimin e projektit përfundimtar dhe për çdo detyrim a përgjegjësi tjetër, nëse ka, që rrjedhin nga ndërtimi. OSHA inkurajon Koncesionarin që të përfshijë, kur është e mundur, kontraktore vendas.

Terminali bregdetar dhe zona e koncesionit portual do të realizohen respektivisht në fazë dhe në stadi, të cilat janë detajuar më mirë në shtojcën 3. Koncesionari është i detyruar sipas kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin të realizojë fazën 1, si dhe autorizohet të realizojë fazën 2 dhe 3.

- Faza 1 ka të bëjë me ndërtimin e një kapaciteti të përgjithshëm depozitues prej 37 000 metër kub për naftë, vaj dhe benzine dhe një kapaciteti të përgjithshëm depozitues prej 6 000 metër kub për gazet e lëngshme të naftës (propan, butan), si dhe të një kapaciteti për vaj solar (mazut) dhe/ose naftë (diesel) dhe/ose produkte të tjera të rënda, që do të realizohet vetëm në rast se i shërben nevojave të kërkesave që mund të kërkojë termocentrali i planifikuar të ndërtohet në Vlorë ose kërkesave të tjera që mund të kërkojë ekonomia shqiptare.

- Faza 2 ka të bëjë me ndërtimin e kapaciteteve të tjera për produkte të naftës dhe për gazet e lëngshme të naftës.

- Faza 3 ka të bëjë me ndërtimin e kapaciteteve shtesë.

Palët janë dakord se për prodhimet që kërkohet licencim i veçantë, përveç licencimeve të përmendura në nenin 6 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik), PIA do të paraqesë kërkesë tek OSHA-ja dhe OSHA-ja do të ndihmojë PIA-n të sigurojë të gjitha licencat e nevojshme në një kohë sa më të shkurtër.

Investimi i planifikuar nga PIA për ndërtimin e terminalit për fazën 1 do të arrijë deri në 18 (tetëmbëdhjetë) milionë euro, por gjithsesi jo më pak se 15,5 (pesëmbëdhjetë presje pesë) milionë euro. Në rast se për çfarëdo arsye, investimi për ndërtimin e terminalit do të jetë më i vogël se 15,5 milionë euro, PIA do të jetë e detyruar të sigurojë OSHA-lie se pjesa e kursyer ka ardhur si rezultat i përfshirjes së kontraktuesve vendas, ose PIA do ta zgjidhë problemin e krijuar, për shkak të mosarritjes së kufirit minimal të investimit prej 15,5 milionë euro, në njërin ose në të dy mënyrat e mëposhtme:

- Duke marre përsipër kryerjen, brenda një kufiri të arsyeshëm kohe, të investimeve të mëtejshme parakohe të fazës 2 dhe 3.
- Duke treguar se investimet në zonën e koncesionit portual janë me të mëdha se shumata minimale e parashikuar në Marrëveshjen e koncesionit portual.

Neni 8

Operator i vetëm

Palët janë të ndërgjegjshme se, për të siguruar një zhvillim të mirebalancuar të qendrave industriale dhe rezidenciale në Gjirin e Vlorës, si dhe për të mbrojtur në mënyrën e duhur investimin dhe aktivitetin e Koncesionarit, është thelbësore që terminali dhe zona e koncesionit portual të jete i vetmi terminal bregdetar dhe e vetmja infrastrukture portuale për depozitim dhe trajtimin (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte të naftës, produkte të gazeve të lëngshme dhe produkte të tjera të lëngshme në Gjirin e Vlorës.

Për këtë qëllim OSHA-ja, e autorizuar rregullisht, në emër dhe në interes të Qeverisë, si dhe të të gjitha autoriteteve kompetente shqiptare, nëpërmjet kësaj Marrëveshjeje, i jep dhe i siguron Koncesionarit, si dhe ndikon, gjithashtu, që Koncesionarit t'i sigurohet dhe t'i njihet zyrtarisht nga të gjitha autoritetet e tjera kompetente shqiptare, një regjim mbrojtjeje i veçantë për investimin, të cilën Koncesionari me këtë Marrëveshje e pranon; nëpërmjet kësaj të drejte Koncesionari do të jete i vetmi entitet, në të gjithë zonën e Gjirit të Vlorës (përfshirë zonën detare dhe platformat detare, nëse ka, të Gjirit të Vlorës), që do të lejohet të ndërtojë dhe të shfrytëzojë një terminal bregdetar dhe infrastrukturën e tij portuale, përfshirë këtu edhe platformat në det, si dhe i vetmi entitet i pajisur me të drejtën për të depozituar e trajtuar (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte të naftës, produkte të gazit të lëngshëm dhe produkte të tjera të lëngshme. Kjo e drejte do të përfundojë 30 vjet pas përfundimit të ndërtimit të terminalit, me përjashtim të rastit kur ripërtërihet vetëm nga Koncesionari, me kërkesë me shkrim, edhe për një periudhë kohe të njëjtë.

Palët bien dakord, përfundimisht, se në katër rastet e mëposhtme, dhe vetëm në këto raste të veçanta, regjimi mbrojtës i parashikuar në këtë nen do të kufizohet si vijon:

1. Në rast se një rafineri e përmasave të konsiderueshme, në kuptimin e një rafinerie me një prodhim faktik të përgjithshëm vjetor me të madh se 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) ton, do të ndërtohet në Gjirin e Vlorës, një rafineri e tilla do të këtë të drejte të magazinuje dhe të transportoje prodhimet e saj. Kjo dispozitë në tërësinë e saj shtrihet edhe mbi dy rafineritë, njëra në Ballsh dhe tjetra në Fier, momentalisht të zotëruara nga ARMO sh.a., vetëm për nevojat e tyre industriale dhe të kufizuara për të përdorur vetëm infrastrukturën ekzistuese (nëse ka) në Gjirin e Vlorës, me kusht që të mos ndërtohet asnjë lloj infrastrukture tjetër ere.

2. Në rast se një termocentral i përmasave të konsiderueshme do të ndërtohet në Gjirin e Vlorës, termocentrali duhet të vlerësojë mundësinë për të përdorur terminalin dhe infrastrukturën portuale për nevojat e veta. Në rast se me vullnet të mire vendoset se është më ekonomike që termocentrali të ndërtojë infrastrukturën e vet, regjimi mbrojtës i parashikuar në këtë nen nuk do të zbatohet.

3. Në rast se do të ndërtohet projekti AMBO (Albanian, Macedonian, Bulgarian Oil Pipeline) për transportimin e naftës kurdo nga Deti i Zi në detin Adriatik, regjimi mbrojtës i parashikuar këtu në këtë nen nuk do të zbatohet për aktivitetin në fjalë.

4. Në qoftë se PIA, pas realizimit të fazës 3, nuk do të jete në gjendje të plotësojë, brenda një periudhe kohe të arsyeshme, nevojat për kapacitete depozituese shtese të një operatori të licencuar, regjimi mbrojtës i parashikuar këtu në këtë nen nuk do të zbatohet për operatorin e

licencuar ne fjale, dhe i kufizuar ne kapacitetet depozituese ne fjale për përdorim vetjak, me kusht qe pamundësia për te plotësuar kërkesat e operatorit te licencuar te mos shkaktohet nga:

i) mosdhënia nga ana e autoriteteve kompetente shqiptare te te gjitha te drejtave, koncesioneve, autorizimeve dhe lejeve te duhura ligjore te nevojshme për te ndërtuar kapacitetet depozituese shtese qe nevojiten;

ii) pamundësia e operatorit te licencuar për te paraqitur garancitë e mjaftueshme financiare për përmbushjen e një kontrate shërbimi, e cila do te justifikonte financiarisht ne mënyrë te përshtatshme investimet e nevojshme.

Neni 9

E drejta për t'u tërhequr

Ne rast se Koncesionari vendos te tërhiqet prej kësaj Marrëveshjeje te koncesionit për terminalin dhe prej Marrëveshjes se koncesionit portual, ai ka te drejte ta beje këtë, përveç kur tërheqja shkaktohet nga mospërmbushja nga ana e Qeverise te detyrimeve te saj te parashikuara ne këtë Marrëveshje, por Koncesionari është i detyruar t'i paguaje Qeverise një penalistët prej 150,000 euro deri me 31 dhjetor 2010, vit pas te cilit penalteti nuk do te paguhet.

Ne një rast te tille PIR dhe/ose PIA njoftojnë me shkrim qëllimin e tyre për t'u tërhequr nga Marrëveshjet e koncesionit për terminalin dhe atë portual, te cilat nuk do te krijojnë me pasoja qe nga data e kryerjes se pagesës se penaltetit te caktuar me sipër Ministrisë se Financave, ne qofte se është koha për t'u bere pagesa, ose nga data e njoftimit pas 31 dhjetorit 2010.

Megjithatë, duke pasur parasysh faktin se detyrimet e shtetit dhe te sektorit publik, te parashikuara ne nenin 6 me sipër, do te shfaqin anët e tyre pozitive për Koncesionarin gjate shfrytëzimit te terminalit dhe jo me pare, Palët bien dakord qe deri ne përfundimin dhe dorëzimin e projektit përfundimtar, Koncesionari ka te drejte te tërhiqet nga Marrëveshja e koncesionit për terminalin, si dhe nga Marrëveshja e koncesionit portual qe lidhet me te, pa asnjë shpenzim dhe përgjegjësi për secilën nga Palët, me përjashtim te faktit qe Koncesionari do t'i kaloje Qeverise, pa pagese, materialin inxhinierik te realizuar deri ne atë kohe, te cilin Qeveria mund ta përdorë sipas gjykimit te saj.

Ne këtë rast PIR dhe/ose PIA do te njoftojnë me shkrim, ne çdo kohe brenda 60 ditëve nga përfundimi i projektit përfundimtar, qëllimin e saj për te hequr dore nga Marrëveshjet e koncesionit për terminalin dhe te asaj portuale, te cilat do te pushojnë se krijuari pasoja qe nga data e njoftimit; PIR dhe/ose PIA do t'i transferoje Ministrisë se Industrisë dhe te Energjetikes te gjitha materialet inxhinierie, ndërsa koston dhe shpenzimet për përgatitjen e këtyre materialeve do t'i përballojë PIR dhe/ose PIA.

Neni 10

Kontrolli shtetëror

1. OSHA do te kontrolloje përmbushjen e plote nga Palët te detyrimeve te parashikuara ne këtë Marrëveshje dhe veçanërisht do te kontrolloje kohen e punimeve te ndërtimit te infrastrukturës portuale, te kanalit dhe te terminalit.

2. Qeveria do te kontrolloje e do te mbikëqyrë shfrytëzimin e terminalit ne përputhje me legjislacionin ne fuqi dhe veçanërisht do te marre masa për caktimin e një grupi prej tre personash nga autoritetet doganore dhe/ose te taksave qe te jene te pranishëm ne terminal gjate orëve te funksionimit te zakonshëm.

3. Qeveria ka te drejte te zëvendësoje përkohësisht Koncesionarin, si mjet i fundit për t'u përdorur vetëm ne rast se bëhen shkelje te renda te qëllimshme dhe te paarsyeshme te kësaj

Marrëveshjeje koncesioni për terminalin nga ana e PIA-so Shkelje te renda janë ato që do të ndërprisnin plotësisht funksionimin e terminalit dhe do të shkaktonin ndërprerje thelbësore dhe vazhduese të furnizimit me produkte naftë të tregut shqiptar. Kjo e drejte do të ushtrohet brenda kuadrit të parashikuar nga kjo Marrëveshje koncesioni për terminalin dhe veçanërisht në zbatim të neneve 12 (Forca madhore), 13 (Lehtësimi dhe demet) dhe 17 (Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi).

Neni 11

Përdorimi përjashtimor nga shteti i infrastrukturës portuale

Në rast lufte, gjendjeje të jashtëzakonshme, si dhe të gjendjes së fatkeqësisë natyrore, shteti dhe autoritetet e tjera kompetente shqiptare, në rast se është e nevojshme, kanë të drejte të përdorin infrastrukturën portuale. Në këtë rast, ata do të koordinojnë veprimtarinë me Koncesionarin në mënyrë që të sigurojnë një përdorim me të sigurt dhe eficient të infrastrukturës portuale.

Neni 12

Forca madhore

Asnjëra nga Palët nuk do të jetë përgjegjëse në rast mospërbushje të detyrimeve të veta të parashikuara nga kjo Marrëveshje, si pasoje e fatkeqësive natyrore, tërmete, përmblytjeve, luftës, kryengritjeve dhe çdo ngjarjeje tjetër të jashtëzakonshme të forcës madhore. Në këtë rast, Pala e dëmtuar do të njoftojë menjëherë Palën tjetër për ndodhjen e ngjarjes së forcës madhore.

Secila Pale do të marrë, menjëherë dhe me vullnet të mirë, masat imediate që në mënyrë të arsyeshme mund të merren, për të zbutur e për të zvogëluar efektet e forcës madhore, dhe do të përpiqet pa humbur kohë dhe me vullnet të mirë, duke bashkëpunuar me Palën tjetër, për të shmangur, mënjeluar ose të paktën për të zbutur ose për të zvogëluar pasojat negative, si dhe për të rivendosur kushtet normale të shfrytëzimit.

Në çdo rast të ngjarjes së forcës madhore, afati kohor i koncesionit, si dhe çdo afat tjetër kohor i parashikuar në këtë Marrëveshje, do të zgjatet automatikisht për një periudhë shtese të njëjtë me periudhën e vonesës së shkaktuar për shkak të ndodhjes së ngjarjes së forcës madhore, si dhe të periudhës së mëvonshme që nevojitet për riparimin e dëmeve që kanë ardhur si rezultat i kësaj ngjarjeje.

Neni 13

Lehtësimi - Demet

Palët, të ndërgjegjshme për rendësinë e veçante të përmbushjes së transaksionit të parashikuar në këtë Marrëveshje, do të kujdesen që të ndërmarrin të gjitha hapat e arsyeshme, si dhe t'i japin njëra-tjetrës të gjithë ndihmën e arsyeshme me qëllim që të riparojnë brenda një periudhe sa më të shkurtër kohë çdo vonese ose mospërbushje të detyrimeve të vendosura nëpërmjet kësaj Marrëveshjeje, si dhe do të bëjnë të gjitha përpjekjet për të shmangur ose për të lehtësuar çdo humbje ose dëmtim, i cili mund të vijë për shkak të mungesës së këtyre përpjekjeve, për të evituar në këtë mënyrë prishjen e kësaj Marrëveshjeje dhe të koncesioneve respektive.

Në rast dëmtimesh, Pala dëmtuese do ta konsiderojë jo përgjegjëse Palën tjetër për të gjitha humbjet e ndodhura ose të pësuarat nga kjo e fundit, ose që janë megjithatë rezultat i shkeljes së kësaj Marrëveshjeje, duke sqaruar se, në rast dëmtimesh të pësuarat nga PIA edhe ato të pësuarat nga PIR, si entitet kontrollues i PIA-s, do të zhdëmtohen.

Neni 14

Mos'heqja dore

Mosushtrimi ose vonesa ne ushtrimin e një te drejte ose mundësie mbrojtëse te parashikuar nga kjo Marrëveshje ose nga ligji, nuk do te konsiderohet heqje dore nga kjo e drejte ose mundësi mbrojtëse ose heqje dore nga te drejtat dhe mundësitë e tjera mbrojtëse. As edhe ushtrimi i vetëm ose i pjesshëm i një te drejte ose i një mundësie mbrojtëse te parashikuar nga kjo Marrëveshje ose nga ligji nuk ndalon ushtrimin e mëtejshëm te se drejtës a te mundësisë mbrojtëse ose te ushtrimit te një te drejte ose te një mundësie tjetër mbrojtëse.

Neni 15

Transferimi

Koncesionari nuk mund ta transferoje ose ta kaloje këtë Marrëveshje te koncesionit për terminalin gjate dy vjetëve duke filluar nga dita qe kjo Marrëveshje e koncesionit për terminalin ka hyre ne fuqi. Pas kalimit te këtyre dy vjetëve, Koncesionari mund ta transferoje ose ta kaloje pronësinë mbi këtë Marrëveshje koncesioni për terminalin dhe/ose secilën prej te drejtave ose detyrimeve te parashikuara ne këtë Marrëveshje me pëlqimin paraprak te shtetit, pëlqim i cili do te konsiderohet i dhënë, ne qofte se Ministria e Ekonomisë nuk i përgjigjet kërkesës për dhënien e pëlqimit brenda 30 ditëve nga data e paraqitjes se kërkesës. Ndërsa kalimi ose transferimi i kësaj Marrëveshjeje dhe/ose i çdo te drejte ose detyrimi te parashikuar nga kjo Marrëveshje do te konsiderohet e pranueshme për shtetin, me kusht qe përfituesi nga transferimi ose kalimi i pronësisë te jete një shoqëri e kontrolluar nga PIR dhe/ose PIA, qofte edhe se bashku me pale te treta dhe, ne këtë rast, refuzimi për dhënien e pëlqimit te kërkuar duhet te jete i motivuar.

Neni 16

Njoftimet

Çdo njoftim ose komunikim i kërkuar ose i lejuar sipas kësaj Marrëveshjeje do te behet me shkrim dhe do te dorëzohet personalisht ose te dërgohet me faks ose me shërbimin e postes ndërkombëtare, ose me poste te regjistruar ne adresat e mëposhtme:

Për Qeverinë: Ministria e Ekonomisë, Bulevardi Zhan d' Ark, Tirane, Fax. 3554222655

Për Koncesionarin: PIR and PIA, c/o La Petrolifera Italo Rumena S.p.A.,

Sede Administrativa, 40136 Bologna, Italy - Fax +39-051-332451

Çdo njoftim i tille do te konsiderohet se është dhënë ne ditën ne te cilin ai është marre ose, ne rast se dita nuk është dite-pune, ne ditën e punës pasardhëse. Çdo ndryshim i adresës do te konsiderohet i vlefshëm, pasi ai t'u jete komunikuar me shkrim palëve te tjera nga pala e interesuar.

Neni 17

Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi

Te gjitha mosmarrëveshjet qe do te dalin ose rrjedhin nga kjo Marrëveshje e koncesionit për terminalin, duke përfshirë çdo mosmarrëveshje qe lind ne lidhje me Marrëveshjen e koncesionit portual dhe nga kontrata e shitjes se tokës, te cilat nuk mund te zgjidhen me mirëkuptim nga përfaqësuesit e Palëve (ne kuptim te këtij neni përfaqësuesi i shtetit shqiptar

do te jete Ministria e Ekonomisë dhe për PIR-in dhe PIA-n do te jene respektivisht drejtoret e tyre te përgjithshëm) gjate 2 takimeve, te cilat do te zhvillohen brenda një periudhe jo me te gjate se 60 dite qe nga dita e paraqitjes se kërkesës me shkrim nga njëra prej Palëve, do te trajtohen e zgjidhen nëpërmjet arbitrazhit ndërkombëtar (siç parashikohet ne nenin 17 te ligjit nr. 7973, date 26.7.1995) ne përputhje me Rregullat e Arbitrazhit te Dhomës Ndërkombëtare te Tregtisë, nga një ose me shume arbitra te caktuar ne përputhje me rregullat e sipërpërmendura. Arbitrat do te zbatojnë dhe do te marrin vendime duke u bazuar ne te drejtën franceze.

Vendi i arbitrazhit do te jete Parisi.

Gjuha e arbitrazhit do te jete anglishtja.

Vendimi i dhënë nga arbitri do te jete detyrues dhe përfundimtar për Palët.

Neni 18

Kopjet e Marrëveshjes

Kjo Marrëveshje do te nënshkruhet ne 8 (tete) kopje, katër ne shqip dhe katër ne anglisht, secila prej tyre do te konsiderohet origjinale, duke sqaruar se ne rast mosmarrëveshjeje ndërmjet Palëve, përparësi do te këtë versioni anglisht i kësaj Marrëveshjeje.

Qeveria do te mbaje katër kopje, dy ne anglisht dhe dy ne shqip, PIA do te mbaje dy kopje, një ne anglisht dhe një ne shqip dhe PIR do te mbaje dy kopje, një ne anglisht dhe një ne shqip.

Kjo Marrëveshje hyn ne fuqi pasi te miratohet nga Këshilli i Ministrave, te nënshkruhet nga Palët, si dhe te miratohet nga Kuvendi i Shqipërisë.

Për sa me sipër, Palët e nënshkruajnë këtë Marrëveshje ne datën e treguar me lart.

Për KONCESIONARIN

Dr. Guido Ottolenghi

Drejtor i Përgjithshëm i PIR dhe PIA

Për QEVERINE

PERFAQESUAR NGA ORGANI SHTETEROR I AUTORIZUAR

Ministria e Industrisë

Gjergji Kosta

Autorizim nr.3024, date 18.5.2004

Ministria e Ekonomisë dhe e Energjetikes

Zamir Stefani

Autorizim nr.3405, 20.5.2004

Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit

Arben Shkëmbi

Autorizim nr.2713, date 19.5.2004

Ministria e Mjedisit

Alma Bako

Autorizim nr.619, date 24.5.2004

Ministria e Financës

Genc Çifligu

Autorizim nr.2063/2, date 24.5.2004

Ministria e Rregullimit te Territorit dhe Turizmit

Arben Demeti

Autorizim nr.3546, date 19.5.2004

SHTOJCA B

PROCESVERBAL

I mbledhjes se Këshillit Administrativ te shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A.", me seli ne Milano, me kapital shoqëror 486 000 euro, me numër 00745880153 te regjistrimit te Shoqërive te Milanos.

Ne date 18 tetor 2002, pranë selisë administrative te shoqërisë ne Bolonje, ne orën 15. 30 u mblodh Këshilli Administrativ për te diskutuar dhe vendosur sa me poshtë:

RENDI I DITES

1. Projekti i ndërtimit te një terminali ne Shqipëri

Mbledhja drejtohet nga presidenti ing. Attilio Candini, i cili konstaton se Këshilli është thirrur sipas statutit dhe se për Këshillin Administrativ, përveç atij vete, janë prezent anëtarët jug. Virgilio Franko, zëvendës-presidenti dr. Emilio Ottolenghi, administrator i deleguar dhe drejtor i përgjithshëm dr. Guido Ottolenghi; anëtarë te tjerë mungojnë me arsye; për Kolegjin Sindakal janë prezent te gjithë anëtarët; presidenti, me aprovimin e te pranishmeve, fton dr. Franko Gandolfin te kryeje detyrën e sekretarit.

Me pas, presidenti fton për diskutime mbi rendin e ditës, duke u rikujtuar te pranishmeve vendimet e marra ne mbledhjet e mëparshme dhe ne veçanti ne mbledhjen e 23 korrikut 2002, ne lidhje me krijimin e shoqërisë sipas ligjit shqiptar, "La Petrolifera Italo Albanese sh.a." dhe fton administratorin e deleguar dr. Guido Ottolenghi te paraqesë gjendjen e përparimit te projektit. Dr. Guido Ottolenghi informon Këshillin se pas dorëzimit, ne datën 19.7.2002, ne protokollin me nr.5761 te Ministrisë se Industrisë se Shqipërisë te "propozimit te pakerkuar" sipas ligjit shqiptar nr.7973, date 26.7.1995 dhe pas themelimit ne fund te muajit korrik te shoqërisë "La Petrolifera Italo Albanese" sh.a. kane vazhduar kontaktet me autoritetet shqiptare dhe me institucionet financiare ndërkombëtare (BERZH, Banka Botërore, Silliest), qe kane shërbyer për te përcaktuar veprimet e nevojshme për zbatimin e shpejte te projektit, rëndësia strategjike e te cilit për zhvillimin e Shqipërisë është njohur nga Qeveria shqiptare. Me pas, dr. Guido Ottolenghi paraqet ne vija te përgjithshme vete projektin, i cili parashikon ndërtimin dhe ngarkimin ne Shqipëri, ne Gjirin e Vlorës, te një terminali detar për pritjen, depozitim dhe ngarkimin ne autocisterna dhe cisterna hekurudhore te produkteve te ndryshme te naftës dhe produkteve te ndryshme kimike; impianti do te funksionojë si ofrues shërbimesh i pavarur, i hapur ndaj te gjithë operatoreve te kualifikuar.

Projekti parashikon edhe ndërtimin e infrastrukturave de tare te përshtatshme për përpunimin e anijeve me kapacitete 10.000-15.000 DWT.

Dr. Guido Ottolenghi ilustron fazat e ndryshme te parashikuara për investimin, madhësia totale e te cilit është vlerësuar ne 30 milionë euro për fazën e pare, me përafërsi plus/minus 15 % dhe i paraqet këshillit planin relativ financiar qe parashikon mbulimin e investimit ne masën 50 % me kapitalin e vet dhe 50% nëpërmjet kreditimit; ilustron parashikimet ekonomiko-financiare, duke i paraqitur këshillit tabela te hollësishme, si dhe ve ne dukje qarte se pritshmëria e kthimit te investimit është afatmesëm dhe afatgjate. Me pas dr. Guido Ottolenghi informon se me 2 tetor, ne Tirane është zhvilluar një takim me Kryeministrin shqiptar Fatos Nano qe është pasuar me takimet me Ministrin e Mjedisit, me Ministrin e Transporteve dhe te Telekomunikacioneve dhe me Ministrin e Industrisë dhe te Energjetikes, te cilët janë informuar me hollësi rreth projektit. Është arritur kështu ne një mirëkuptim qe do te zyrtarizohet nëpërmjet Marrëveshjes ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë, La Petrolifera Italo Rumena S.p.a. dhe La Petrolifera Italo Albanese sh.a., e cila ka si qellim te përcaktojë, te atribuojë dhe te rregullojë te drejtat, detyrimet dhe përgjegjësitë e Palëve ne lidhje me ndërtimin dhe funksionimin ne vijim te terminalit. Pasi u shpërndan te pranishmeve kopje te draftit te Marrëveshjes, dr. Guido Ottolenghi kalon ne ilustrimin e përmbajtjes se saj, duke theksuar se kjo Marrëveshje do te redaktohet ne gjuhet shqip dhe anglisht (kjo e fundit do te këtë përparësi ne rast mosmarrëveshjeje ne lidhje me përkthimin). Dr. Guido Ottolenghi ndalet ne impenjimet qe duhen marre, përkundrejt te cilave Qeveria e Republikës se Shqipërisë merr përsipër te shesë sipërfaqen e ndërtimit te terminalit me çmimin simbolik prej 100 euro, ne këmbim te detyrimit te shoqërisë për realizimin e infrastrukturës detare, si

edhe për dhënien e koncesionit shtetëror për një kohëzgjatje prej tridhjetë vjetësh, të rinovueshme edhe për tridhjetë vjet të tjera, që do të nënshkruhet si akt i veçantë për të gjitha autorizimet, lejet për funksionimin e terminalit dhe për të drejtën e ekskluzivitetit lokal për aktivitetin e terminalit në Gjirin e Vlorës. Marrëveshja përmban gjithashtu garanci mjedisore të lëshuara nga Qeveria shqiptare për ndotjet e mundshme ekzistuese në zonën ku do të ndërtohet terminali, si edhe të drejtën e shoqërisë dhe të subjektit kontrolluar prej saj "La Petrolifera Italo Albanese sh.a." për t'u tërhequr brenda tridhjetë ditësh pas përfundimit të studimit të fizibilitetit. Në fund, dr. Guido Ottolenghi saktëson se mosmarrëveshjet e mundshme do të zgjidhen nëpërmjet arbitrazhit ndërkombëtar sipas normave të arbitrazhit të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë. Këshilli, pas diskutimeve të gjera dhe të thella dhe pasi dëgjon mendimin në favor të Kolegjit Sindikal,

VENDOSI:

1. Të aprovoje projektin për ndërtimin në Shqipëri, në Gjirin e Vlorës, të një terminali detar për pritjen, depozitimin dhe ngarkimin në autocisterna dhe cisterna hekurudhore të produkteve të ndryshme të naftës dhe të produkteve të ndryshme kimike.
 2. T'i japë administratorit të deleguar dr. Guido Ottolenghi të gjitha të drejtat nga me të gjerat dhe çdo fuqi të nevojshme, pa asnjë përjashtim, me qellim që të nënshkruajë Marrëveshjen ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë, "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A." dhe "La Petrolifera Itali Albanese sh.a." me shtojcat përkatëse.
- Në orën 17.00 duke mos pasur gjë tjetër për të vendosur dhe meqë as kush nuk e ka kërkuar fjalën, presidenti e deklaroi mbledhjen të mbyllur.

Sekretari
Dr. Franko Gandolfi

Presidenti
Ing. Attilio Candini

SHTOJCA C

SHOQERIA ANONIME "LA PETROLIFERA ITALO ALBANESE SH.A."
QENDRA LEGALE: Rruga e Durrësit, Nr.1, Tirane Trade Center, Tirane, AL.
VENDIMI I DREJTORISE

Në Tirane, sot ditën e marte date 22 tetor 2002, pranë hotel Tirana Internacional, në Sheshin Skenderbej, në orën 20.00, u mbledh drejtoria e shoqërisë për të diskutuar dhe vendosur mbi sa më poshtë:

RENDI I DITES:

1. Ecuria e punëve të shoqërisë;
2. Projekti i ndërtimit të një terminali me Shqipërinë;
3. Dhënia e atributëve drejtorit të përgjithshëm. Janë të pranishëm të gjithë anëtarët e drejtorisë.

1. Dr. Guido Ottolenghi - Drejtor i përgjithshëm
2. Ing. Teuta Dobi;
3. Ing. Giovanni Cardamone.

Mbledhja drejtohet nga drejtori i përgjithshëm dr. Guido Ottolenghi, i cili, pasi konstaton vlefshmërinë e mbledhjes cakton sekretare jog. Teuta Dobi, me aprovimin e të pranishmeve. Me aprovimin e të pranishmeve, dr. Ottolenghi fton me pas prof.avv.Marco Lamandini, anëtar i këshillit mbikëqyrës, të marrë pjesë në mbledhje.

Duke kaluar ne piken e dyte te rendit te ditës, dr. Ottolenghi komunikon qe pas paraqitjes nga ana e shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A." te "propozimit te pakerkuar" sipas ligjit nr.7973 te datës 26.7.1995, me 19.7.2002, me numër protokolli 5671 te Ministrisë se Industrisë dhe ne vijim themelimin e shoqërisë, te kryer ne fund te korrikut, janë zhvilluar ne vijim kontakte me autoritetet shqiptare dhe me institucionet financiare ndërkombëtare (BERZH, Banka Botërore, Simest), te cilat kishin si qellim përcaktimin e hapave te nevojshme për zbatimin e shpejte te projektit, rëndësia strategjike e te cilit për zhvillimin e Shqipërisë është njohur nga Qeveria shqiptare. Dr. Ottolenghi, me pas, kalon ne paraqitjen e linjave te përgjithshme te vete projektit, qe parashikon ndërtimin ne Shqipëri, ne Gjirin e Vlorës, te një terminali detar për shkarkimin, depozitim dhe ngarkimin ne autobote e vagonë cisterne hekurudhore te nënprodukteve te ndryshme te naftës dhe te produkteve te ndryshme kimike; impianti do te funksionojë si furnizues shërbimesh, i hapur për te gjithë operoret e kualifikuar.

Projekti parashikon ndërtimin e infrastrukturave detare, te përshtatshme për trajtimin e anijeve te madhësive 10.000-15.000 DWT.

Dr. Ottolenghi ilustron fazat e ndryshme te parashikuara për investimin, madhësia komplekse e te cilit është vlerësuar rreth 30 milionë euro për fazën e pare, me një përafërsi plusminus 15 % dhe i paraqet drejtorisë planin financiar qe parashikon mbulimin e investimeve ne mase 50% me kapital privat dhe pjesa tjetër, 50% nëpërmjet kredive.

Dr. Ottolenghi, me pas i paraqet drejtorisë një tablele te hollësishme qe përmban parashikimet ekonomiko-financiare, duke vene ne dukje se pritshmëria e kthimit te investimit parashikohet për periudhën afatmesme dhe afatgjate. Me pas, dr. Ottolenghi informon se me 2 tetor ne Tirane është zhvilluar takimi me Kryeministrin shqiptar Fatos Nano, i cili është pasuar me takime me Ministrin e Mjedisit, Ministrin e Transporteve e te Telekomunikacioneve dhe me Ministrin e Industrisë e te Energjetikes, te cilët ne këtë mënyrë janë informuar me hollësi mbi projektin. Pra, jemi ne fazën e përcaktimit dhe te rënies dakord, për te zyrtarizuar nëpërmjet një marrëveshjeje ndërmjet Republikës se Shqipërisë dhe shoqërive "La Petrolifera Italo-Rumena S.p.A." dhe "La Petrolifera Itali Albanese sh.a.," qe ka për qellim te përcaktojë, te atribuojë dhe te rregullojë te drejtat dhe detyrimet e Palëve ne lidhje me ndërtimin dhe administrimin, ne vijim, te terminalit. Pasi u shpërndan te pranishmeve kopje te draftit te Marrëveshjes dhe te anekseve te saj, dr. Guido Ottolenghi kalon ne paraqitjen e përmbajtjes se tyre, duke specifikuar qe kjo Marrëveshje do te redaktohet ne gjuhet shqip dhe anglisht (kjo e fundit do te dominojë ne rast mospërputhje ne interpretimin e tyre). Dr. Ottolenghi ndalohet ne detyrimet ekonomike, teknike për mbrojtjen e mjedisit dhe operative qe do te marre përsipër shoqëria, përkundrejt te cilave Qeveria e Republikës se Shqipërisë detyrohet te shesë sipërfaqen ku do te ndërtohet terminali, me çmimin simbolik prej 100 euro, si dhe te japë për një kohëzgjatje prej tridhjetë vjetësh, te rinovueshme me tridhjetë vite te tjera te koncesionit mbi to, gjë qe do te nënshkruhet me akt te veçante, si dhe te gjitha autorizimeve, lejeve për zhvillimin e veprimtarisë se terminalit, si dhe një te drejte ekskluziviteti lokal për aktivitetin e terminalit ne Gjirin e Vlorës, ne këmbim te detyrimit qe merr përsipër shoqëria për ndërtimin e veprave detare aktualisht te vlerësuara ne rreth 12 milionë. Marrëveshja parashikon garanci për mjedisin te lëshuar nga Qeveria shqiptare për ndotje eventuale ekzistuese te zonës se interesuar për ndërtimin e terminalit, si dhe te drejtën e heqjes dore te shoqërisë, si edhe te shoqërisë qe e kontrollon atë te "La Petrolifera ItaloRumena S.p.A" brenda tridhjetë ditësh nga plotësimi i studimit te fizibilitetit. Se fundi dr. Guido Ottolenghi saktëson se mosmarrëveshjet eventuale do te vendosen nga një arbitrazh ndërkombëtar, sipas normave te arbitrazhit te Dhomës Ndërkombëtare te Tregtisë.

Pas diskutimeve te gjera e te thella, drejtoria

VENDOSI:

1. Te aprovoje projektin për ndërtimin ne Shqipëri, ne Gjirin e Vlorës, te një terminali detar për shkarkimin, depozitimin dhe ngarkimin ne autobote e vagonë cisterne hekurudhore te nënprodukteve te ndryshme te naftës dhe produkteve te ndryshme kimike;
2. T'i japë drejtorit te përgjithshëm dr. Guido Ottolenghit cilësitë me te gjera dhe çdo fuqi te nevojshme, pa asnjë përjashtim ose kufizim, me qellim qe te mund te nënshkruajë Marrëveshjen ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë, "La Petrolifera Italo-Rumena S.p.A." dhe "La Petrolifera Itali Albanese sh.a." se bashku me anekset;
3. T'i japë drejtorit te përgjithshëm, dr. Guido Ottolenghit cilësitë me te gjera dhe çdo fuqi te nevojshme, pa asnjë përjashtim ose kufizim, me qellim qe te mund te nënshkruajë te gjitha aktet qe pasojnë Marrëveshjen e pikës se mëposhtme, te cilat kane te bëjnë me blerjen e zonës dhe me dhënien e koncesioneve, licencave, autorizimeve dhe lejeve. E gjitha kjo me premtimin për ta kryer shpejt dhe ne mënyrë ligjore.

Me pas e merr fjalën ing. Giovano Cardamone, i cili i paraqet drejtorisë se për t'i dhënë aftësi me te madhe operative shoqërisë, është e nevojshme qe këshilli t'i delegoje te gjitha fuqitë e tij drejtorit te përgjithshëm. Pas diskutimeve te shkurtra drejtoria, me pranimin e te interesuarit,

VENDOSI:

Ne baze te nenit 24 te statutit te shoqërisë, t'i japë drejtorit te përgjithshëm dr. Guido Ottolenghi fuqitë me te gjera te administrimit te zakonshem e te jashtëzakonshtëm, me përjashtim te atyre, te cilat me ligj i rezervohen ne mënyrë ekskluzive vendimeve te këshillit mbikëqyrës ose te asamblesë.

Duke mos pasur gjë tjetër për te vendosur, si dhe asnjë nga te pranishmit nuk e ka kërkuar fjalën, presidenti e deklaroi mbledhjen te mbyllur.

Sekretari
Ing. Teuta Dobi

Presidenti
Dr. Guido Ottolenghi

PROJEKT PARAPRAK PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E NJE TERMINALI BREGDETAR PER GLN (GAZE TE LENGSHME TE NAFTAES), NAFTAE (DIESEL, BENZINE) DHE PRODUKTE TE TJERA TE LENGETA (KRYESISHT KIMIKATE) NE GJIRIN E VLORES

PERSHKRIMI TEKNIK DHE AFATET E NDERTIMIT

Përshkrimi i hollësishëm i objekteve të planifikuara për t'u ndërtuar nga PIR dhe/ose PIA (me poshtë do të referohet si PIA) jepet në vijim:

Vendndodhja e zonës: Gjiri i Vlorës, zona në balle të ish-uzinave të sodës dhe PVC-se.
Sipërfaqja e zonës: 183 000 m² (plus zonat që mund të mbushen).

PERSHKRIMI TEKNIK I TERMINALIT

Kapaciteti i depozitave

Aktualisht, PIA parashikon ndërtimin e kapacitetit të përgjithshëm depozitues në tri faza, koha e zbatimit të cilave do të varet kryesisht nga tendenca aktuale dhe tendenca afat mesme dhe afatgjate të konsumit të produkteve të naftës në Shqipëri.

Faza 1

- PIA planifikon të ndërtojë një kapacitet total depozitimi prej 37 000 m³ për naftë diesel dhe benzine, të përbëra nga:

- Naftë diesel: Nr.5 cisterna, me kapacitet të përdorshëm prej 5000 m³ secila, me një kapacitet total depozitimi prej 25 000 m³.

- Benzine: Nr.4 cisterna, me kapacitet të përdorshëm prej 3000 m³ secila, me një kapacitet total depozitimi prej 12 000 m³, dhe një kapacitet total prej 6 000 m³ për GLN (propan, butan) të përbëra nga:

- Nr.2 cisterna sferike, me kapacitet të përdorshëm depozitimi prej 2 000 m³ secila;

- Nr.10 cisterna cilindrike, me kapacitet të përdorshëm depozitimi prej 200 m³ secila.

Me qëllim që të plotësohet një kërkesë e mundshme e tregut prej rreth 300 000 ton/vit për naftë diesel/benzine dhe 50 000/60 000 ton/vit për GLN.

Në këtë fazë PIA, gjithashtu, do të jetë e gatshme të marre në konsideratë pajisjen e terminalit me një infrastrukturë të përshtatshme depozitimi për vaj solar (mazut) dhe/ose vaj naftë dhe/ose produkte të tjera të renda, të cilat do të kryhen nëse kjo do të konsiderohej e nevojshme për impiantin e ri të fuqisë termike të planifikuar për Vlorën apo për nevojat e tjera të kërkuara nga ekonomia shqiptare.

Faza 2

Në këtë fazë, zbatimi i të cilës do t'i përgjigjej konsumit shqiptar afatgjate të nënprodukteve të naftës, PIA planifikon të rrisë kapacitetet e depozitimit për produktet e lëngëta deri në rreth 50 000 m³, me qëllim që të jetë në gjendje të plotësojë kërkesën e tregut për naftë diesel/benzine deri në 500 000 ton/vit. Mund të ndërtohen, gjithashtu shtesa kapaciteti për depozitat e GLN, nëse konsiderohet e nevojshme, me qëllim përshtatjen me kërkesën në rritje të tregut, në kohën e ristrukturimit të terminalit.

Faza 3

PIA parashikon të zgjerojë terminalin me një kapacitet shtesë depozitimi prej rreth 10 000 / 20 000 m³, për trajtimin e rreth 50 000/70 000 ton/vit të produkteve të ndryshme kimike, të cilat do t'i nevojiteshin industrisë prodhuese shqiptare.

Në besojmë se është në interesin strategjik të Shqipërisë që terminali jo vetëm të shërbejë për plotësimin e nevojave për depozitimin e nënprodukteve të naftës, por që në kohën e duhur, ai t'u përgjigjet, gjithashtu, nevojave të domosdoshme për furnizimin me lende të para kimike

për industrinë prodhuese, të cilat pa dyshim që do të zhvillohen në të ardhmen, njëkohësisht me zhvillimin industrial të vendit.

Në vijim jepet një listë paraprake, jo gjithëpërfshirëse, e disa produkteve kryesore kimike, me interes potencial për aktivitetet prodhuese industriale aktuale dhe ata që mund të zhvillohen në të ardhmen në Shqipëri:

- lëndet e para për poliuretananet që janë materiale polimere, të cilat përdoren gjerësisht në ndërtim banesash, mobilieri, industrinë e këpucëve etj.;
- grykolet që janë komponime organike, të cilat përdoren gjerësisht, ndërmjet të tjerash, për përzierjet antifrizë (kundër ngrirjes) për motorët e makinave, dhe si përberës kryesore për prodhimin e shisheve plastike (PET);
- metanoli, një nga lëndet e para me kryesore për prodhimin e rezinave sintetike, të cilat përveç të tjerave, janë përbërës kryesore për prodhimin e paneleve që përdoren në ndërtimin e banesave dhe prodhimin e mobilieve;
- acidi sulfurik që përdoret në fabrikat e letrës;
- styreni që përdoret si lende e pare baze për prodhimin e plastikës dhe të gomës.

Në dëshirojmë të nënvizojmë se kimikatet që do të depozitohen në terminal, janë lende të para të virgjëra, të cilat do të përdoren në aktivitetet prodhuese të vendit. Prandaj, depozitimi i materialeve të tilla në terminal, nuk gjeneron asnjë ndotje. Projekti përfundimtar do të japë zgjidhje me të hollësishme teknike për depozitimin dhe transportimin e kimikateve, në përputhje me standardet shqiptare dhe ndërkombëtare, në pjesën që do t'i kushtohet zhvillimit të parashikuar për fazën 2 dhe 3.

Përshkrimi teknik i infrastrukturës portuale

Stadi 1

Përsa i përket infrastrukturës portuale, PIA e konsideron të nevojshme që terminali të pajiset me një pontil mjaft të shkurtër, të ndërtuar në fundin e një kanali hyrës, me thellësi të mjaftueshme për të pranuar anije cisterne deri në 10 000/15000 DWT.

Pontili do të ketë strukture të hapur dhe do të mbështetet mbi kolona.

Pontili do të shërbejë si suport për tubacionet dhe mund të ketë në fundin e tij një platforme, si dhe disa pajisje për ankorimin dhe shkarkimin e anijeve cisterne (dolphins).

Nëse rrymat dhe ererat dominuese do ta bënin të nevojshme, pontili do të pajiset me një barriere valëthyes, për të krijuar mbrojtje nga goditja e valëve.

Gjatësia e bankinës përgjatë bregut do të jete afërsisht 300 m.

PIA e konsideron këtë zgjidhje si optimale për një funksionim të qete e të sigurt, si dhe të "detyrueshme" kur shkarkohen anije cisterne me gaz të lëngshëm. Për më tepër, infrastruktura portuale e propozuar, megjithëse me kosto më të lartë sesa një platforme në thellësi të detit, redukton shumë shanset për ndotje të detit, ndihmon në mosderdhjen e produkteve nga anijet në det, si dhe lejon mirëmbajtje konstante dhe kontroll të vazhdueshëm për tubacionet me gjatësi të vogël. Gjatësia mjaft e vogël e tubacioneve në pontil në krahasim me platformën në mes të detit siguron një funksionim më të sigurt të tubacioneve, dhe ka një ndikim shumë më të pakët në mjedis, sesa një platforme në mes të detit, e cila do të ishte e dukshme nga çdo vendndodhje në Gjirin e Vlorës.

Në stadin 1, të cilin në e parashikojmë të përshtatshëm për t'iu përgjigjur zhvillimit të fazës 1 dhe 2 të terminalit, është parashikuar të gërmohet në fundin e detit në zonën e kanalit dhe në basenin e përpunimit të anijeve (Zona detare e rezervuar) deri në një thellësi të përshtatshme për anijet cisterne me thellësi zhytje të plote deri në 8 m.

Stadi 2

Në stadin e dytë është parashikuar të gërmohet fundi i detit në zonën e kanalit dhe në basenin e përpunimit të anijeve (Zona detare e rezervuar) deri në një thellësi të përshtatshme për anijet cisterne me zhytje të plote deri 10,5 metra (rreth 20 000 DWT), nëse kërkesat e tregut e bëjnë atë të nevojshëm.

Bankina do te zmadhohet deri ne gjatësinë e plote te parashikuar prej rreth 650 m.

AFATET KOHORE

Faza 1 dhe stadi 1

Koha e ndërtimit: 24 muaj nga marrja e te gjitha koncesioneve, autorizimeve dhe lejeve përkatëse nga te gjitha autoritetet përgjegjëse. Ne mënyrë te përafërt: mesi i vitit 2004 - mesi i vitit 2006.

Faza 2

Fillimi i zbatimit te fazës 2: ne mënyrë te përafërt: viti 2009.

Faza 3 dhe stadi 2

Afatet kohore do te varen kryesisht nga kërkesat e tregut për produkte kimike ne vitet qe do te vijjnë: ne mënyrë te përafërt: viti 2011.

Terminali dhe infrastruktura portuale do te projektohen dhe do te ndërtohen ne përputhje me standardet inxhinierie dhe normat e sigurisë dhe te mbrojtjes se mjedisit, qe përdoren sot ne vendet e Europës Perëndimore dhe ne SHBA. Ata do te respektojnë plotësisht kërkesat e ligjit nr. 8934, date 5.9.2002 "Për mbrojtjen e mjedisit" dhe te te gjitha akteve te tjera qe lidhen me te, vendimin e Këshillit te Ministrave nr.435, date 12.9.2002 "Për miratimin e normave te shkarkimeve ne ajër ne Republikën e Shqipërisë", si dhe do te respektojnë parimet e Konventës se Barcelonës te ratifikuar nga Kuvendi shqiptar.

Standardet teknike inxhinierie

- Cisternat mbitokësore për depozitimin e produkteve te lëngëta do te projektohen dhe do te ndërtohen ne përputhje me standardin 650 API (American Petroleum Institute): "Welded steel tanks for oil storage" (cisternat prej çeliku te salduara për depozitimin e naftës).
- Cisternal për produktet e lehta (benzinat) do te pajisen me çati lundruese, gjë qe e bën funksionimin e tyre jashtëzakonisht te sigurt, si dhe me dopio-hermetizues perimetrik (primar dhe sekondar), me qellim qe sasia e avullimit te përbërësve te avullueshëm organike (Volatile Organic Compounds - VOC) te jete ne kufij absolutisht te papërfillshëm.
- Cisternal e depozitimit nen presion te GLN do te projektohen dhe do te ndërtohen ne përputhje me Kodin Italian për Enet Nen Presion VSR 95 ose ekuivalentin e tij Kodin Amerikan ASTM (American Society of Mechanical Engineers) Sect. VIII div. 1.
- Pompat do te projektohen ne përputhje me Standardin API 610: "Pompat centrifugale për shërbim ne industrinë e naftës, kimikateve dhe te gazit".

Për infrastrukturën portuale do te zbatohen standardet:

- OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)
- ICS (International Chamber of Shipping)
- SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd)
- IAPH (International Association of Ports and Harbors)
- BS 6349 (British Standard Code of Practice for Marine Structures)
- Te gjitha këto do te zbatohen ne masën qe ato aplikohen ne projektin tone.

Tiparet e sigurisë dhe te mbrojtjes se mjedisit

Për sa i përket sigurisë dhe mbrojtjes se mjedisit, PIR dëshiron te vere ne dukje, ndërmjet te tjerave tiparet e mëposhtme:

- Cisternal do te mbështeten ne bazën qe shërbejnë për te mbledhur çdo rrjedhje produkti, me mure anësore prej beton-armeje. Fundi i basenji do te jete gjithashtu prej betoni, me qellim qe te përjashtohet çdo lloj mundësie për ndotjen e tokës.
- Shkarkimet e lëngëta do te mblidhen dhe do te dërgohen ne një impiant trajtimi fiziko kimik, me qellim qe te plotësojnë standardet cilësore për shkarkimet e lëngëta.

- Çlirimi ne atmosfere i përbërësve te avullueshëm organike (Volatile Organic Compounds VOC), te cilët mund te ndikojnë ne cilësinë e ajrit, do te jete ne përputhje me vendimin e Këshillit te Ministrave nr.435, date 12.9.2002 "Për miratimin e normave te shkarkimeve ne ajër ne Republikën e Shqipërisë". Cisternal për produktet e lehta (p.sh. benzina) do te pajisen me çati lundruese, si dhe me dopio-hermetizues sipas perimetrit (primar dhe sekondar); për me tepër, stacionet e ngarkimit te benzinës do te pajisen me një sistem efektiv për rikuperimin e përbërësve te avullueshëm organike VOC.

- Terminali do te pajiset me një gjenerator fuqie rezerve ose me ndonjë forme tjetër te përshtatshme për furnizim te sigurt me energji elektrike ne raste emergjencash.

- Cisternal e depozitimit te GLN-se do te vishen me shtrese izoluese, te përshtatshme për mbrojtjen ndaj zjarrit.

- Për mbrojtjen ndaj zjarrit, terminali do te pajiset me një sistem monitorimi te ajrit te ambientit, me një numër te mjaftueshëm matësish për kufirin e rrezikshmërisë.

Ne veçanti, për mbrojtjen ndaj zjarrit:

Ne përgjithësi mbrojtja ndaj zjarrit do te përbëhet kryesisht nga instalime te palëvizshme automatike dhe manuale, te kombinuara me pajisje portabel dhe mjete te lëvizshme për mbrojtjen ndaj zjarrit. Te gjitha pjesët e instalimeve qe shërbejnë për GLN do te mbrohen me sisteme dushesh me sprucim uji.

- Një kolektor unazor për ujin e mbrojtjes ndaj zjarrit, me kapacitet te mjaftueshëm, do te shtrohet për qark pajisjeve te depozitimit, si dhe për qark pajisjeve te ngarkimit te autocisternave dhe te vagonëve cisterne.

- Kolektorët e ujit te mbrojtjes ndaj zjarrit do te pajisen me hidrantë te perhershme, te vendosur ne pozicione strategjike pranë zonave te depozitimit te produkteve, pajisjeve te ngarkimit dhe pontilit.

- Depozita e ujit te mbrojtjes ndaj zjarrit dhe pajisjet për pompimin e tij do te jene: një cisterne çeliku e hapur me kapacitet te mjaftueshëm dhe dy pompa identike, te llogaritura për te pompuar kapacitetin maksimal qe nevojitet për te furnizuar kolektorin kryesor.

- Pompa kryesore e ujit te mbrojtjes ndaj zjarrit do te ushqehet nga një motor elektrik dhe pompa e dyte, me kapacitet rezerve 100%, do te ushqehet nga një tjetër burim fuqie, ne këtë rast nga një motor diesel.

- Pompa rezerve do te pajiset me pajisje për ndezje automatike.

- Ndezja me dore e secilës pompe do te jete e mundur si ne vendin ku ato ndodhen, ashtu edhe nga qendra e kontrollit.

- Ne pikat strategjike te zonat e depozitimit do te vendosen pajisje kontrolluese/komanduese te palëvizshme për ujin, te cilat mund te vihen ne funksionim dhe te rregullohen me dore.

- Sistemi i detektimit (spiunimit) për prezencën ne atmosfere te produkteve te rrezikshme, i cili do te instalohet ne zonën e depozitimit te GLN-se, aktivizon ne rast rreziku sistemet e mbrojtjes ndaj zjarrit, sistemet e shuarjes se zjarrit ose jep alarm, sipas rastit.

- Mbushja e cisternave mbi nivelin e lejuar do te sinjalizohet ne çdo rast: do te instalohet një pajisje për "alarm mbushje", si dhe një tjetër pajisje e pavarur për "alarm mbi-mbushje", te cilat do te njoftojnë personelin qe punon ne terminal para se mbushja e cisternave te arrije mbi nivelin e lejuar.

- Pontili do te pajiset gjithashtu me sisteme te palëvizshme për mbrojtje ndaj zjarrit dhe për shuarje te zjarrit; për me tepër, te gjitha tubacionet e produkteve qe kalojnë mbi te do te pajisen me valvola izoluese, te vendosura ne vende te arritshme, për te minimizuar rrjedhjen e lire ne mjedis te produkteve, ne rast te ndonjë aksidenti. Pajisjet e pontilit për mbrojtje ndaj zjarri janë projektuar gjithashtu për te mbrojtur apo për te ndihmuar edhe anijet e ankoruara ne te.

- Pajisjet e ngarkimit te autocisternave dhe cisternave hekurudhore do te mbrohen me sistemet e sprucimit te shkumës antizjarr, si dhe me shuarës zjarri portabel dhe te lëvizshëm, te vendosur ne vende te sigurta.

Persa i përket mbrojtjes se mjedisit, terminali do te jete ne një nivel te larte "mik i mjedisit" si pasoje e tipareve te mësipërme te mbrojtjes se mjedisit, si dhe për kontributin ne përmirësimin e situatës se ndotjes ekzistuese ne zonën ku propozohet ndërtimi i tij sipas konsideratave te mëposhtme:

Persa i përket tokës dhe ujerave nëntokësore, duhet thënë se pari, se ekziston një situatë ndotje qe njihet nga te gjithë dhe se është kryer vetëm një vlerësim paraprak, jopërfundimtar, i situatës aktuale te ndotjes nga UNEP (United Nations Environment Program). Vlerësimi i UNEP-it ka përcaktuar një ndotje te rende te dherave brenda dhe jashtë territorit te ish-uzinave kimike te sode/PVC dhe te ujerave nëntokësore, duke krijuar një risk potencial për te gjithë mjedisin rrethues.

Duhet kuptuar drejt se ndërtimi i terminalit nuk mund te përbëje një zgjidhje te përgjithshme te problemeve ekzistuese te ndotjes ne zone. Vetëm pas kryerjes se studimit te fizibilitetit dhe përcaktimit te vlerave referuese ne bashkëpunim me përfaqësuesit e autoriteteve shqiptare, pra me përfundimin e fazës se projektit inxhinieri, mund te përcaktohen plotësisht avantazhet e zgjidhjes se propozuar. Megjithatë, ne çdo rast, kjo zgjidhje përbën një mjet te vlefshëm për te mbajtur nen kontroll ndotjen ekzistuese dhe, për pasoje, edhe ndotjen e shkaktuar nga ujerat nëntokësore qe derdhen ne det. Sigurisht qe këto efekte do te kufizohen ne zonën qe do te mbulohet nga terminali.

Ne veçanti, do te këtë një impakt pozitiv ne drejtim te ujerave nëntokësore, si pasoje e shtrimit me beton ose me asfalt te pjesës me te madhe te zonës se terminalit, gjë qe do te shërbejë si kapsulim. Kjo do te ule ne minimum depërtimin e ujerave sipërfaqësore (te shirave) ne rrjetin e ujerave nëntokësore, me pasoje uljen mjaft te ndjeshme te ndotjes se ujerave nëntokësore qe derdhen ne det.

Mekanizmi, me ane te te cilit terminali i ri do te kontribuojë për te reduktuar gjendjen ekzistuese te ndotjes, është i dyfishtë:

- duke reduktuar bashkëveprimin ndërmjet ujerave te shirave dhe tokës se ndotur, meqenëse shtresa prej betoni izoluese do te pengojë tretjen e substancave ndotëse ne ujerat sipërfaqësore;

- duke reduktuar bashkëveprimin ndërmjet detit dhe ujerave nëntokësore qe derdhen ne te, nëpërmjet bankinës qe do te ndërtohet, e cila do te realizojë izolimin e ballit te terminalit nga deti, ne gjatësinë dhe thellësinë e treguar ne pjesën qe përshkruan infrastrukturën detare (Stadi 1 dhe 2).

Projekti përfundimtar do te përmbajë te gjitha tiparet teknike dhe ato operationale te parashikuara për te garantuar mbrojtjen e mjedisit.

Konkluzione

Ky përshkrim teknik bazohet ne projektin paraprak, paraqitur si shtojcat Vi, Vii, 2/i dhe 2/ii te Marrëveshjes se koncesionit për terminalin dhe te Marrëveshjes se koncesionit portual. Te gjitha standardet teknike me rëndësi, qe u përmenden, si dhe te gjitha tiparet e sigurisë qe u treguan me sipër, do te përfshihen ne projektin e zbatimit inxhinieri qe do te kryhet menjëherë pas plotësimit me sukses te studimit te fizibilitetit (projektit përfundimtar). Nga ana tjetër, planimetria e terminalit dhe zgjidhja e infrastrukturës portuale mund te ndryshojnë disi, bazuar ne rezultatet e studimit te fizibilitetit (Projektit përfundimtar) dhe ne sugjerimet qe mund te bëhen nga shoqëritë inxhinierie dhe autoritetet shqiptare. Po ashtu edhe efekti i kapsulimit te ndotjes ekzistuese do te përcaktohet saktësisht ne dokumentin

inxhinieri përfundimtar, pas kryerjes se studimit te fizibilitetit (projektit përfundimtar) dhe përcaktimit te hollësishëm te përbërjes se tokës ne atë zone.

REPUBLIKA E SHQIPERISE
DHOMA E NOTERISE TIRANE
NR. _____ REP
NR. _____ KOL

KONTRATE SHITJE

(PASURIE TE PALUAJTSHME)

Sot, me date ____ ____ ____ para meje _____, notere e Dhomës se Noterisë se Vlorës, me adrese ne rrugën _____, nr. _____, u paraqiten personalisht Palët:

Pala shitëse: Ministri i Ekonomisë, i autorizuar rregullisht për nënshkrimin e kësaj kontrate me vendimin e Këshillit te Ministrave nr .297, date 8 maj 2003 te Këshillit te Ministrave, si dhe me vendimet nr.171, date 26 mars 2004 dhe nr.278, date 12 maj 2004 te Këshillit te Ministrave, te gjitha bashkëngjitur këtu si shtojca A (me poshtë do te referohet si "Shitësi").

dhe

Pala blerëse: Shoqëria La Petrolifera Italo Albanese sh.a., një shoqëri e krijuar dhe qe funksionon sipas ligjeve te Shqipërisë, me seli ne adresën _____, përfaqësuar nga _____, i autorizuar për nënshkrimin e kësaj kontrate me vendim te Këshillit Mbikëqyrës te shoqërisë, date _____, bashkëngjitur këtu si shtojca B (me poshtë do te referohet si "Blerësi")

(Ne disa raste Shitësi dhe Blerësi do te referohen bashkërisht si "Palët")

MEQENESE

A) Palët, ne përputhje me propozimin e pakerkuar, te paraqitur ne Ministrinë e Industrisë dhe te Energjetikes me 19 korrik 2002 (protokoll 5671) dhe me versionin e tij te azhurnuar, date 12 mars 2003 (protokoll 1686), ne përputhje me ligjin nr.7973, date 26.7.1995, si dhe ne përputhje me Marrëveshjen e koncesionit te formës BOO, (me poshtë do te referohet si "Marrëveshje koncesioni për terminalin" ose "MKT") dhe Marrëveshjen e koncesionit te formës BOT (me poshtë do te referohet si "Marrëveshja e koncesionit partial" ose "MKP"), te dyja te ratifikuara nga Kuvendi me ligjin nr. 9231, date 13 maj 2004, kane rene dakord për ndërtimin dhe shfrytëzimin nga Blerësi, dhe/ose zëvendësi i tij, te një terminali bregdetar për produktet e naftës, gazeve te lëngshme te naftës, produkteve te tjera te lëngshme (kryesisht kimikate), si dhe te produkteve te tjera ne Gjirin e Vlorës ne balle te ish-uzinave te sodës dhe te PVC-se (me poshtë do te referohet si "Terminali") dhe te një infrastrukture portuale te lidhur me terminalin (me poshtë do te referohet si "Infrastruktura portuale"), sipas projektit bashkëngjitur si shtojca - (me poshtë do te referohet si "Projekti përfundimtar") .

B) Zona përkatëse për ndërtimin e terminalit, sipërfaqja e se cilës do te jete 183 000 m2 (duke përjashtuar zonat detare te mbushura qe do te ndërtohen me pas nga Blerësi) dhe qe është paraqitur grafikisht e vijëzuar me te kuqe ne hartën bashkëngjitur si shtojca - (me poshtë do te referohet si "Zona"), është identifikuar e përzgjedhur nga Qeveria e Shqipërisë si një zone e caktuar për ndërtimin e një terminali bregdetar për transportimin dhe depozitimin e

produkteve te naftës, te gazeve te lëngshme te naftës, te produkteve te tjera te lëngshme, si dhe te produkteve te tjera, nëpërmjet një studimi te detajuar ne janar 2001 "Për përcaktimin e zonave për ndërtimin e terminaleve bregdetare te naftës, gazit te lëngshëm, te naftës dhe te nënprodukteve te tyre", te përgatitur nga ish-Ministria e Ekonomisë Publike dhe e Privatizimit, sot Ministria e Industrisë dhe e Energjetikes (me poshtë do te referohet si "Ministria"), i cili është miratuar me vendimin e Këshillit te Ministrave nr. 351, date 29 prill 2001, si dhe me akte te tjera, përfshirë vendimin nr. 1, date 17.1.2003 te KRRT-se se Vlorës, me vendimin nr.9, date 19.2.2003 te KRRT-se se Republikës se Shqipërisë dhe.....

C) Këshilli i Ministrave, ne përputhje me MKT dhe MKP, duke njohur rendësin strategjike te terminalit dhe te infrastrukturës se saj portuale për zhvillimin e vendit, si dhe duke pranuar ekzistencën e te gjitha te drejtave, rrethanave, mundësive dhe kushteve te parashikuara ne ligj për t'i kaluar Blerësit pronësinë mbi zonën, si dhe te gjitha te drejtat e tjera ligjore te parashikuara këtu me poshtë, ka autorizuar Ministrinë e Ekonomisë, ta nënshkruajë këtë kontrate.

Pra, për këto arsye, duke pasur parasysh gjithë sa me sipër, te cilat, se bashku me shtojcat, janë pjese përbërëse te kësaj Kontrate, si dhe duke pasur parasysh rrethana te tjera te mira dhe te vlefshme, Palët, duke synuar te jene ligjërisht te detyruara nëpërmjet kësaj kontrate, bien dakord te nënshkruajnë këtë kontrate shitjeje pasurie te paluajtshme, sipas afateve dhe kushteve te mëposhtme:

Neni 1 Objekti

Objekti i kësaj kontrate është shitblerja nga Shitësi tek Blerësi i zonës, pikërisht te një shpërfaqjeje prej 183,000 metra katrore, (duke përjashtuar zonat detare te mbushura qe do te ndërtohen nga Blerësi), e cila ndodhet ne Gjirin e Vlorës ne balle te ish-uzinave te sodës dhe PVC-se dhe qe është paraqitur grafikisht e vijëzuar me te kuqe ne hartën bashkëngjitur si shtojca.

Neni 2 Baza ligjore

Baza ligjore e kësaj kontrate gjendet tek nenet 3 dhe 705 e vijues te Kodit Civil dhe tek neni 11 i ligjit nr.7843, date 13 korrik 1994 "Për regjistrimin e pasurive te paluajtshme" dhe ligji nr.9231, date 13 maj 2004, si dhe ne vendimet e Këshillit te Ministrave nr. 297, date 8 maj 2003, nr.171, date 26 mars 2004 dhe nr.278, date 12 maj 2004.

Neni 3 Përshkrimi i zonës

Zona është e regjistruar ne Zyrën e Regjistrimit te Pasurive te Paluajtshme, ne Vlore, (Zona Kadastrale # _____, pasuria # _____, volumi _____, faqja _____, dhe kufizohet nga verilindja me ish-uzinat e sodës dhe PVC-se, nga jugperëndimi me detin, nga Jug-Lindja me pyllin e Sodës (pronësi e shtetit) dhe nga veriperëndimi me territorin e Portit te Ri (te administruar nga Porti i Vlorës).

Pronësia e Shitësit mbi zonën vërtetohet me certifikatën e pronësisë te lëshuar nga ZRPP ne datën _____.

Kufijtë e zonës mund të gjenden në genplanin bashkëlidhur, si shtojca _____, e cila bëhet pjesë përbërëse e kësaj kontrate shitblerje.

Neni 4

Statusi ligjor i pronës

Zona është në pronësi, posedim dhe përdorim të plote dhe ekskluziv të Shitësit, e lirë nga çdo peng, dorëzani, hipoteke apo barre të çfarëdollojti dhe/ose nga çdo e drejtë e ndonjë pale të tretë të çfarëdollojti ose nga çdo detyrim i çfarëdollojti dhe nuk është dhënë me qira, përdorur dhe as zënë për çfarëdolloj arsye nga ndonjë pale e tretë.

Shitësi siguron dhe garanton Blerësin, se Shitësi do të jetë përgjegjësi i vetëm dhe ekskluziv ndaj çdo pretendimi që mund të ngrihet nga çdo person dhe/ose entitet për pronësinë, posedimin, disponimin dhe përdorimin e zonës, edhe pas nënshkrimit të kësaj kontrate, për çdo arsye dhe/ose ngjarje që kanë lindur ose që, gjithsesi, i referohet një periudhe para nënshkrimit të saj, dhe që Shitësi do t'i sigurojë Blerësit posedimin dhe përdorimin e plote, të sigurt dhe të qetë të zonës me nënshkrimin e kësaj kontrate.

Neni 5

Çmimi i shitjes

Blerësi pranon të blejë nga Shitësi, i cili nga ana e tij pranon të shesë, zonën e përshkruar në nenin 3 më lart, dhe Shitësi është dakord ta shesë atë zonë, me një vlerë totale prej 1 (një) euro, e cila është caktuar në përputhje me MKT -në dhe MKP-në, duke pasur parasysh, si dhe si kompensim i pjesshëm, për projektimin dhe ndërtimin të kryera e të realizuara nga Blerësi të një pjesë ose të të gjithë infrastrukturës portuale, që i bashkohet terminalit në përputhje me projektin përfundimtar, pronësia e se cilës do t'i kalojë e jepet shtetit përfundimisht pas mbarimit të afatit përkatës të koncesionit që i është dhënë Blerësit.

Detyrimi i Blerësit për të ndërtuar, në përputhje me MKT-në dhe MKP-në, infrastrukturën portuale, e cila i bashkohet terminalit sipas projektit përfundimtar, do të përbëjë barrën mbi pronën, siç parashikohet në nenet 7 dhe 8 më poshtë (me poshtë do të referohet si "Barra").

Neni 6

Siguritë dhe garancitë e shitësit

Shitësi i siguron dhe i garanton Blerësit se:

- a) Shitësi është pronari i vetëm dhe me të drejta të plota i zonës dhe se e ka fituar titullin e pronësisë mbi të në baze të ligjeve në fuqi, dhe se vendndodhja dhe destinacioni i zonës është dhe do të jetë plotësisht e përshtatur dhe në pajtim me ndërtimin e shfrytëzimin e terminalit.
- b) Në interes të Blerësit dhe për ruajtjen e pyllit, në afërsi të terminalit, me drurë pishe dhe për mbrojtjen e përshtatshme të komunitetit lokal, Shitësi do të ndikojë që përreth terminalit, në zbatim të parimeve dhe të dispozitave të Direktivës së Bashkimit Evropian nr. 96/82/CE, të botuar në Fletoren Zyrtare të Komunitetit Evropian L10 në 14 janar 1997 (e ashtuquajtura Direktiva Sevesco II), do të përjashtohet në mënyrë të shprehur nga planet rregulluese të qytetit dhe aktet e tjera, ndërtimi i ndërtesave për banim dhe i ndërtesave të tjera që do të ishin të papërshtatshme të ngriheshin në afërsi të materialeve të rrezikshme në një distancë jo më të vogël se 500 metra lineare nga kufijtë e terminalit, siç paraqitet grafikisht me ngjyre jeshile në hartën bashkëngjitur si shtojca _____. Për distancë më të vogla, qeverisë dhe/ose autoriteteve vendore do t'u duhet të provojnë përshtatshmërinë e ndërtimit të lejuar me aktivitetin e terminalit; Koncesionarit dhe terminalit nuk do t'u vijë asnjë lloj dëmi, si dhe nuk

do te mbajnë asnjë lloj përgjegjësie prej shkeljes se këtij detyrimi ose prej çdo ndërtimi me afër se 500 metra.

c) Zona është e lire nga çdo hipoteke, peng, privilegj, barre tjetër përveç barrës te specifikuar ne këtë kontrate, dorëzani dhe/ose nga një drejthe e ndonjë pale te trete te çfarëdolloj natyre ose nga çdo detyrim te cilitdo qofte ose interes qe mund te zvogëloje vlerën e saj dhe/ose te dëmtojë ose te kufizojë te drejtën e Blerësit për përdorim dhe disponim te saj.

d) Zona nuk është dhënë me qira, përdorur dhe zënë për çfarëdolloj arsyeje nga çdo pale e trete, dhe ne çdo rast Shitësi do t'ia kaloje menjëherë Blerësit posedimin dhe përdorimin e plote, te sigurt dhe te qete te zonës me nënshkrimin e kësaj kontrate.

e) Zona ka dhe do te këtë mundësi te plote hyrjeje dhe lidhje te përshtatshme me rruge dhe hekurudhe, siç rezulton edhe nga harta e rrugës dhe e hekurudhës bashkëngjitur si shtojca - dhe ka dhe do te këtë te gjitha lidhjet e nevojshme me furnizuesit kryesore te ujit dhe te energjisë elektrike, lidhjet me ujerat e zeza (nëse ka te tille) dhe me lidhjet e tjera ekzistuese. Për këtë qellim, Shitësi nëpërmjet kësaj kontrate, vendos ne zonën e sodës dhe te PVC-se dhe ne favor te zonës se Blerësit, një servitut për rrugën automobilistike dhe për hekurudhën dhe i siguron Blerësit, i cili e pranon, te gjitha te drejtat ligjore te nevojshme për përdorimin e plote te tyre ne përputhje me nevojat e terminalit.

Shitësi është i ndërgjegjshëm dhe i bën te ditur për me tepër edhe Blerësit se zona është e ndotur me _____, siç rezulton nga studimi i mjedisit bashkëngjitur kësaj kontrate si shtojca ____ (do te bashkëngjitet ne momentin e nënshkrimit), e cila do te formoje një vije baze ndërmjet Palëve (me poshtë do te referohet si "Vija baze"). Blerësi nuk do te jete përgjegjës, si dhe do te zhdëmtohet nga shteti shqiptar, për çfarëdo humbje, detyrim, shpenzim dhe/ose përgjegjësi qe mund t'u ndodhin te tretëve për shkak te ndotjes ekzistuese te tokës se zonës siç rezulton nga vija baze e zonës se shitur.

Shitësi do te dorëzoje, me nënshkrimin e kësaj Kontrate:

a) Posedimin e zonës

b) Dokumentet qe vërtetojnë titullin e pronësisë mbi zonën.

Te gjitha taksat dhe/ose detyrimet e çfarëdolloj natyre qe rrjedhin nga nënshkrimi i kësaj kontrate do te paguhen nga Shitësi.

Neni 7

Detyrimet e Blerësit

Me nënshkrimin e kësaj kontrate, Blerësi do ta regjistroje atë ne emër te tij ne Zyrën e Regjistrimit te Pasurive te Paluajtshme te Vlorës, se bashku me Barrën e vendosur mbi titullin e pronësisë mbi zonën qe rrjedh nga neni 5 me sipër.

Neni 8

Heqja e Barrës dhe përcaktimi i kufijve

Heqja e Barrës nga Regjistri i Pasurive te Paluajtshme, siç parashikohet ne nenin 5, behet automatikisht me përfundimin, sipas projektit përfundimtar, te ndërtimit te infrastrukturës portuale nga Blerësi, siç parashikohet ne nenin 5 me sipër.

Projekti përfundimtar do te përcaktojë një vije te re bregdetare te zonës, e cila do te formohet nga bankina portuale (te dy seksionet qe do te ndërtohen ne stadin 1 dhe ne stadin e mepasem). Ashtu siç përcaktohet ne projektin përfundimtar (Shtojca ____), vija e re bregdetare do te përcaktojë një forme e një sipërfaqe te re për zonën. Veçanërisht, thellimi dhe pastrimi i fundit te detit mund te zvogëlojnë zonën, ndërsa zonat e mbushura bregdetare, qe rregullohen nga MKT-ja dhe MKP-ja, mund ta zmadhojnë sipërfaqen e saj.

Për këtë qellim, menjëherë pas përfundimit të punimeve për ndërtimin e infrastrukturës portuale, dhe në çdo rast jo më vonë se 10 ditë pas kërkesës së Blerësit, Shitësi dhe Blerësi do të nënshkruajnë një dokument për caktimin e kufijve, i cili parashikohet në MKT dhe MKP dhe që, ndërmjet të tjerave, do të koloadojë dhe do të përcaktojë formën dhe sipërfaqen e zonës, duke i kaluar shtetit pronësinë mbi zonat e pastruara e të thelluara, si dhe mbi infrastrukturën portuale (duke përfshirë gjerësinë prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare që do të rezultojë nga projekti përfundimtar dhe kufirit jugperëndimor të terminalit), ndërsa Shitësi do t'i kalojë Koncesionarit pronësinë mbi zonat që mbeten, duke përfshirë zonat e mbushura bregdetare. Ky dokument do të depozitohet në Zyrën e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme dhe do të shërbejë si dokument për heqjen e menjëhershme të Barrës mbi zonën dhe për regjistrimin e sipërfaqes së re të zonës dhe të kufijve të rinj jugperëndimorë të saj. Në rast se Shitësi në mënyrë të paarsyeshme refuzon të nënshkruajë dokumentin e përcaktimit të kufijve ose vonon nënshkrimin e tij, Blerësi ka të drejtë t'i kërkojë një ekspert teknik ndërkombëtar të pavarur, konkretisht tashmë i caktuar të jetë Instituti Hidraulik i Departamentit Inxhinieri të Universitetit të Ankones - Ankona Itali (me poshtë referuar si "Eksperti"), për të vlerësuar përputhjen e infrastrukturës portuale me projektin përfundimtar dhe ndërkohë Shitësi do të këtë e do të mbaje posedimin dhe shfrytëzimin e zonës dhe infrastrukturës portuale. Vendimi i Ekspertit që deklaron përputhshmërinë e infrastrukturës portuale me projektin përfundimtar do të shërbejë si dokument për heqjen e menjëhershme të Barrës mbi zonën dhe për regjistrimin e sipërfaqes së re të zonës dhe kufijve të rinj jugperëndimorë të saj.

Në rast se Eksperti konstaton se infrastruktura portuale nuk është në përputhje me projektin përfundimtar, Blerësi do të sigurojë me vullnet të mirë përputhshmërinë e plote në afatet me të shkurtra teknike, përveç kur Shitësi dhe Blerësi bien dakord me shkrim të veprohet ndryshe. Në rast se Blerësi nuk vepron në mënyrën e duhur për të bërë përputhshmërinë, atëherë do të zbatohet neni 9 me poshtë. Në rast se mospërbushja do të varet në pamundësinë e pjesës që nuk varet nga Palët, Shitësi dhe Blerësi me vullnet të mirë do të bashkëpunojnë për të gjetur një zgjidhje alternative të arsyeshme.

Neni 9

Mospërbushja e kushteve të parashikuara në nenin 5

Në rast se ndërtimi i infrastrukturës portuale nuk do të realizohet saktësisht ose brenda afateve nga Blerësi, titulli i pronësisë mbi zonën do t'i kthehet shtetit shqiptar, me kusht që pamundësia për ta realizuar saktësisht dhe brenda afateve ndërtimin e infrastrukturës portuale nuk do të jetë për faj të PIA-s dhe/ose të mos varet nga një veprim, fakt ose mosveprim i shtetit, i palëve të treta ose i ndodhjes së forcës madhore, si dhe me kusht që mosrealizimet të jenë materiale dhe Blerësi të refuzojë realizimin e tyre brenda një kohe të arsyeshme.

Neni 10

Dispozita të fundit

Te gjitha mosmarrëveshjet që do të dalin ose rrjedhin nga kjo kontratë (me përjashtim të atyre të parashikuara tashmë në nenin 8 me sipër), të cilat nuk mund të zgjidhen me mirëkuptim nga përfaqësuesit e Palëve (në kuptim të këtij neni përfaqësuesi i shtetit shqiptar do të jetë Ministri i Ekonomisë dhe për PIR-in dhe PIA-n do të jenë respektivisht drejtoret e tyre të përgjithshëm) gjatë 2 takimeve, të cilat duhet të zhvillohen brenda një periudhe jo më të gjatë se 60 ditë, që nga dita e paraqitjes së kërkesës me shkrim nga njëra prej palëve, do të zgjidhen përfundimisht nëpërmjet arbitrazhit ndërkombëtar (siç parashikohet në nenin 17 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995) në përputhje me Rregullat e Arbitrazhit të Dhomës Ndërkombëtare

te Tregtisë, nga një ose me shume arbitra te zgjedhur e caktuar ne përputhje me rregullat e sipërpërmendura. Arbitrat do te zbatojnë dhe marrin vendime duke u bazuar ne te drejtën franceze.

Vendi i arbitrazhit do te jete Parisi.

Gjuha e arbitrazhit do te jete anglishtja.

Vendimi i arbitrave do te jete përfundimtar dhe i detyrueshëm për Palët.

Kjo kontrate është negociuar dhe nënshkruar ne gjuhete shqip dhe anglisht, duke pasur parasysh qe, ne rast mosmarrëveshjes mes Palëve, prioritet do te ketë versioni anglisht i kontratës.

Kjo kontrate u negociua dhe u miratua sipas versioneve ne gjuhen shqipe dhe atë angleze, duke rene dakord se ne rast mospërputhje midis palëve për dy versionet e kontratave, versioni anglisht do te merret për baze.

Kontrata u hartua ne gjashte kopje te njëjta, tri ne shqip dhe tri ne anglisht, një prej te cilave do te mbetet tek noteri (dhe do te regjistrohet ne përputhje me ligjet e Shqipërisë), dhe nga një do te merret nga secila Pale. Palët, pasi e lexuan kontratën, deklarojnë se kjo shpreh plotësisht vullnetin e tyre, prandaj ato e nënshkruajnë atë rregullisht, dhe unë noterja _____ e vërtetoj atë si pas ligjit.

PALET

MINISTRI I EKONOMISE

PIA

NOTERE

MARREVESHJE

KONCESIONI I FORMES "BOT" (NDERTIM-SHFRYTEZIM-TRANSFERIM) PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E INFRASTRUKTURES PORTUALE NE SHERBIM TE TERMINALIT BREGDETAR NE GJIRIN E VLORES, NE BAZE TE LIGHT NR. 7973, DATE 26.7.1995

Me anën e kësaj Marrëveshjeje koncesioni te lidhur ne maj 2004, ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë, e përfaqësuar nga Organi Shtetëror i Autorizuar (me poshtë do te referohet si "Qeveria", "Shteti" ose OSHA sipas rastit), autorizuar për te nënshkruar këtë Marrëveshje me vendimin nr. 297, date 8 maj 2003 te Këshillit te Ministrave dhe nga vendimet nr.171, date 26 mars 2004 dhe nr.278, date 12 maj 2004, te gjitha këto vendime bashkëngjitur kësaj Marrëveshjeje si shtojca A dhe "LA PETROLIFERA ITALO RUMENA S.p.A.", një shoqëri qe është krijuar dhe funksionon sipas ligjeve italiane, me seli te regjistruar ne Milano, Via del Bollo nr.4 dhe me seli administrative ne Bolonje, Viale Aldini nr. 190, e përfaqësuar nga drejtori i saj i përgjithshëm, Dr. Guido Ottolenghi, i autorizuar për nënshkrimin e kësaj Marrëveshjeje me vendim te bordit te shoqërisë, date 19 tetor 2002, qe gjendet bashkëngjitur si shtojca B, (me poshtë kjo shoqëri do te referohet si "PIR") dhe "La Petrolifera Halo Albanese sh.a.", një shoqëri qe është krijuar nga PIR dhe qe funksionon sipas ligjeve shqiptare, me seli ne Tirane, përfaqësuar nga drejtori i saj i përgjithshëm, Dr. Guido Ottolenghi, i autorizuar për nënshkrimin e kësaj Marrëveshjeje me vendim te këshillit te shoqërisë, date 22 tetor 2002, bashkëngjitur si shtojca C (me poshtë kjo shoqëri do te referohet si "PIA"). PIR dhe PIA me poshtë do te referohen bashkërisht ose secila prej tyre, sipas rastit, si "Koncesionari" (Se bashku ne disa raste do te referohen bashkërisht si "Palët" ose veç e veç si "Pala"),

MEQENESE

- A) Palët, ne përputhje me propozimin e pakerkuar te paraqitur nga Koncesionari, me 19.7.2002, me numër protokolli 5671 te Ministrisë se Industrisë dhe te Energjetikes, si dhe me versionin e azhurnuar te këtij propozimi, date 12.3.2003, me numër protokolli 1686 te Ministrisë se Industrisë dhe te Energjetikes, ne baze te ligjit nr.7973, date 26.7.1995, janë te interesuara për ndërtimin dhe shfrytëzimin nga Koncesionari te një terminali bregdetar për naftën, nënproduktet e saj dhe produktet e tjera ne Gjirin e Vlorës ne balle te ish-uzinave te sodës dhe te PVC-se, si dhe te infrastrukturës se saj portuale, ne përputhje me projektin paraprak qe gjendet bashkëngjitur si shtojca 1/i dhe 1/ii, 2/i dhe 2/ii dhe 3 dhe te zhvillimeve te tij te mëvonshme qe do te pasqyrohen ne një projekt fizibiliteti me te detajuar, i cili do te realizohet ne baze te afateve dhe kushteve te përcaktuara këtu me poshtë;
- B) Zona përkatëse për ndërtimin e terminalit bregdetar, e cila përfshin një sipërfaqe prej 183000 metra katrore (duke përjashtuar zonat e mbushura qe do te ndërtohen nga Koncesionari) dhe qe është vijëzuar me te kuqe ne hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i, zone e cila është miratuar me vendimin e Këshillit te Ministrave nr.251, date 29.4.2001, me vendimin e KRRT-se se Vlorës nr.1, date 17.1.2003, me vendimin e KRRT-s se Republikës te Shqipërisë nr.9, date 19.2.2003, si dhe me akte te tjera;
- C) Për shfrytëzimin e terminalit është e domosdoshme qe ne përputhje me projektin paraprak, te ndërtohet, ne zonën e vijëzuar me jeshile ne hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i, infrastruktura portuale qe i bashkohet terminalit, për te mundësuar ankorimin e anijeve cisterne me kapacitet deri ne 10,000/15,000 DWT, qe do te lidhen e sigurohen ne një bankine portuale te lidhur me bregun, e mbrojtur ne mënyrën e duhur nga rrymat dhe erërat detare;
- D) Realizimi i infrastrukturës portuale do te shoqërohet, gjithashtu, me mbushjen e disa zonave detare, si përshkruhet ne projektin paraprak, me përcaktimin dhe vijëzimin e kufijve te kanalit qe mundëson hyrjen për ne terminal, me përcaktimin dhe vijëzimin e zonës detare te rezervuar për manovrimin e anijeve cisterne, me gërmimin e fundit te detit ne kanal dhe ne zonën detare te rezervuar ne mënyrë qe te lejoje hyrjen e anijeve me një thellësi nënujorë prej 8 metrash ne fazën e pare dhe deri ne 10.5 metra ne fazën e mepasme (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialin e nxjerre nga fundi i detit ne zonat detare qe do te mbushen ose gjetke ne gji, ne një distance te përshtatshme nga bregu), si dhe me vendosjen e bovave përgjatë kufijve te kanalit dhe te zonës detare te rezervuar;
- E) Këshilli i Ministrave, duke njohur rendësin strategjike te terminalit dhe te infrastrukturës se saj portuale te lidhur me te, si një prioritet kombëtar dhe si një infrastrukture thelbësore për furnizimin me energji te vendit, duke e konsideruar atë si një projekt unikal persa i përket dimensioneve te tij teknike dhe ekonomike për zhvillimin e Shqipërisë, si dhe duke njohur ekzistencën e te gjitha te drejtave, rrethanave, mundësive dhe kushteve te parashikuara ne ligj për t'i akorduar Koncesionarit te gjitha te drejtat ligjore te parashikuara me këtë Marrëveshje, ka miratuar me vendimin e Këshillit te Ministrave nr.297, date 8.5.2003 "procedurën e dhënies me koncesion, si propozim te pakerkuar, sipas projektit te shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena S. p.A" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e depozitave bregdetare dhe te infrastrukturës portuale ne Gjirin e Vlorës" dhe ka krijuar organin shtetëror te autorizuar për te negociuar dhe nënshkruar këtë Marrëveshje, e cila është aprovuar me vendimet nr.171, date 26 mars 2004 dhe nr.278, date 12.5.2004 te Këshillit te Ministrave;
- F) Te drejtat dhe detyrimet e parashikuara ne këtë Marrëveshje koncesioni do te kenë kuptim vetëm ne qofte se interpretohen e merren ne lidhje te ngushte me te drejtat dhe detyrimet e parashikuara ne Marrëveshjen e koncesionit te terminalit BOO te lidhur ne ditën e sotme nga Palët.

Për këto arsye, duke pasur parasysh sa me sipër dhe detyrimet reciproke te parashikuara këtu me poshtë, si dhe bazuar ne konsiderata te tjera te mira dhe te vlefshme, Palët, duke synuar përmbushjen e detyrimeve te parashikuara këtu me poshtë, bien dakord për sa me poshtë:

Neni 1

Përkufizime, përshkrime dhe shtojca

Përkufizimet do të përdoren në të gjithë këtë Marrëveshje koncesioni me kuptimet e mëposhtme:

Me "Marrëveshje të koncesionit portual" do të kuptohet kjo Marrëveshje koncesioni e formës "BOT" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale në shërbim të terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës, duke përfshirë të gjitha shtojcat bashkëngjitur (Shtojca Vi dhe Vii, 2/i dhe 2/ii, dhe 3). Kjo Marrëveshje lidhet dhe kushtëzohet nga Marrëveshja e koncesionit për terminalin e përkufizuar me poshtë.

Me "Marrëveshje koncesioni për terminalin" do të kuptohet Marrëveshja e koncesionit e formës "BOO" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës, duke përfshirë të gjitha shtojcat bashkëngjitur (shtojca Vi dhe 1/ii, 2/i dhe 2/ii, 3 dhe 4), e lidhur sot nga Palët. Kjo Marrëveshje lidhet dhe kushtëzohet nga Marrëveshja e koncesionit portual e përkufizuar me lart.

Me "Terminal bregdetar" do të kuptohen depozitat bregdetare për naftën, nënproduktet e saj dhe produktet e tjera në Gjirin e Vlorës në balle të ish-uzinave të sodës dhe të PVC-se.

"Organi Shtetëror i Autorizuar" (OSHA) përbëhet nga Ministria e Ekonomisë, Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës, Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, Ministria e Mjedisit, Ministria e Financave dhe Ministria e Rregullimit të Territorit dhe e Turizmit, e krijuar me vendimin nr.297, datë 8.5.2003 të Këshillit të Ministrave.

Me "Koncesionar" do të kuptohet PIR dhe/ose PIA dhe/ose zëvendësuesit e saj.

Me "Projekt paraprak" do të kuptohet i gjithë dokumentacioni ekzistues që shoqëron propozimin e pakerkuar të paraqitur nga Koncesionari para nënshkrimit të Marrëveshjes së koncesionit për terminalin dhe veçanërisht dokumentacioni që ndodhet në versionin e azhurnuar të propozimit të pakerkuar që i është dërguar protokollit të Ministrisë së Industrisë dhe të Energjetikës në datë 12 mars 2003, me numër 1686.

Me "Projekt përfundimtar" do të kuptohet projekti paraprak me zhvillimet dhe përmirësimet e tij të mëvonshme, të cilat do të përfshihen në një studim fizibiliteti me të detajuar, si dhe në dokumentet e tjera inxhinierie baze në lidhje me fazën 1 dhe stadin 1, siç përshkruhet në shtojcën 3. Projekti përfundimtar do të përgatitet sipas afateve dhe kushteve të përcaktuara në Marrëveshjen e koncesionit të terminalit dhe në marrëveshjen e koncesionit portual dhe do të përfshijë një seksion, në të cilin do të tregohet e jepet, gjithashtu, edhe projekti i propozuar për fazën 2 dhe 3, si dhe për stadin 2.

Me "Zone" do të kuptohet zona e caktuar për ndërtimin e terminalit bregdetar, me sipërfaqe prej 183 000 metra katrore, e cila është vijëzuar me të kuqe në hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i. Zona është miratuar për ndërtimin e terminalit me vendimin nr.351, datë 29.4.2001 të Këshillit të Ministrave, me vendimin nr.1, datë 17.1.2003 të KRRT-se së Vlorës, me vendimin nr.9, datë 19.2.2003 të KRRT-se së Republikës të Shqipërisë dhe me akte të tjera. Forma dhe sipërfaqja e zonës mund të pësojnë ndryshime si rezultat i ndërtimit të infrastrukturës portuale, kuptimi i së cilës jepet me poshtë. Kufizimet e saj të sakta me detin dhe sipërfaqja e saj e përgjithshme do të kolaudohen e përcaktohen siç parashikohet në nenin 10 (Transferimi i infrastrukturës detare dhe i teknologjisë përkatëse), pas dorëzimit të projektit përfundimtar.

Me "Kanal" do të kuptohet pjesa e thelluar e detit, që do të përdoret nga anijet cisterne për të hyre në terminal dhe që është paraqitur grafikisht në projektin paraprak, në shtojcën 1/ii.

Me "Zone de tarrë të rezervuar" do të kuptohet pjesa e thelluar e detit që do të përdoret nga anijet cisterne për kryerjen e manovrës dhe ankorimin e tyre dhe që është paraqitur grafikisht në projektin paraprak, në shtojcën 1/ii.

Me "Infrastruktura portuale" do te kuptohet infrastruktura e domosdoshme, e lidhur me terminalin, qe përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet bregut te detit, qe do te rezultojë pas ndërtimit te zonave te mbushura bregdetare dhe kufirit jugperëndimor te terminalit dhe qe është vijëzuar ne projektin paraprak, ne shtojcën 1/ii.

Me "Zona te mbushura bregdetare" do te kuptohen zonat e bregdetit përballë zonës, te cilat ndodhen pas bankinës portuale, dhe qe do te mbushen e ndërtohen nga Koncesionari. Zonat e mbushura bregdetare, te cilat tregohen për afërsisht ne projektin paraprak, ne shtojcën 1/ii, do te kolaudohen e përcaktohen me saktësi pas mbarimit te ndërtimit te infrastrukturës portuale. "Zona e koncesionit portual" përbëhet nga infrastruktura portuale, kanali, zona detare dhe nga një pjese e zonave te mbushura bregdetare.

Me "Kontrate shitjeje" do te kuptohet akti i kalimit te pronësisë mbi zonën (siç do te rezultojë me se fundi nga projekti përfundimtar, duke përfshirë edhe ndikimet nga zonat e mbushura bregdetare dhe nga puna e pastrimit dhe thellimit te fundit te detit), si dhe te gjitha aktet e tjera respektive te mëvonshme, duke përfshirë edhe regjistrimet e domosdoshme ne regjistrin e pasurive te paluajtshme.

Kuptimet e përshkrimet e mësipërme dhe shtojcat bashkëngjitur janë pjese përbërëse dhe thelbësore e kësaj Marrëveshjeje.

Neni 2

Objekti i koncesionit

Objekti i Marrëveshjes se koncesionit portual është ndërtimi dhe shfrytëzimi i infrastrukturës portuale, te zonave te mbushura bregdetare, kanalit dhe te zonës detare te rezervuar, sipas projektit përfundimtar, si dhe përcaktimi dhe rregullimi i te gjitha te drejtave, detyrimeve dhe përgjegjësisive qe kane Palët, brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe te ngushte ndërmjet Palëve, si dhe ne lidhje me parashikimet e Marrëveshjes se koncesionit për terminalin.

Neni 3

Afatet

1. Koncesionari parashikon ndërtimin e te gjithë zonës se koncesionit portual ne disa stade, afati kohor i te cilave do te varet kryesisht nga tendencat ekzistuese dhe ne ato afatmesme te konsumit te produkteve te naftës (dhe te produkteve te tjera) ne Shqipëri, dhe qe tregohen me për afërsi ne treguesin, i cili, se bashku me një përshkrim teknik, gjendet i bashkëngjitur si shtojca 3, duke sqaruar se stadi i pare (stadi 1) do te realizohet siç paraqitet ne këtë tregues.

2. Koncesionari, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes ne fuqi te kësaj Marrëveshjeje te koncesionit portual ose te marrëveshjes se koncesionit për terminalin (cilado hyn ne fuqi me pas) dhe ne bashkëpunim te plote me Qeverinë, do te kryeje e do te përfundoje projektin përfundimtar. Koncesionari do te filloje ndërtimin e zonës se koncesionit portual brenda gjashtëdhjetë ditëve nga pajisja e tij me te gjitha koncesionet, autorizimet dhe lejet përkatëse te te gjitha autoriteteve kompetente shqiptare (duke përfshirë këto edhe organet e pushtetit vendor te Vlorës) dhe do te përfundoje ndërtimin e tyre brenda 24 muajve ne vijim, me kusht qe gjate kësaj periudhe te mos krijohen pengesa burokratike ose situata te tjera te vështira qe mund te pengojnë përfundimin e punimeve. Pas kësaj koncesioni do te vazhdoje për 30 vjet me te drejte ripërtëritjeje, ashtu siç specifikohet me mire ne nenin 5 me poshtë.

3. Me tej Palët bien dakord se ne rast se afatet e parashikuara ne këtë nen nuk përmbushen nga PIA, si dhe me kusht qe (i) vonesa te mos jete shkaktuar për faj dhe me keqdashje nga PIA, si dhe (ii) te mos ndodhemi përpara situatës kur shteti mund te ushtroje te drejtën e

zëvendësimit të Koncesionarit të parashikuar në nenin 9.3 të kësaj Marrëveshjeje, shteti ka të drejtë t'i kërkojë PIAs një penalistët në masën prej 5000 eurosh për çdo muaj vonese.

Neni 4

Detyrimet e Koncesionarit

PIA, duke pasur parasysh gjithashtu detyrimet e shtetit që parashikohen në nenin 5 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik) me poshtë, merr përsipër:

1. Të kryejë e të përfundojë, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje të koncesionit portual, projektin përfundimtar të terminalit dhe të zonës së saj të koncesionit portual, duke sqaruar se paraqitja skematike e projektit përfundimtar mund të pësojë ndryshime nga ajo e projektit paraprak, me kusht që, gjithsesi, të jenë plotësuar të gjitha standardet respektive të sigurisë, si dhe me kusht që stadi 1 të jetë ashtu siç përshkruhet në shtojcën 3;
2. Të paraqesë, mbi bazën e konkluzioneve të favorshme të projektit përfundimtar, të gjitha kërkesat e nevojshme përpara autoriteteve kompetente shqiptare për të marrë të gjitha të drejtat, koncesionet, autorizimet dhe lejet e nevojshme për ndërtimin dhe shfrytëzimin e zonës së koncesionit portual sipas projektit përfundimtar;
3. Të projektojë dhe të ndërtojë infrastrukturën portuale për të mundësuar hyrjen dhe ankorimin e anijeve cisterne me kapacitet deri në 10,000/15,000 DWT, që do të lidhen e do të sigurohen në një pontil të lidhur me bregun, të mbrojtur në mënyrën e duhur nga rrymat dhe erërat detare. Realizimi i infrastrukturës portuale do të shoqërohet edhe me mbushjen e zonave të mbushura bregdetare, siç paraqiten grafikisht në projektin paraprak dhe siç do të paraqiten me sakte grafikisht në projektin përfundimtar;
4. Të projektojë kanalën dhe zonën detare të rezervuar, që mundësojnë hyrjen për në terminal, si dhe të thellojë fundin e detit (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialet e nxjerra në zonat e mbushura bregdetare ose gjetke në gjë në një distancë të përshtatshme nga bregu) dhe të vendosë bovat përgjatë aneve të kanalit dhe zonës detare të rezervuar;
5. Të projektojë dhe të ndërtojë, brenda afatëve të parashikuara në nenin 3 (Afatet) me sipër, infrastrukturën portuale në përputhje me ligjet shqiptare dhe standardet inxhinierie, me rregullat e sigurisë dhe të mbrojtjes së mjedisit aktualisht në përdorim në vendet e Europës Perëndimore dhe/ose SHBA-se, të specifikuara në përshkrimin teknik bashkëngjitur si shtojca 3, e cila numëron gjithashtu veçoritë specifike të parashikuara për mbrojtjen e ambientit;
6. Të shfrytëzojë zonën e koncesionit portual, si dhe terminalin bashkëngjitur me të, gjatë afatit të koncesionit, siç parashikohet në nenin 5 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik) këtu me poshtë, në përputhje me ligjet e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me standardet aktuale të sigurimit dhe të mbrojtjes së mjedisit;
7. T'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi infrastrukturën portuale që përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare, që rezulton pas përfundimit të zonave të mbushura bregdetare dhe kufirit jugperëndimor të terminalit që shfrytëzohet nga PIA (siç tregohet në shtojcën Vii), pas mbarimit të punimeve ndërtuese të infrastrukturës portuale, si dhe t'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi çdo pasuri të paluajtshme të ndërtuar në këtë infrastrukturë portuale, me mbarimin e periudhës së koncesionit;
8. Të mirëmbajë në mënyrën e duhur e me shpenzimet e veta infrastrukturën portuale;
9. Të mirëmbajë në mënyrën e duhur kanalën, zonën detare të rezervuar dhe fundet e tyre gjatë afatit të parë të Marrëveshjes së koncesionit portual (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialet e nxjerra, në zonat e mbushura bregdetare ose gjetke në gjë në një distancë të përshtatshme nga bregu). Koncesionari do t'i paraqesë OSHA-se kërkesën e nevojshme për autorizim në adresën e treguar në nenin 16 (Njoftimet) këtu me poshtë;

10. Te respektoje rigorozisht dhe ne kohe te gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara ne këtë Marrëveshje.

Neni 5

Detyrimet e shtetit dhe te sektorit publik

Qeveria, duke pasur parasysh detyrimet e Koncesionarit sipas nenit 4 (Detyrimet e Koncesionarit) me sipër, merr përsipër:

1. t'i siguroje Koncesionarit, sikurse i siguron Koncesionin, te gjitha lejet, autorizimet, dhe te drejtat qe burojnë nga franchising ne lidhje me studimin, ndërtimin dhe shfrytëzimin ekskluziv te zonës se koncesionit portual. Koncesioni jepet përkundrejt një çmimi simbolik prej 1 (një) euro, i cili është përcaktuar edhe si kompensim i pjesshëm për projektimin dhe ndërtimin nga Koncesionari (me një vlere maksimale investimi qe arrin deri ne 12 milionë euro) te zonës se koncesionit portual dhe do te këtë një afat te pare koncesioni prej 30 vjetësh, duke shtuar këtu periudhën shtese prej 24 muajsh qe nevojitet për te ndërtuar zonën e koncesionit portual, me te drejte ripërtëritjeje vetëm ne vullnet te Koncesionarit për një afat koncesioni te njëjtë (30 vjet), me afate dhe kushte te njëjta, me përjashtim te çmimit te Koncesionit, i cili, ne rast ripërtëritjeje te afatit te koncesionit, do te jete 2.00 € për metër katror për sa i përket infrastrukturës portuale, dhe me një shume prej 20,000.00 euro ne vit qe do te paguhet për kanalin dhe zonën detare te rezervuar. Shumat e mësipërme do te azhurnohen çdo vit ne baze te një indeksi te harmonizuar eurostat te çmimeve te konsumit - te gjithë zërat - te zonës se euros (ne datën e lidhjes se kësaj Marrëveshjeje te koncesionit portual: baza 1996 = 100,0 - indeksi i gushtit 2003 = 113,3). Ndryshimi i pare i kursit do te përcaktohet ne kohen e ripërtëritjes se pare, duke përdorur si indeks baze indeksin e dhjetorit te vitit 2006, dhe duke përllogaritur azhurnimet e shumave te tarifave te Koncesionit pas mbarimit te viteve te afatit te koncesionit. Ripërtëritjet e tjera (pas periudhës se dyte 30-vjeçare) do te vendosen ne Marrëveshje nga Palët;
2. t'i siguroje Koncesionarit, brenda afatit te parashikuar ne nenin 3 (Afatet) me sipër, por ne çdo rast jo me vone se 60 dite pas përfundimit te projektit përfundimtar, si dhe te ndikojte qe edhe autoritetet e tjera kompetente shqiptare (duke përfshirë edhe organet e pushtetit vendor ne Vlore) t'i sigurojnë Koncesionarit, te gjitha licencat, lejet, autorizimet dhe koncesionet e duhura ne lidhje me zonën e koncesionit portual, te gjitha këto ne koordinim te plote me atë qe parashikohet ne Marrëveshjen e koncesionit për terminalin. Për ndërtimet e mëvonshme te stadi 2, Qeveria do te përpiqet me vullnet te mire te zbatoje te njëjtat parashikime. Çdo vonese për dhënien e lejeve te licencave, autorizimeve dhe koncesioneve do te shtyje automatikisht afatin e koncesionit te parashikuar ne nenin 5.1 dhe afatin kohor te parashikuar ne nenin 3 (Afatet) për te njëjtën periudhe kohe;
3. se Koncesionari nuk do te konsiderohet përgjegjës nga Qeveria për çfarëdo humbje, dëmtrim, shpenzim dhe/ose përgjegjësi qe mund t'i shkaktohet personave te trete për shkak te ndotjes ekzistuese te shtratit te detit, ne qofte se ka, ne zonën e koncesionit portual. Për këtë qellim, Palët, gjate hartimit te projektit përfundimtar, do te përgatisin dhe do te miratojnë se bashku një analize te detajuar te fundit te detit qe do te shërbejë si një linje baze;
4. te siguroje respektimin e plote, edhe nga palët e treta, te te drejtave qe i janë dhënë Koncesionarit dhe te garantoje rendin publik, si dhe përdorimin e sigurte te zonës se koncesionit portual;
5. t'i siguroje brenda gjashtëdhjetë ditëve nga dita e paraqitjes se kërkesës se PIA-s tek OSHA-ja, siç parashikohet ne nenin 4.9 me sipër, te gjitha lejet, autorizimet dhe koncesionet përkatëse për te mirëmbajtur ne mënyrën e duhur kanalin, zonën detare te rezervuar dhe fundet e tyre gjate afatit te pare te Marrëveshjes se koncesionit portual;

6. te mirëmbajë ne mënyrën e duhur kanalën, zonën detare te rezervuar, si dhe fundin e tyre gjate ripërtëritjes se afateve te Marrëveshjeve te koncesionit portual, duke mbajtur ne konsiderate faktin se Koncesionarit do t'i takojë një tarifë vjetore siç parashikohet ne nenin 5.1 te kësaj Marrëveshjeje te koncesionit portual;

7. te zbatojë ne mënyrë te favorshme për PIA-n, ne lidhje me zonën e koncesionit portual, nenin 14 te ligjit nr.7973, date 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat ne shërbimet publike dhe ne infrastrukture" dhe te përjashtojë PIA-n, me miratim te Kuvendit, nga te gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore për importimin e materialeve lende te para, pajisjeve, instrumenteve te tjera, nga tarifat e pronësisë intelektuale dhe nga ato inxhinierie për një periudhe kohe prej 24 muajsh nga fillimi i ndërtimit, si dhe t'i rimbursoje asaj rregullisht TYSH-ne e paguar;

8. te respektojë plotësisht, si dhe te ndikojë qe edhe autoritet kompetente shqiptare te respektojnë plotësisht te gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara ne këtë koncesion.

Neni 6

Kontratat dhe vlerësimi i investimit

Koncesionari ka te drejte te kontraktojë dhe te nënkontraktojë, sipas ligjeve shqiptare, me pale te treta te pavarura, për ndërtimin e plote ose te pjesshëm te zonës se koncesionit portual, duke qene i ndërgjegjshëm se PIA do te jete e vetmja Pale përgjegjëse ndaj Qeverise dhe palëve te treta për zbatimin e projektit përfundimtar dhe për çdo përgjegjësi tjetër, nëse ndodh, qe vjen si pasoje e ndërtimit. OSHA-ja inkurajon Koncesionarin te përfshijë edhe kontraktues vendas për kryerjen e punimeve.

Terminali bregdetar dhe zona e koncesionit portual do te realizohen respektivisht ne faza dhe ne stade, te cilat janë detajuar ne shtojcën 3. Koncesionari është i detyruar sipas kësaj Marrëveshjeje koncesioni portuale te realizojë stadin 1, si dhe është i autorizuar te realizojë stadin 2.

- Stadi 1 përfshin ndërtimin e kanalit dhe te zonës detare te rezervuar ne një prerje te përshtatshme qe te mundësojë hyrjen dhe ankorimin e anijeve deri ne 10,000/15,000 DWT, si dhe me ndërtimin e infrastrukturës portuale, ku përfshihen një pontil dhe një bankine portuale, me një gjatësi prej 300 metrash lineare. Pontili mund te mbrohet me një barriere valëthyes, ne rast se një gjë e tille behet e domosdoshme për shkak te rrymave dhe erërave detare. Fundi i detit do te thellohet dhe do te pastrohet ne një thellësi te përshtatshme për anijet cisterne, pjesa nënujorë e te cilave shkon deri ne rreth 8 metra.

- Ne stadin 2 parashikohet qe te thellohet dhe te pastrohet fundi i detit ne pjesën e kanalit dhe ne zonën detare te rezervuar ne një thellësi te përshtatshme për anijet cisterne me pjesën nënujorë deri ne rreth 10.5 metra (rreth 20,000 DWT), me kusht qe kërkesa ne treg ta kërkojë një gjë te tille. Bankina portuale do te përfundoje ne gjithë gjatësinë e parashikuar ne rreth 650 metra lineare.

Investimi i parashikuar nga PIA për ndërtimin e zonës se koncesionit portual ne stadin 1 arrin deri ne 12 (dymbëdhjetë) milionë euro, por jo me pak se 10 (dhjete) milionë euro. Ne rast se për ndonjë arsye, investimi për ndërtimin e zonës se koncesionit detar do te jete me i vogël se 10 milionë euro, PIA është e detyruar te siguroje OSHA-Be se pjesa e kursyer është pasoje e përfshirjes se kontraktuesve vendas, ose se ajo do ta zgjidhe diferencën e krijuar si pasoje e mosarritjes se kufirit minimal te investimit prej 10 milionë euro, ne një rën ose ne te dyja mënyrat e mëposhtme:

- Duke marre përsipër kryerjen, brenda një kufiri te arsyeshëm kohe, te investimeve te mëtejshme parakohe te stadi 2.

- Duke treguar se investimet për terminalin janë me te mëdha se shuma minimale e parashikuar ne Marrëveshjen e koncesionit për terminalin.

Neni 7

Operator i vetëm

Palët janë te ndërgjegjshme se, për te siguruar një zhvillim te mirebalancuar te qendrave industriale dhe rezidenciale ne Gjirin e Vlorës, si dhe për te mbrojtur ne mënyrën e duhur investimin dhe aktivitetin e koncesionarit, është thelbësore qe terminali dhe zona e koncesionit portual te jete i vetmi terminal bregdetar dhe e vetmja infrastrukture portuale për depozitim dhe trajtimin (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte te naftës, produkte te gazeve te lëngshëm dhe produkte te tjera te lëngshme ne Gjirin e Vlorës.

Për këtë qellim OSHA-ja, e autorizuar, rregullisht, ne emër dhe ne interes te Qeverise, si dhe te gjithë autoriteteve kompetente shqiptare, nëpërmjet kësaj Marrëveshjeje, i jep dhe i siguron Koncesionarit, si dhe ndikon, gjithashtu, qe Koncesionarit t'i sigurohet dhe t'i njihet zyrtarisht nga te gjitha autoritetet e tjera kompetente shqiptare një regjim mbrojtjeje i veçante për investimin, te cilën Koncesionari me këtë Marrëveshjeje e pranon; nëpërmjet kësaj te drejte, Koncesionari do te jete i vetmi entitet ne te gjithë zonën e Gjirit te Vlorës (përfshirë zonën detare dhe platformat detare, nëse ka, te Gjirit te Vlorës), qe do te lejohet te ndërtojë dhe te shfrytëzojë një terminal bregdetar dhe infrastrukturën e tij portuale, përfshirë këtu edhe platformat ne det, si dhe i vetmi entitet i pajisur me te drejtën për te depozituar e trajtuar (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte te naftës, produkte te gazit te lëngshëm dhe produkte te tjera te lëngshme. Kjo e drejte do te përfundoje 30 vjet pas përfundimit te ndërtimit te terminalit, me përjashtim te rastit kur ripërtërihet vetëm nga Koncesionari, me kërkesë me shkrim, edhe për një periudhe kohe te njëjtë.

Palët bien dakord, përfundimisht, se ne katër rastet e mëposhtme dhe vetëm ne këto raste, regjimi mbrojtës i parashikuar ne këtë nen do te kufizohet si vijon:

1. Ne rast se një rafineri e përmasave te konsiderueshme, ne kuptimin e një rafinerie me një prodhim te përgjithshëm me te madh se 1 500 000 (një milionë e pesëqind mije) tone, do te ndërtohet ne Gjirin e Vlorës, një rafineri e tille do te këtë te drejte te magazinaje dhe te transportoje prodhimet e saj. Kjo dispozite ne terezinë e saj shtrihet edhe mbi dy rafineritë, njëra ne Ballsh dhe tjetra ne Fier, momentalisht te zotëruara nga ARM a sh.a, vetëm për nevojat e tyre industriale dhe te kufizuara për te përdorur vetëm infrastrukturën ekzistuese (nëse ka) ne gjirin e Vlorës, me kusht qe te mos ndërtohet asnjë lloj infrastrukture e re tjetër.
2. Ne rast se një termocentral i përmasave te konsiderueshme do te ndërtohet ne Gjirin e Vlorës, termocentrali duhet te vlerësojë mundësinë për te përdorur terminalin dhe infrastrukturën portuale. Ne rast se me vullnet te mire vendoset se është me ekonomike qe termocentrali te ndërtojë infrastrukturën e vet, regjimi mbrojtës i parashikuar ne këtë nen nuk do te zbatohet.
3. Ne rast se do te ndërtohet projekti AMBO (Albanian, Macedonian, Bulgarian Oil Pipeline) për transportimin e naftës krudo nga Deti i Zi ne Detin Adriatik, regjimi mbrojtës i parashikuar këtu ne këtë nen nuk do te zbatohet për aktivitetin ne fjale.
4. Ne qofte se PIA, pas realizimit te fazës 3, nuk do te jete ne gjendje te plotësoje, brenda një periudhe kohe te arsyeshme, nevojat për kapacitete depozituese shtese te një operatori te licencuar, regjimi mbrojtës i parashikuar këtu ne këtë nen nuk do te zbatohet për operatorin e licencuar ne fjale dhe i kufizuar ne kapacitetet depozituese ne fjale për përdorim vetjak, me kusht qe pamundësia për te plotësuar kërkesat e operatorit te licencuar te mos shkaktohet nga:
i) mosdhënia nga ana e autoriteteve kompetente shqiptare te te gjitha te drejtave, koncesioneve, autorizimeve dhe lejeve te duhura ligjore te nevojshme për te ndërtuar kapacitetet depozituese shtese qe nevojiten;

ii) pamundësia e operatorit të licencuar për të paraqitur garancitë e mjaftueshme financiare për përmbushjen e një kontrate shërbimi, e cila do të justifikonte financiarisht në mënyrë të përshtatshme investimet e nevojshme.

Neni 8

E drejta për t'u tërhequr

Ne rast se Koncesionari vendos të tërhiqet prej kësaj Marrëveshjeje të koncesionit portual dhe prej Marrëveshjes së koncesionit për terminalin që lidhet me të, ai ka të drejtë ta bëjë këtë, por ai detyrohet t'i paguajë Qeverisë një penalistet maksimal prej 150 000 euro në rast se e drejta për t'u tërhequr ushtrohet përpara datës 31 dhjetor 2010, date pas së cilës penalisteti nuk do të paguhet.

Ne një rast të tillë PIR dhe/ose PIA njoftojnë me shkrim qëllimin e tyre për t'u tërhequr nga Marrëveshja e koncesionit portual, e cila do të pushojë së shkaktuari pasoja prej datës së kryerjes së pagesës së penalistetit të caktuar me sipër Ministrisë së Financave, nëse është koha për t'u bërë pagesa, ose nga data e njoftimit pas 31 dhjetorit 2010.

Megjithatë, duke pasur parasysh faktin se detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik, të parashikuara në nenin 5 me sipër, do të shfaqin anët e tyre pozitive për Koncesionarin kryesisht gjatë shfrytëzimit të terminalit dhe jo me parë, Palët bien dakord që, deri në përfundimin dhe dorëzimin e projektit përfundimtar, Koncesionari ka të drejtë të tërhiqet nga kjo Marrëveshje e koncesionit portual pa asnjë lloj shpenzimi dhe përgjegjësie për secilën nga Palët, me përjashtim të faktit që Koncesionari do t'i kalojë Qeverisë, pa pagesë, materialin inxhinieri të realizuar deri në atë kohë, të cilin Qeveria mund ta përdorë sipas gjykimit të saj.

Ne këtë rast PIR dhe/ose PIA do të njoftojnë me shkrim, në çdo kohë brenda 60 ditëve nga përfundimi i projektit përfundimtar, qëllimin e saj për të hequr dorë nga Marrëveshja e koncesionit portual, e cila do të pushojë së prodhuari pasoja që nga data e njoftimit të përmendur; PIR dhe/ose PIA do t'i transferojë Ministrisë së Transporteve të gjitha materialet inxhinierie, ndërsa koston dhe shpenzimet për përgatitjen e këtyre materialeve do ta përballojë PIR dhe/ose PIA.

Neni 9

Kontrasti i organit kompetent shtetëror

1. OSHA-ja do të kontrollojë përmbushjen e plote nga Palët të detyrimeve të parashikuara këtu në këtë Marrëveshje dhe, në mënyrë të veçantë, do të kontrollojë kohën e punimeve të zonës së koncesionit portual.
2. Qeveria do të kontrollojë e do të mbikëqyrë shfrytëzimin e zonës së koncesionit portual në përputhje me legjislacionin në fuqi, si dhe me detyrimet e kësaj Marrëveshjeje (duke përfshirë edhe ato që lidhen me thellimin e fundit të detit, siç parashikohet në nenin 5.5 me sipër), si dhe do të vëzhgojë funksionimin e autoritetit portual të Vlorës.
3. Qeveria ka të drejtë të zëvendësojë përkohësisht Koncesionarin si mjet i fundit për t'u përdorur vetëm në rast se bëhen shkelje të rënda të qëllimshme dhe të paarsyeshme të kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin nga ana e PIA-so Shkelje të rënda janë ato që do të ndërprisnin plotësisht funksionimin e terminalit dhe do të shkaktonin ndërprerje thelbësore dhe vazhduese të furnizimit me produkte naftë të tregut shqiptar. Kjo e drejtë do të ushtrohet brenda kuadrit të parashikuar nga kjo Marrëveshje koncesioni për terminalin dhe veçanërisht në zbatim të neneve 12 (Forca madhore), 13 (Lehtësimi dhe demet) dhe 17 (Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi).

Neni 10

Transferimi i infrastrukturës detare dhe i teknologjisë përkatëse

Me përfundimin e punimeve të ndërtimit të infrastrukturës portuale, Koncesionari do t'i transferojë shtetit, pa shpërblim, pronësinë mbi infrastrukturën portuale, që përfshin gjerësinë prej 10 metrash ndërmjet vijës detare që rezultojnë pas përfundimit të zonave të mbushura bregdetare dhe kufirit jugperëndimor të terminalit. Në këtë kohë, Ministri i Ekonomisë, rregullisht i autorizuar si përfaqësues i Qeverisë, dhe Koncesionari do të përcaktojnë saktësisht, nëpërmjet një dokumenti shkresor (procesverbali), kufirin ndarës ndërmjet infrastrukturës portuale dhe terminalit, si dhe do t'i kalojnë PIA-s, pa shpërblim, pronësinë e plote mbi ato zona të mbushura bregdetare të mundshme që nuk përfshihen në gjerësinë prej 10 metrash të përshkruar më lart. Dokumenti shkresor i përmendur do të shërbejë për të hequr barrën mbi zonën, të parashikuar në Marrëveshjen e koncesionit për terminalin, si dhe për të regjistruar saktësisht kufirin jugperëndimor të zonës dhe të sipërfaqes së saj pas përcaktimit të zonave të mbushura bregdetare, siç detajohet në kontratën e shitjes që gjendet bashkëngjitur, në formën e një projekti, në Marrëveshjen e koncesionit për terminalin, si shtojca 4. PIA, megjithatë, do të ruajë posedimin e infrastrukturës portuale, si dhe do të vazhdojë shfrytëzimin e saj gjatë gjithë afatit të koncesionit dhe të ripërtëritjeve të tij. Me përfundimin e afatit të koncesionit dhe të ripërtëritjeve, koncesionari ia dorëzon përfundimisht shtetit infrastrukturën portuale ashtu siç parashikohet më sipër.

Neni 11

Përdorimi përjashtimor nga shteti i infrastrukturës detare

Në rast lufte, gjendjeje të jashtëzakonshme, si dhe të gjendjes së fatkeqësisë natyrore, shteti dhe autoritetet e tjera kompetente shqiptare, në rast se është e nevojshme, kanë të drejtë të përdorin infrastrukturën portuale. Në këtë rast, ata do të koordinojnë veprimtarinë e tyre me Koncesionarin, në mënyrë që të sigurojë një përdorim me të sigurt dhe me eficient të infrastrukturës portuale.

Neni 12

Forca madhore

Asnjëra nga Palët nuk do të jetë përgjegjëse në rast mospërmbylljeje të detyrimeve të veta të parashikuara nga kjo Marrëveshje, si pasoje e fatkeqësive natyrore, tërmeteje, përmytjeje, luftës, kryengritjeje dhe çdo ngjarje tjetër të jashtëzakonshme të forcës madhore. Në këtë rast, Pala e dëmtuar do të njoftojë menjëherë Palën tjetër për ndodhjen e ngjarjes së forcës madhore.

Secila Pale do të marrë menjëherë dhe me vullnet të mirë masat imediate, që në mënyrë të arsyeshme mund të merren, për të zbutur e për të zvogëluar efektet e forcës madhore dhe do të përpiqet pa humbur kohë dhe me vullnet të mirë, duke bashkëpunuar me Palën tjetër për të shmangur, për të mënjanuar ose të paktën për të zbutur ose për të zvogëluar pasojat negative, si dhe për të rivendosur kushtet normale të shfrytëzimit.

Në çdo rast të ngjarjes së forcës madhore, afati i koncesionit, si dhe çdo afat tjetër i parashikuar në këtë Marrëveshje, do të zgjatet automatikisht për një periudhë kohe shtese të njëjtë me periudhën e vonesës së shkaktuar për shkak të ndodhjes së ngjarjes së forcës madhore, si dhe të periudhës së mëvonshme që nevojitet për riparimin e dëmeve që kanë ardhur si rezultat i kësaj ngjarjeje.

Neni 13

Lehtësimi, demet

Palët, te ndërgjegjshme për rendësin e veçante të përmbushjes së transaksionit të parashikuar në këtë Marrëveshje, do të kujdesen që të ndërmarrin të gjitha hapat e arsyeshëm, si dhe t'i japin njëra-tjetrës të gjithë ndihmën e arsyeshme, me qëllim që të riparojnë brenda një periudhe sa më të shkurtër kohe çdo vonesë ose mospërmbushje të detyrimeve të vendosura nëpërmjet kësaj Marrëveshjeje, si dhe do të bëjnë të gjitha përpjekjet për të shmangur ose lehtësuar çdo humbje ose dëmtim, i cili mund të vijë për shkak të mungesës së këtyre përpjekjeve, për të evituar në këtë mënyrë prishjen e kësaj Marrëveshjeje dhe të koncesioneve respektive.

Në rast dëmtimesh, Pala dëmtuese do të konsiderojë jopërgjegjëse Palën tjetër për të gjitha humbjet e ndodhura ose të pësuar nga kjo e fundit, ose që janë megjithatë rezultat i shkeljes së kësaj Marrëveshjeje, duke sqaruar se në rast dëmtimesh të pësuar nga PIA edhe ato të pësuar nga PIR, si entitet kontrollues i PIA-s, do të zhdëmtohen.

Neni 14

Mos'heqja dore

Mosushtrimi ose vonesa në ushtrimin e një të drejte ose mundësie mbrojtëse të parashikuar nga kjo Marrëveshje ose nga ligji nuk do të konsiderohet heqje dore nga kjo e drejte ose mundësi mbrojtëse ose heqje dore nga të drejtat dhe mundësitë e tjera mbrojtëse. As edhe ushtrimi i vetëm ose i pjesshëm i një të drejte ose i një mundësie mbrojtëse të parashikuar nga kjo Marrëveshje ose nga ligji nuk ndalon ushtrimin e mëtejshëm të së drejtës a të mundësisë mbrojtëse ose të ushtrimit të një të drejte ose të një mundësie tjetër mbrojtëse.

Neni 15

Transferimi

Koncesionari nuk mund të transferojë ose të kalojë këtë Marrëveshje të koncesionit portual gjatë dy vjetëve duke filluar nga dita që kjo Marrëveshje e koncesionit portual ka hyrë në fuqi. Pas këtyre dy vjetëve, Koncesionari mund të transferojë ose të kalojë pronësinë e kësaj Marrëveshjeje koncesioni portuale dhe/ose secilën prej të drejtave ose detyrimeve të parashikuara në këtë Marrëveshje me pëlqimin paraprak të shtetit, pëlqim i cili do të konsiderohet i dhënë, në qoftë se Ministria e Ekonomisë nuk i përgjigjet kërkesës për dhënie të pëlqimit brenda 30 ditëve nga data e paraqitjes së kërkesës. Ndërsa kalimi ose transferimi i kësaj Marrëveshjeje dhe/ose i çdo të drejte ose detyrimi të parashikuar në këtë Marrëveshje, do të konsiderohet e pranueshme për shtetin, me kusht që përfituesi nga transferimi ose kalimi i pronësisë të jete një shoqëri e kontrolluar nga PIR dhe/ose PIA, qoftë edhe se bashku me pale të treta dhe, në këtë rast, refuzimi për dhënie të pëlqimit të kërkuar duhet të jete i motivuar.

Neni 16

Njoftimet

Çdo njoftim ose komunikim i kërkuar ose i lejuar sipas kësaj Marrëveshjeje do të behet me shkrim dhe do të dorëzohet personalisht ose të dërgohet me faks ose me shërbimin e postes ndërkombëtare ose me poste të regjistruar në adresat e mëposhtme:

Për Qeverinë: Ministria e Ekonomisë, Bulevard Zhan d' Ark, Tirana, Fax. 355 4 222 655 Për Koncesionarin: PIR and PIA, c/o "La Petrolifera Halo Rumena S.p.A, Sede Amministrativa, 40136 Bologna, Italy - Fax +39-051-332451

Çdo njoftim i tillë do të konsiderohet se është dhënë në ditën në të cilin ai është marrë ose, në rast se dita nuk është dite-punë, në ditën e punës pasardhëse. Çdo ndryshim i adresës do të konsiderohet i vlefshëm pasi ai t'i jetë komunikuar me shkrim palëve të tjera nga pala e interesuar.

Neni 17

Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi

Te gjitha mosmarrëveshjet që do të dalin ose rrjedhin nga kjo Marrëveshje e koncesionit portual, të cilat nuk mund të zgjidhen me mirëkuptim nga përfaqësuesit e Palëve (në kuptim të këtij neni, përfaqësuesi i shtetit shqiptar do të jetë Ministri i Ekonomisë dhe për PIR-in dhe PIA-n do të jenë respektivisht drejtoret e tyre të përgjithshëm) gjatë 2 takimeve, të cilat do të zhvillohen brenda një periudhe kohe jo më të gjatë se 60 ditë që nga dita e paraqitjes së kërkesës me shkrim nga njëra prej Palëve, do të trajtohen e do të zgjidhen nëpërmjet arbitrazhit ndërkombëtar (siç parashikohet në nenin 17 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995), në përputhje me rregullat e arbitrazhit të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë, nga një ose me shumë arbitra të caktuar në përputhje me rregullat e sipërpërmendura. Arbitrat do të zbatojnë dhe do të marrin vendime, duke u bazuar në të drejtën franceze.

Vendi i arbitrazhit do të jetë Parisi.

Gjuha e arbitrazhit do të jetë anglishtja.

Vendimi i dhënë nga arbitri do të jetë detyrues dhe përfundimtar për Palët.

Neni 18

Kopjet e Marrëveshjes

Kjo Marrëveshje do të nënshkruhet në 8 (tete) kopje, katër në shqip dhe katër në anglisht, secila prej tyre do të konsiderohet origjinale, duke sqaruar se në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet Palëve, përparësi do të ketë versioni anglisht i kësaj Marrëveshjeje.

Qeveria do të mbajë katër kopje, dy në anglisht dhe dy në shqip, PIA do të mbajë dy kopje, një në anglisht dhe një në shqip dhe PIR do të mbajë dy kopje, një në anglisht dhe një në shqip.

Kjo Marrëveshje hyn në fuqi pasi të miratohet nga Këshilli i Ministrave, të nënshkruhet nga Palët, si dhe të miratohet nga Kuvendi i Shqipërisë.

Për sa me sipër, Palët e nënshkruajnë këtë Marrëveshje në datën e treguar më lart.

Për KONCESIONARIN

Dr. Guido Ottolenghi

Drejtor i Përgjithshëm i PIR dhe PIA

Për QEVERINE

PERFAQESUAR NGA ORGANI SHTETEROR I AUTORIZUAR

Ministria e Industrisë

Gjergji Kosta

Autorizim nr.3024, datë 18.5..2004

Ministria e Ekonomisë dhe e Energjetikës

Zamir Stefani

Autorizim nr.3405, 20.5.2004

Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit

Arben Shkëmbi

Autorizim nr.2713, datë 19.5.2004

Ministria e Mjedisit

Alma Bako

Autorizim nr.619, datë 24.5.2004

Ministria e Financës
Genc Çifligu
Autorizim nr.2063/2, date 24.5.2004

Ministria e Rregullimit të Territorit dhe e Turizmit
Arben Demeti
Autorizim nr.3546, date 19.5.2004

Shtojcat A, B, C dhe shtojcat 1, 2, 3 të "Marrëveshjes së koncesionit të formës "BOO" (ndërtim- pronësi-shfrytëzim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës në bazë të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995", janë të vlefshme edhe për "Marrëveshjen e koncesionit të formës "BOT" (ndërtim-shfrytëzim-transferim) për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale në shërbim të terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës, në bazë të ligjit nr. 7973, datë 26.7.1995.