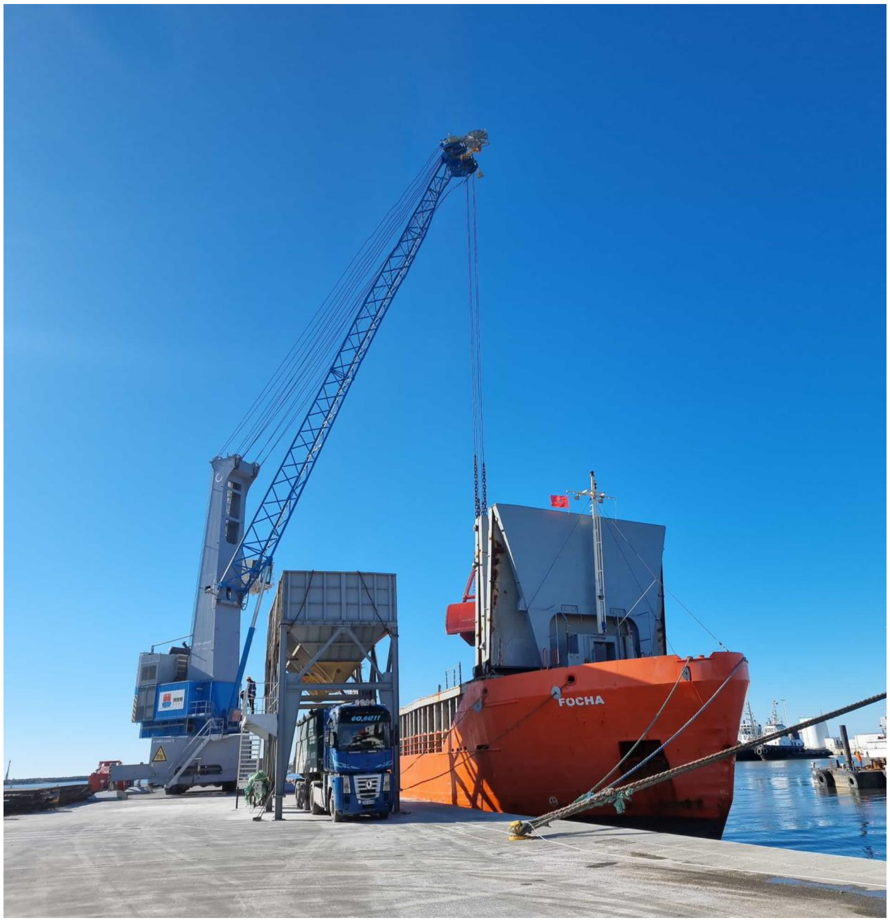
PËRMBLEDHJE JOTEKNIKE PËR AKTIVITETIN



Subjekti: Shoqëria Koncesionare PORTI MBM

Administratori i subjektit: Z. Ahmet KASTRATI

Vendodhja: Rruga. "Shën Pali", Porto Romano, Durrës

Veprimtaria: Sipas Shtojcës 1 të ligjit nr.10448, datë 14.07.2011 (i ndryshuar) - ID 3.1.d Magazinimi, ngarkimi ose shkarkimi në masë të madhe i çimentos ose i klinkerit, të çimentos përpara transportimit të tyre në masë të madhe; ID 4.7 Magazinimi i kimikateve, përveçse kur paraqiten si pjesë e ndonjë veprimtarie tjetër të Tipit A ose Tipit B, dhe përveç ndodhjes në një çisternë të lëvizshme; ID 5.5 ".Magazinimi i hekurishteve/skrapeve të metalit që nuk përmbajnë materiale të rrezikshme; ID 5.9 – Magazinim i përkohshëm i mbetjeve duke përfshirë tepricat e produkeve nga kontenierët ose nga larjet e kontenierëve, dhe çdo mbetje të rrezikshme në mjediset pritëse të një zone portuale dhe ku mbetjet janë të magazinuara për jo më shumë se 7 ditë;

Përmbajtja

1. HYRJE ... 4

2. PROJEKTI DHE QËLLIMI I TIJ ... 5

2.1 Përshkrimi i projektit dhe baza ligjore ... 5

2.2 Të dhëna teknike të aktivitetit ... 6

2.3 Vendodhja e aktivitetit ... 7

3. INFORMACION MBI QENDRAT E BANUARA NË ZONËN KU PROPOZOHET PROJEKTI ... 50

4. SKICA DHE PLANIMETRITË E OBJEKTEVE DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT ... 52

5. PËRSHKRIMI I PROCESEVE TEKNOLOGJIKE DHE KAPACITETET PËRPUNUESE ... 53

6. INFORMACION MBI INFRASTRUKTURËN ... 80

7. LIDHJET E MUNDSHME TË PROJEKTIT ME PROJEKTE TË TJERA EKZISTUESE PËRRETH ZONËS ... 82

7.1 Ndjekja e kërkesave ligjore për vënien në funksion të aktivitetit duke mbajtur parasysh kufizimet dhe detyrimet kundrejt shtetit dhe palëve të treta ... 82

7.2 Projektet e tjera përreth ... 83

8. INFORMACION MBI ALTERNATIVAT E MARRA NË KONSIDERATE GJATË PËRZGJEDHJES SË VENDODHJES SË PROJEKTIT DHE TEKNOLOGJISË QË DO PËRDORET ... 84

9. TË DHËNA MBI PËRDORIMIN E LËNDËVE TË PARA DHE MËNYRËN E SIGURIMIT TË TYRE ... 84

10. INFORMACION MBI NDIKIMET NË MJEDIS TË PROJEKTIT ... 85

10.1 Informacion mbi shkarkimet në mjedis ... 85

10.2 Ndikimet negative / Identifikimi i ndikimeve të mundshme në mjedis ... 85

10.3 Matrica e ndikimeve të mundshme në mjedis nga zbatimi i projektit ... 86

10.4 Emetimet e zhurmave dhe gazeve të mjeteve të transportit në mjedis ... 87

10.5 Rekomandime për zbutjen e ndikimeve ... 88

11. PROGRAMI I PËRMIRËSIMIT TË PROCESIT TË PUNËS DHE MASAT ZBUTËSE ... 89

11.1 Masat e nevojshme për zbutjen e ndikimeve ... 89

11.2 Masat zbutëse në fazën operacionale 89

11.3 Menxhimi i mbetjeve 90

11.6 Minimizimi i ndotjes se ajrit 90

11.7 Zgjidhja e problemit te zjarrit nga shkarkesat elektrike 90

11.8 Mbrojtja nga Zjarri 90

11.9 Masat per mbrojtjen e mjedisit 91

11.10 Masat parandaluese 92

11.11 Masat Kontrolluese 92

11.12 Masat ndërhyrëse 93

11.13 Masa lehtësësuese për funksionimin eficent dhe të sigurtë të punës në aktivitetin e transferimit të mbetjeve: 93

12. PROGRAMI I MONITORIMIT 95

12.1 Qëllimet e monitorimit mjedisor 95

12.2 Objektivat e monitorimit 95

12.3 Plani i monitorimit 96

12.4 Plani i monitorimit të ndikimit në mjedis 96

13. INFORMACION PËRFUNDIMTAR PËR LEJET, AUTORIZIMET DHE LINCENCAT E NEVOJSHME PËR PROJEKTIN 98

1. HYRJE

Mjedisi përfshin ndërveprimin e të gjitha qenieve të gjalla, klimës, motit dhe burimeve natyrore që ndikojnë në mbijetesën njerëzore dhe aktivitetin ekonomik. Në këtë kuptim ai është burimi i gjithçkaje për të cilën njerëzit kanë nevojë për të jetuar dhe t'u zhvilluar. Në literaturën shkencore vërehen dy komponentë kryesor të këtij mjedisi: *Mjedisi natyror*, i përbërë nga vendi, njerëzit, gjërat, natyra përreth nesh dhe çdo organizëm tjetër i gjallë. Mjedisi natyror përfshin të gjitha gjallesat ashtu si edhe gjithë botën jo të gjallë natyrale, domethënë në këtë rast jo artificiale; dhe *mjedisi i ndërtuar* që nënkupton zona të tilla dhe peizazhe të shndërruara rrënjësisht nga veprimtaria njerëzore, siç janë mjediset urbane dhe shndërrimi i tokës bujqësore, mjedisi natyror modifikohet shumë në një mjedis të thjeshtuar njerëzor.

Ky shndërrim në mënyrë të natyrshme sjell ndikimin përkatës në mjedisin natyror, në shkallë dhe nivele të ndryshme të cilat në çdo rast kërkojnë një analizë profesionale dhe objektive, për të ruajtur balancën e ekosistemit dhe garantuar një zhvillim të qëndrueshëm dhe afatgjatë. Sa më i degraduar të jetë mjedisi aq më i madh është ndikimi në shëndetin e njerëzve dhe zhvillimin ekonomik dhe social. Për këtë arsye nevojitet një menanxhim sa më i drejtë dhe i balancuar i nivelit të zhvillimit, shkallës së ndëryrjes dhe pasojës së tyre në mjedis.

Vendi ynë është anëtar i një sërë konventash ndërkombëtare në fushën e mjedisit. Si rrjedhojë çdokush është i detyruar të zbatojë një sistem sa më efektiv në fushën ekonomik, sociale dhe mjedisore, për rregullimin e territorit, sidomos në funskion të zgjidhjes dhe adresimit të problematikave të ndryshme që mund të hasen nga ndikimi në mjedis i veprimtarive njerëzore.

Ky raport synon të paraqesë nga njëra anë veçoritë e projektit dhe rëndësinë e zbatimit të tij dhe nga ana tjetër ndikimin e tij në mjedisin rrethues dhe më gjerë, masat zbutëse të nevojshme për të pakësuar sa më shumë që të jetë e mundur pasojat negative, për të garantuar një ekuilibër dhe për të arritur një zhvillim të qëndrueshëm. Gjithashtu, raporti synon të prezantojë nivelin e zhvillimit ekonomik që sjell ky projekt, gjithmonë duke pasur në vëmendje mbrojtjen e mjedisit. Në raport identifikohen qartë palët pjesëmarrëse dhe ato përfituese apo që preken prej këtij projekti. Për më tepër, raporti do të sigurojë një plan për lehtësimimin dhe monitorimin që mund të zbatohet gjatë kohës së zhvillimit dhe zbatimit të projektit, për të garantuar respektimin e të gjitha kritereve ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare në lidhje me mbrojtjen e mjedisit.

2. PROJEKTI DHE QËLLIMI I TIJ

2.1 Përshkrimi i projektit dhe baza ligjore

Shoqëria Koncesionare Porti MBM (në vijim Porti MBM), shoqëri e thjeshtë e krijuar më datë 17.03.2015, me **NUIS L51621501S,** dhe seli në adresën **Rruga "Shën Pali", Porto Romano, Durrës,** dhe Administrator Z. Ahmet Kastrati, ka për objekt të veprimtarisë së saj atë të operimit si port detar për shkarkimin e anijeve hidrokarbure dhe mallrave të tjerë, gërmime, thellime dhe mirëmbajtje baseni si dhe aktivitete të tjera në fushën e shërbimeve portuale dhe detare. Aktiviteti që kjo shoqëri kryen ka për qëllim ndërtimin dhe në vijim operimin e një porti të llojit MBM (*multy buoy mooring* – ankorim me shumë bova), duke përpunuar (ngarkim/shkarkim) dhe magazinuar për llogari të subjekteve të ndryshme anije me mallra të ndryshme, duke përfshirë ato hidrokarbure dhe mallra të tjerë (rifuxho, gjenerale, Ro-Ro, kontienerë). Veprimtaria e shoqërisë është e rregulluar nga kontrata koncesionare e miratuar me ligjin nr.104/2015 "Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Shoqërisë Koncesionare "Porti MBM *(multy buoy mooring)*" (i ndryshuar). Me ndryshimin e bërë me ligjin nr. 58/2020, objekti i kontratës u shtua me përpunimin e anijeve që transportojnë mallra të tjerë.

Baza ligjore e aktivitetit të përfshirë në kontratën koncesionare referohet në shojcën 1 (në vijim shtojca) të ligjit nr. 10448, datë 14.07.2011, "Për lejet e mjedisit", (i ndryshuar). Konkretisht, Porti MBM zotëron aktualisht leje mjedisore të tipit "B", me nr. 2256, për veprimtarinë sipas shtojcës të sipërpërmendur me ID 1.9.a "Industri energjitike"; Magazimin i naftës dhe nënprodukteve të saj në çisterna të palëvizshme në ndonjë terminal, ose ngarkim/shkarkim i naftës dhe nënprodukteve të saj në/nga një çisternë hekurudhore ose anije e ujërave të brendshme në terminal. Në vijim Porti MBM kërkon kryerjen dhe të aktiviteteve të përcaktuara sipas shtojcës si më poshtë vijon:

Veprimtaria me ID 3.1.d – Industria minerare – Magazinimi, ngarkimi ose shkarkimi në masë të madhe i çimentos ose i klinkerit të çimentos përpara transportimit të tyre në masë të madhe;

Veprimtaria me ID 4.7 – Industria Kimike – Magazinimi i kimikateve, përveçse kur paraqiten si pjesë e ndonjë veprimtarie tjetër të Tipit A ose Tipit B dhe përveç ndodhjes në një çisternë të lëvizshme;

Veprimtaria me ID 5.5 – Menaxhimi i mbetjeve – Magazinim i hekurishteve/skrapeve të metalit që nuk përmbajnë materiale të rrezikshme;

Veprimtaria me ID 5.9 – Magazinim i përkohshëm i mbetjeve duke përfshirë tepricat e produkeve nga kontenierët ose nga larjet e kontenierëve dhe çdo mbetje të rrezikshme në mjediset pritëse të një zone portuale dhe ku mbetjet janë të magazinuara për jo më shumë se 7 ditë.

Për sa më sipër subjekti "Porti MBM" po ndjek procedurat për të ndryshuar kushtet e lejes ekzistuese të Tipit B.

2.2 Të dhëna teknike të aktivitetit

Porti MBM, me administrator Z. Ahmet Kastrati, është regjistruar në QKB më datë 21.04.2015 duke u pajisur me NUIS L51621501S. Objekti i veprimtarisë i deklaruar në QKB është: *"Port detar per shkarkimin e anijeve te hidrokarbureve. Germime dhe mirembajtje te basenit portual. Kordinimi i aktiviteteve tregtare brenda teritorit te portit. Ndertim, riparim, restaurim, menaxhim ruajtje objektesh brenda portit. Shkarkim, depozitirn e transport mallrash per llogari te subjekteve juridike dhe shteterore. Punime ndertimi si dhe riparim te infrastruktures portuale. Sherbime te Ormexhimit. Administrim i Terminaleve. Administrim te Pontileve. Sherbimi i rimorkimit te tankerave. Furnizim me uje. Furnizim me ushqime dhe materiale teknike. Furnizim me karburant. Terheqje mbetjesh te ngurta dhe vajore nga anijet ankoruese. Sherbime agjensie detare ,doganore, spedicionere e ndermjetesimi"*. Porti MBM posedon kontratë për furnizim me ujë dhe energji elektrike. Aktiviteti kryhet në zonën e Porto Romanos, e cila është përcaktuar në bazë të legjislacionit në fuqi si zonë industriale, konkretisht park energjitik dhe Zonë e Lirë Doganore sipas parashikimeve në Kodin Doganor të Republikës së Shqipërisë.

Pranë aktivitetit kalon rruga kombëtare e kategorisë interurbane kryesore "Porto Romano – Durrës", aktualisht ka përfunduar ndërtimi i Lotit 3 të saj. Kjo rrugë lidhet me Portin MBM nëpërmjet një rrugë lidhëse e cila fundon në hyrjen kryesore të portit.

Zona e aktivitetit është e mbyllur, e rrethuar dhe me hyrje/dalje të kontrolluara nga forcat e sigurisë dhe kamera nëpër pika të caktuara. E tërë hapësira ku zhvillohet aktivitetit është e sistemuar, shtruar me beton apo e asfaltuar duke bërë të mundur realizimin e një imazhi pamor dhe mjedisor cilësor, duke ndikuar në përmirësimin e ndotjes mjedisore dhe përmirësimin e pamjes vizuale. Gjithashtu në port janë krijuar edhe hapësirat e gjelbra ku është mbjellë bar dhe shkure te vogla. Në port ka cezma për furnizim me ujë i cili ndonëse nuk rekomandohet të pihet mund të përdoret për çdo shërbim tjetër sipas kërkesës.

Subjekti për vazhdimin e ushtrimit të aktivitetit të tij do të pajiset me të gjitha miratimet përkatëse të lejeve të nevojshme për funksionimin e tij sipas përcaktimeve në pjesën 2.1 të këtij punimi.

2.3 Vendodhja e aktivitetit

Porti MBM e ushtron aktivitetin në të njëjtën adresë me atë të selisë, që është Ruga."Shën Pali", Porto Romano, Durrës.

Pamje satelitore e zonës së aktivitetit

Territori ku zhvillohet aktiviteti është pronë shtetërore e marrë nën administrim nga Porti MBM me koncesion të llojit (BOT – ndërtim, operim, shfrytëzim) në bazë të kontratës koncesionare të miratuar me ligjin nr.104/2015 (i ndryshuar).

Territori ku zhvillohet aktiviteti ka një sipërfaqje totale prej 3850 m^2 e regjistruar në ZVRP në zonën kadastrale Nr. 3184 me Nr. Pasurie në regjistrin hipotekor 96.

Në brendësi të kësaj zone vihet re një sistem rrugor i mirëfilltë dhe i sistemuar të alternuara në disa pjesë dhe me hapësirë të gjelbërt. E gjithë sipërfaqja është e ndriçuar dhe e pajisur me sinjalistikën përkatëse. Kjo zonë nuk është habitat për specie të rëndësishme të florës dhe faunës ndërsa godina më e afërt e banimit është rreth 500 m larg. Ndërkohë godina të tjera publike si shkolla institucione të tjera arsimore apo kulturore ndodhen edhe më larg dhe nuk mund të dëmtohen nga zhvillimi i aktivitetit të subjektit.

Distanca nga kufiri i pronës është 9,8 m ndërsa distanca nga aksi i rrugës ekzistuese për në Porto Romano është 17,5 m.

Aksesimi i zonës ku zhvillohet aktiviteti është i plotë dhe i lehtë për çdo lloj automjeti duke përfshirë mjetet e emergjencave si zjarrëfikëse dhe ambulanca në rastet e mundshme të zjarreve apo aksidenteve të ndryshme të punonjësve.

Zona e përzgjedhur për ushtrimin e këtij aktiviteti është e përshtatshme duke pasur parasysh përparësitë si: furnizim me ujë dhe energji elektrike dhe si lehtësimi në akses.

Koordinatat e vendodhjes së sheshit të propozuar për zhvillimin e aktivitetit të percaktuara në kontratën koncesionare dhe lejen e ndërtimit janë:

Pika "P1": N- 41° 22' 32520"
E- 19° 25' 19200"

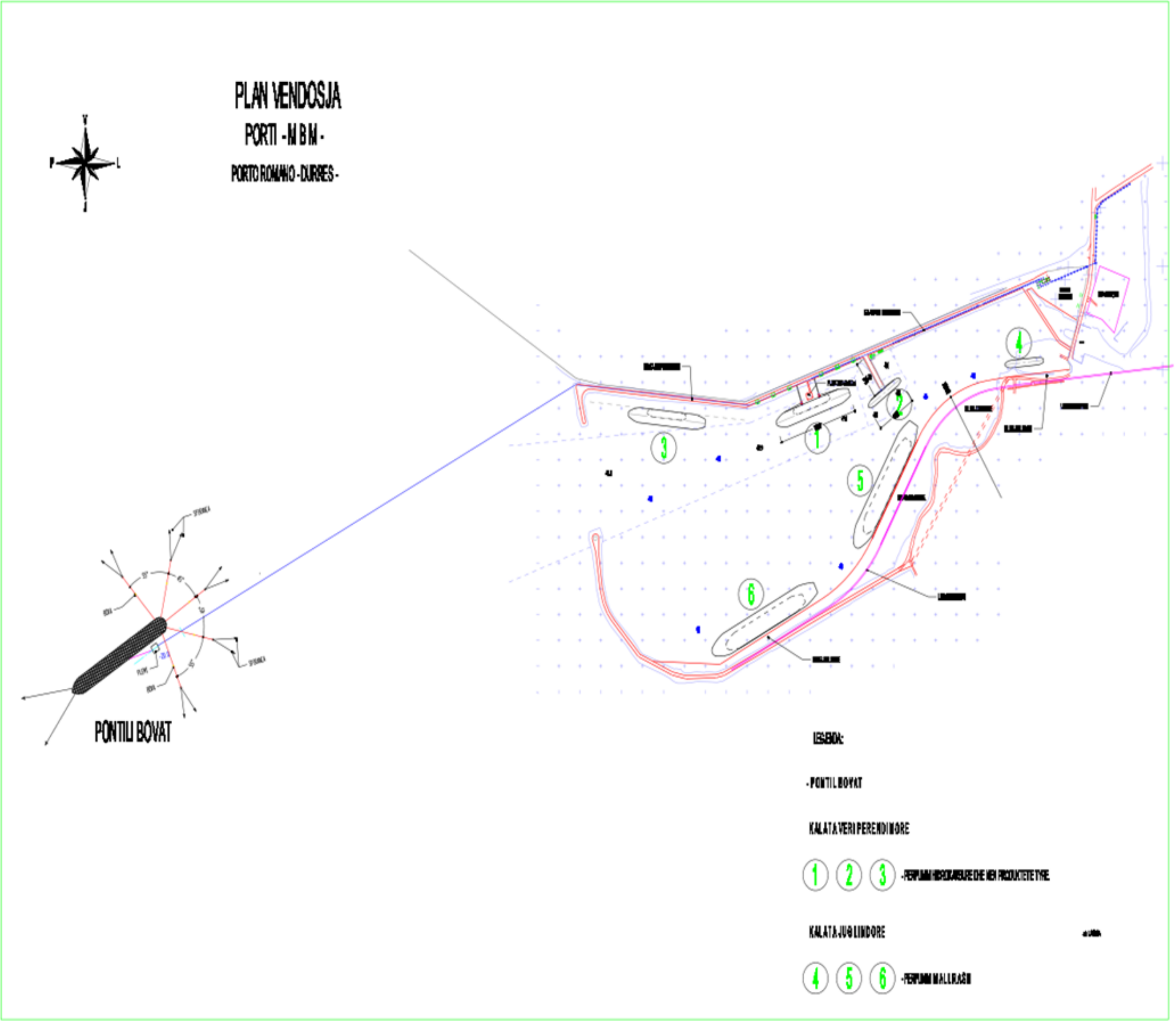
Pika"P2": N- 41°22'25.07148" E-19°24'49.41114"	Pika "P3": N- 41°22'33.29830" E- 19°25'18.43707"
Pika"P4": N- 41°21'49.92000" E-19°24'32.30000"	Pika "P5": N- 41°21'50.48000" E- 19°24'35.27000"
Pika"P6": N- 41°22'15.47132" E-19°25'06.45369"	Pika "P7": N- 41°22'08.19861" E- 19°24'47.41062"
Pika"P8": N- 41°22'07.89630" E-19°24'43.12646"	Pika "P9": N- 41°22'09.16808" E- 19°24'38.71361"
Pika"P10": N- 41°22'12.34902" E-19°24'34.95584"	Pika "P11": N- 41°22'16.33018" E- 19°24'33.96351"

Koordinatat sipas sistemit Gauss-Kruger:

Kordinatat e objektit ku zhvillohet aktiviteti		
Pikat	**X**	**Y**
1	**4368060.49**	**4583477.66**
2	**4367894.17**	**4583323.79**
3	**4367898.86**	**4583304.83**
4	**4367633.99**	**4583166.45**

Koordinatat sipas sistemit : **KRGJSH**

Kordinatat e objektit ku zhvillohet aktiviteti		
Pikat	**X**	**Y**
1	**451589.46**	**4582305.18**
2	**451424.96**	**4582149.43**
3	**451429.86**	**4582130.53**
4	**451166.66**	**4581989.13**


PLAN VENDOSJA
PORTI -MBM-
PORTO ROMANO -DURRES-
PONTILI BOVAT
- PONTIL BOYAT
KALATA VERI PERENDIMORE
1 2 3
KALATA JUG LINDORE
4 5 6

Kontrata e koncesionit:

LIGJ
Nr. 104/2015

PËR MIRATIMIN E KONTRATËS SË KONCESIONIT TË FORMËS "BOT" (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO ROMANO, DURRËS, NDËRMJET MINISTRISË SË TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS DHE SHOQËRISË KONCESIONARE "PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Miratohet kontrata e koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)".

Neni 2

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

ZËVENDËSKRYETARE
Valentina Leskaj

Miratuar në datën 23.9.2015

KONTRATË KONCESIONI

E FORMËS BOT (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) PËR NDËRTIMIN, SHFRYTËZIMIN DHE TRANSFERIMIN E NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO ROMANO, DURRËS MINISTRIA E TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS DHE SHOQËRIA KONCESIONARE PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)

Kjo kontratë, lidhet sot në datën 21.7.2015,
ndërmjet: Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës të Republikës së Shqipërisë (në vazhdim referuar si "Autoriteti", përfaqësuar nga z. Edmond Haxhinasto, ministër, Titullari i Autoritetit,

dhe

Shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)", e regjistruar si person juridik pranë Qendrës Kombëtare të Regjistrimit, në datën 21.4.2015, me seli në adresën Porto Romano, Durrës, me numër unik identifikimi (NUIS) L51621501S, përfaqësuar nga administratori, z. Arjan Dhimertika.

Shoqëria koncesionare është krijuar në përputhje me ligjin nr. 125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", si "subjekt për qëllime të veçanta" nga ortakët "Adriatic Petroleum Platform PTE LTD", "ATEC S.r.l.", "Mampey Offshore Industries B.v." dhe "Salillari".
Qëllimi i krijimit të kësaj shoqërie, është realizimi i kontratës koncesionare "të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës".
KUSHTE PARAPRAKE
Në zbatim të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, si autoritet kontraktues, zhvilloi në datën 19.1.2015, procedurën përkatëse për dhënien me koncesion të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës:

1. Procedura e sipërcituar filloi si rezultat i propozimit të pakërkuar të subjektit "Adriatik Petroleum Platform PTE LTD" për marrjen në koncesion dhe partneritet publik privat me qëllim menaxhimin dhe zhvillimin teknologjik për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës për një periudhë 35-vjeçare.
2. Autoriteti shpalli dokumentet standarde të procedurës përzgjedhëse konkurruese "Për dhënien me koncesion të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim), për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës".
3. Shoqëria "Adriatik Petroleum Platform PTE LTD" paraqiti në formë elektronike, një

propozim në përgjigje të procedurës konkurruese në lidhje me "Dhënien me koncesion të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim), për ndërtimin, shfrytëzimin dhe transferimin e një porti të llojit MBM në Porto Romano, Durrës", propozim i cili pasi u trajtua u pranua nga Autoriteti.

- Bashkimi i shoqërive "Adriatic Petroleum Platform PTE LTD", "ATEC S.r.l.", "Mampey Offshore Industries B.v." dhe "Salillari" u përzgjodh si fitues në fund të procesit të vlerësimit, si pasojë e përmbushjes së kërkesave të specifikuara në DSK, në përputhje me përcaktimet e bëra nga autoriteti.
- Me shkresën nr. 1492/5 prot. Datë 14.4.2015, autoriteti i ka dërguar koncesionarit, shoqërisë "Adriatik Petroleum Platform PTE LTD" sh.p.k., "Njoftimin e fituesit".
- Në datën 21.4.2015 me qëllim lidhjen dhe zbatimin e kontratës nga koncesionari u bë regjistrimi në QKR i shoqërisë koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*).
- Si përfundim, autoriteti dhe shoqëria koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*) përfshihen në këtë Kontratë me qëllim për të vënë në zbatim koncesionin në përputhje me afatet dhe dispozitat e përcaktuara më poshtë.

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Përkufizime

1.1 "Kontrata e koncesionit" nënkupton marrëveshjen e nënshkruar midis koncesionerit dhe autoritetit kontraktues, duke pranuar kështu kushtet, të drejtat, detyrimet, anekset, dokumentet standarde dhe oferta që do të bashkëlidhen me të si pjesë përbërëse dhe e pandarë e kësaj kontrate.
1.2 "Koncesionari" ose "Shoqëria konce-sionare" nënkupton shoqërinë koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*), shoqëri e regjistruar si person juridik pranë Qendrës Kombëtare të Regjistrimit me numër unik identifikimi (NUIS) L51621501S.
1.3 "Afati i realizimit të punimeve" do të thotë data që punët duhet të përfundojnë siç është shprehur në grafikun për realizimin e punimeve.
1.4 "Preventiv total" do të thotë volumet e punës të dhëna në projekt të cilat janë orientuese.
1.5 "Defekt" do të thotë çdo pjesë e punimeve e papërfunduar në përputhje me kontratën.
61.1 "Objekt i kontratës" do të thotë të gjitha punët që koncesionari do të sigurojë sipas kushteve të kontratës.
1.6 "Palë/t" do të thotë nënshkruesit e kontratës.
1.7 "Kantier" do të thotë vendi fizik i punimeve.
1.8 "Nënkontraktues" do të thotë çdo person fizik ose ligjor ose kombinim i mësipërm, që furnizon punët, materialet ose pajisjet për ose në emër të kontraktorit.
1.9 "Kontraktor" (koncesionari) do të thotë personi fizik ose juridik që është palë e kësaj kontrate/koncesioni dhe sipas dispozitave të kësaj kontrate siguron punimet.
1.10 "Standarde teknike" do të thotë specifikimet e aprovuara nga një trup i posaçëm standardizimi për zbatimin e vazhdueshëm ose të përsëritur. Standarde të tilla përdoren si rregulla, rregullore ose përkufizim të karakteristikave për të siguruar se materialet dhe shërbimet e procesuara i përgjigjen qëllimit.

1.11 "Ngritja e kantierit" do të thotë punimet e ndërtimit të përkohshme, të ndërtuara e instaluara, që janë të nevojshme për zbatimin e punimeve të ndërtimit.
1.12 "Personel i koncesionarit" nënkupton të gjithë punonjësit, agjentët, këshilltarët dhe kontraktorët e koncesionarit dhe/ose të çdonjërit nga nënkontraktorët.
1.13 "Autoriteti kontraktor" ose "Autoriteti" nënkupton ministrinë përgjegjëse për transportin në Republikën e Shqipërisë.
1.14 "Data e hyrjes" është data që autoriteti kontraktor lejon koncesionarin të fillojë punimet në kantier.
1.15 "Data efektive" nënkupton datën në të cilën kjo Marrëveshje hyn në fuqi, me nënshkrimin e saj nga Palët dhe me miratimin nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Republikës së Shqipërisë.
1.16 "Vit financiar i kontratës" nënkupton një periudhë që fillon në datën efektive dhe përfundon në fund të vitit financiar.
1.17 "Vit financiar" nënkupton një periudhë kohore që fillon çdo vit më 1 janar dhe përfundon më 31 dhjetorin në vijim.
1.18 "Koha e vënies në shfrytëzim" nënkupton periudhën nga data që koncesionari, sipas kërkesave të legjislacionit, do të pajiset me lejen/lejet, autorizimin/autorizimet e nevojshme për nisjen e kryerjes së punimeve të ndërtimit, deri në momentin e realizimit të projektit dhe përgatitjen e koncesionarit për t'u pajisur me lejen, autorizimin, miratimin (dokumentin përkatës) lëshuar nga institucioni kompetent për vënien në shfrytëzim të tij, si dhe shpalljen e portit, si port i hapur ndërkombëtar.
1.19 "Dokumentimi" nënkupton përshkrimet e shërbimeve dhe niveleve të shërbimeve, përcaktime të hollësishme teknike, manual përdorimi, manual operimi, përkufizime dhe procedura të proceseve, dhe çdo dokument tjetër i tillë siç:
a) është kërkuar të paraqitet nga koncesionari për autoritetin bazuar në këtë Kontratë;
b) është kërkuar nga koncesionari me qëllim që të sigurojë shërbimet;
c) ka që në ose do të krijohet me qëllim sigurimin e shërbimeve.
1.20 "Informacioni konfidencial" nënkupton çfarëdo informacioni, sido që të përçohet, që ka lidhje me çështje biznesi, pune, zhvillime, sekrete tregtare, njohuri, personelin dhe furnitorë të secilës Palë, si dhe çdo informacion tjetër që është bërë i qartë që është konfidencial (pavarësisht nëse atij i është vendosur shenja "konfidencial") ose që do të konsiderohej pa dyshim si konfidencial.
1.21 "Forca madhore" është çdo situatë që prek përmbushjen nga ana e njërës Palë të detyrimeve të saj që rrjedhin nga aktet, ngjarjet, përjashtimet, ndodhitë përtej kontrollit të arsyeshëm të saj, duke përfshirë, pa kufizim, aktet e pashpjegueshme, trazirat, luftën apo konfliktet e armatosura, aktet e terrorizmit, zjarret, përmbytjet, stuhitë ose tërmetet apo fatkeqësitë.
1.22 "Ligji i zbatueshëm" nënkupton çdo ligj të brendshëm apo legjislacion dytësor (dekrete, vendime, urdhra apo udhëzime në nivel qendror apo vendor, të zbatueshëm në fuqi gjatë periudhës së Koncesionit. Ligji i zbatueshëm përfshin, por pa u kufizuar në to, këto akte:
Kodin Civil të Republikës së Shqipërisë - ligji nr. 7850, datë 29.7.1994, të ndryshuar.
Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë - ligji nr. 9251, datë 8.7.2004, "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar;

Ligjin nr. 125/2013 "Mbi koncesionet dhe partneritetin publik privat", të ndryshuar;
Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 575, datë 10.7.2013, "Mbi miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion / partne-ritet publik/privat".
1.23 "Aneks" nënkupton çdo dokument që i bashkëlidhet kësaj kontrate koncesioni që përbën pjesë integrale të saj.
1.24 "Port" nënkupton përkufizimin e dhënë nga Kodi Detar i Republikës se Shqipërisë;
1.25 "Asete të portit" ose "Asete" do të thotë të çdo dhe të gjitha pasuritë e luajtshme dhe të paluajtshme e krijuar në përputhje me objektin e Kontratës së Koncesionit.
1.26 "Dokumentet standarde të tenderit" do të thotë i gjithë dokumentacioni i shpallur në datën 19.1.2015, në Buletinin Zyrtar të Agjencisë së Prokurimit Publik, përkufizimi i DST-së në ligj.
1.27 "Oferta e koncesionarit" ose "Oferta" ka kuptimin e parashikuar në aneksin 3 "Plani i biznesit" dhe formularin e ofertës.
1.28 "Çmimi i ofertës" ka kuptimin siç përcaktohet në ofertën e koncesionarit.
1.29 "Punime ndërtimi" do të thotë të gjitha punimet që nevojiten për ndërtim.
1.30 "Punime mirëmbajtjeje" do të thotë detyrimi i koncesionarit, sipas kësaj Kontrate, për të kryer punime të tilla që janë të nevojshme për të siguruar mirëmbajtjen dhe funksionimin e duhur të portit dhe të aseteve.
1.31 "Leje, autorizim, licencë" do të thotë çdo miratim, leje, licencë, autorizim, aprovim ose certifikatë, nxjerrja ose ripërtëritja e secilës është në përgjegjësinë e çdo entiteti shtetëror dhe që kërkohet për zbatimin e kësaj Kontrate.
1.32 "Shërbime" do të thotë veprimtaria që do të kryhet nga koncesionari, siç përcaktohen në nenin 25.
1.33 "Tarifë koncesionare" do të thotë vlera që koncesionari i paguan autoritetit kontraktues dhe që rregullohet në nenin 13.
1.34 "Tarifë shërbimi" do të thotë tarifat që aplikohen për çdo shërbim të kryer në përputhje me udhëzimin përkatës të ministrit që mbulon transportet, dhe ministrit që mbulon financat.
1.35 "Vlera e investimit" do të thotë shuma totale për kryerjen e investimit sipas ofertës.
1.36 "Xhiro vjetore" do të thotë të ardhurat bruto vjetore që grumbullohen nëpërmjet mbledhjes së tarifave nga shërbimet që u ofrohen mjeteve lundruese në përputhje me legjislacionin në fuqi para pagesës së taksave në përputhje me legjislacionin shqiptar apo dhe ushtrimi i çdo aktiviteti tjetër që do të ushtrohet në sipërfaqen e Portit të përcaktuar në dokumentet standard DSK.
1.37 "Aktet korruptive" do të thotë akti i premtimit, i dhënies, i marrjes ose i marrëveshjes për të marrë para ose ndonjë send tjetër me vlerë, me qëllim korruptimi ose që perceptohet si korruptim, për të ndikuar te një punonjës publik në kryerjen e detyrave të tij shtetërore, si dhe aktet që sjellin përgjegjësi penale sipas Kodit Penal Shqiptar.
1.38 "Praktikë e mirë e industrisë" do të thotë praktikat, metodat, standardet, procedurat dhe rekomandimet që janë në përputhje me ligjet e zbatuara përgjithësisht në ofrimin e shërbimeve për sa i përket dhënies me koncesion të këtij shërbimi, koncesion i cili pritet në mënyrë të arsyeshme të realizohet nga një kontraktor i aftë dhe me eksperiencë në rrethana të njëjta ose të ngjashme me praktika, metoda, standarde dhe

procedura të cilat do të përfshijnë, pa kufizim, standardet shqiptare dhe evropiane (cilado qofshin më të larta nga një periudhë kohore në tjetrën). Pa u kufizuar në to, në implementimin apo zbatimin e këtyre standardeve do të përfshihen aktet ligjore e nënligjore shqiptare dhe evropiane si në implementimin apo zbatimin e këtyre standardeve do të përfshihen aktet ligjore e nënligjore shqiptare dhe evropiane.
1.39 "Entitet shtetëror" ose "Entitet" do të thotë: i) Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë, dhe/ose çdo ministri, departament ose nënndarje politike dhe administrative e saj; dhe ii) çdo gjykatë ose instancë gjyqësore ose çdo entitet tjetër qeveritar, agjenci ose autoritet nën kontrollin e Republikës së Shqipërisë, ose çdo ministri, departament ose nënndarje politike e saj, si dhe çdo njësi administrative, që ushtrojnë juridiksion sipas ligjeve të Republikës së Shqipërisë mbi koncesionarin ose çdo autoritet i pavarur rregullator në territorin e Republikës së Shqipërisë.
1.40 "Ligjet" do të thotë çdo akt ligjor e nënligjor duke përfshirë edhe legjislacionin ndërkombëtar me fuqi detyruese në Republikën e Shqipërisë, që zbatohen për këtë koncesion dhe që rregullon apo ndikon drejtpërsëdrejti apo tërthorazi në këtë koncesion.
1.41 "Taksë" do të thotë çdo detyrim financiar në përputhje me legjislacionin në fuqi.
1.42 "Periudhë koncesionare" do të thotë kohëzgjatja prej 35 vjetësh, duke filluar nga data efektive, përveç kur Kontrata zgjidhet më parë ose zgjatet në përputhje me parashikimet e kësaj Kontrate.
1.43 "Njoftim për zgjidhje" në lidhje me secilën Palë, sipas rastit, do të thotë një njoftim i njërës Palë drejtuar Palës tjetër që deklaron se kjo Kontratë do të zgjidhet, sipas rastit, në vijim: i) të një rasti mospërmbushjeje nga koncesionari ose të një rasti mospërmbushjeje nga autoriteti kontraktues, i cili nuk është përmbushur në përputhje me Kontratën; ii) të forcës madhore që zgjat mbi 6 (gjashtë) muaj; ose iii) të çdo rasti tjetër të parashikuar shprehimisht në këtë Kontratë, i cili do të specifikojë shkakun e zgjidhjes dhe datën e zgjidhjes së saj.
1.44 "Ditë pune" do të thotë çdo ditë e javës gjatë së cilës punohet, në kuptim të dispozitave të Kodit të Punës në Republikën e Shqipërisë.
1.45 "Normë inflacioni" do të thotë norma zyrtare e inflacionit sipas përllogaritjeve të INSTAT-it në momentin kur lind nevoja për referim te kjo normë.
1.46 "Sigurimi i kontratës" do të thotë një sigurim i radhës së parë dhe pa kushte, i lëshuar nga institucion bankar që vepron në Shqipëri në përputhje me legjislacionin shqiptar dhe që garanton përmbushjen e detyrimeve të koncesionarit.
1.47 "Njësia e zbatimit të projektit konce-sionar" do të thotë grupi që do të caktohet me urdhër të Ministrit që mbulon transportet për të ndjekur zbatimin e Kontratës me përfaqësues nga ministritë përgjegjëse për transportin, ekonominë, hidrokarburet dhe mjedisin.

Neni 2

Interpretime

Në këtë Kontratë, përveçse kur përmbajtja parashikon ndryshe:
2.1 Njëjësi përfshin shumësin dhe anasjelltas. Referimi te njëra gjini përfshin edhe gjininë tjetër.

2.2 Referimi te një akt ligjor, dispozitë statutore apo instrument statutor përfshin referim tek ai akt ligjor, dispozitë statutore apo instrument statutor siç është ndryshuar, shtuar apo rimiratuar kohë pas kohe, si dhe te çdo rregullore e nxjerrë në bazë e për zbatim të tij. Pasoja e çfarëdo ndryshimi, shtese apo rimiratimi të tillë mbi këtë Kontratë do të zgjidhet në përputhje me nenet e kësaj Kontrate.
2.3 Një referim te secili organ është nëse ai organ:
a) zëvendësohet nga një organizëm tjetër, vlerësohet se i referohet asaj organizate; dhe
b) pushon së ekzistuari, vlerësohet se i referon organizatës që më afër ose në shkallën më të madhe shërben për të njëjtat qëllime ose objekte sikurse ai organ.
2.4 Titujt dhe renditja numerike e përdorur për nenet, paragrafët, nënparagrafët, anekset dhe tabela e përmbajtjes janë vetëm për lehtësi referimi dhe nuk do të ndikojnë në interpretimin e kësaj Kontrate.

Neni 3

Objekti i koncesionit

3.1 Me anën e kësaj kontrate, autoriteti kontraktues i autorizuar nga ligji "Për koncesionet dhe partneritetin publik/privat", jep me koncesion të formës BOT (që do të thotë ndërtim, operim dhe transferim i së drejtës së pronësisë dhe operimit, në përfundim të Marrëveshje së koncesionit) të një Porti të llojit MBM (*Multi Buoy Mooring*), në Porto Romano, Durrës, që të pranojë ngarkim-shkarkimin e mjeteve lundruese që transportojnë hidrokarbure të madhësive mbi 20.000 tonë brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe të ngushtë ndërmjet Palëve dhe përcakton tërësinë e të drejtave e detyrimeve të autoritetit kontraktues dhe koncesionarit, si dhe përcakton tërësinë e shërbimeve, detyrimeve që lidhen me ekzekutimin, mbikëqyrjen dhe administrimin e Kontratës së koncesionit. Koncesionari mund të ngarkojë-shkarkojë anije që transportojnë hidrokarbure me zhytje mbi 8 (tetë) metra.
3.2 Forma e kontratës së koncesionit është "ndërtim-shfrytëzim dhe transferim" në pronësi të shtetit (*Built-Operate-Transfer*/BOT).
3.3 Kontrata e koncesionit përbëhet nga kjo Kontratë dhe anekset e saj. Janë pjesë përbërëse e kësaj Kontrate, si anekse të saj, dokumentet standarde të procedurës konkurruese (dokumentet e tenderit) dhe oferta e koncesionarit. Në rast mospërputhje midis dokumenteve të ndryshme të kësaj Kontrate, mospërputhjet do të zgjidhen sipas kësaj radhe prioriteti:
i) Dokumentet standarde të procedurës koncesionare (dokumentet e tenderit);
ii) Oferta e koncesionarit, së bashku me biznes planin e paraqitur dhe pranuar;
iii) Kjo Kontratë dhe anekset e saj.
3.4 Vendndodhja e objektit të kontratës është në zonën e Porto Romano, Durrës, me koordinatat e parashikuara në aneksin I.

Neni 4

Kërkime dhe studime

4.1 Koncesionari pranon që ka bërë dhe do të bëjë kërkimet dhe studimet e tij për zbatimin dhe përmbushjen e detyrimeve të tij bazuar në këtë Kontratë, duke përfshirë kërkimin e këtij informacioni nga autoriteti kontraktues, informacion i cili sipas koncesionarit kërkohet për një qëllim të tillë.

4.2 Koncesionari pranon se është në dijeni të plotë për sa i përket përmbajtjes dhe kërkesave të Autoritetit.

4.3 Koncesionari ka të gjithë informacionin, të drejtat, pajisjet, sistemet dhe personelin e nevojshëm dhe të kualifikuar me qëllim që t'i japë mundësi atij të zbatojë detyrimet që rrjedhin nga kjo Kontratë, duke përfshirë mundësinë për të përmbushur dhe realizuar projektin koncesionar.

4.4 Autoriteti garanton se të gjitha të dhënat e tij, të vëna në dispozicion për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/partneritet publik privat, koncesionarit, duke përfshirë edhe dokumentet standarde të procedurës përzgjedhëse konkurruese janë të sakta, të vërteta dhe pa gabime.

DHËNIA DHE DORËZIMI I KONCESIONIT

Neni 5

Dhënia e koncesionit

5.1 Konform kushteve dhe afateve të parashikuar në këtë Kontratë dhe në anekset bashkëlidhur, autoriteti jep dhe autorizon koncesionerin të zbatojë projektin koncesionar të formës BOT që do të thotë ndërtim, operim dhe transferim i së drejtës së pronësisë, në përfundim të marrëveshjeje së koncesionit të një porti të llojit MBM (*Multi Buoy Mooring*), në Porto Romano, Durrës, si dhe transferimin e tij në përfundim të kontratës nga koncesioneri tek autoriteti kontraktues.

5.2 Në vijim, për përmbushjen e qëllimit të kësaj kontrate, koncesioneri do të sigurojë përgatitjen teknike të stafit, ndërtimin dhe operimin sipas standardeve të përcaktuara në dokumentet standarde.

5.3 Në lidhje me sheshin ku do të kryhen operacionet në tokë, siç përcaktohet në dokumentet standarde dhe aneksin 1 "Pozicioni gjeografik", do të zbatohen dispozitat e udhëzimit nr. 8, datë 10.12.2010, "Për përcaktimin e kushteve dhe të procedurave të dhënies të së drejtës subjekteve juridike, për marrjen, në dispozicion, të sipërfaqeve të parashikuara për ndërtimin e objekteve e zhvillimin e veprimtarisë përkatëse në zonën energjetike dhe industriale të Porto Romanos, Durrës". Autoriteti do të bëjë përpjekjet e duhura për të asistuar koncesionarin në këtë procedurë.

Neni 6

Periudha e Koncesionit

6.1 Koncesioni jepet për një periudhë prej 35 vjetësh nga hyrja në fuqi e saj (data efektive) dhe përfundon në ditën e përvjetorit të 35-të të datës efektive (periudha efektive). Megjithatë, në rastin e një zgjidhjeje përpara afatit 35-vjeçar, periudha e koncesionit do të nënkuptojë dhe do të kufizohet te periudha që fillon nga data efektive dhe mbaron në datën e zgjidhjes.

Neni 7

Data Efektive e Kontratës

7.1 Data efektive e kësaj kontrate do të jetë data në të cilën do të realizohet nënshkrimi i kësaj Kontrate në mënyrë të rregullt nga të dyja palët, miratimi nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Republikës së Shqipërisë dhe botimin në Fletoren Zyrtare.

7.2 Në rast se nga data efektive koncesionari nuk fillon përmbushjen e detyrimeve përkatëse kontraktore (aplikimi për leje, licenca të nevojshme) sipas kësaj Kontrate brenda një periudhe prej 90 (nëntëdhjetë) ditësh, autoriteti kontraktues do të këtë të drejtën të zgjidhë Kontratën në mënyrë të menjëhershme. Në rast se zgjidhet Kontrata sipas kësaj pike, Palët në këtë Kontratë nuk do të kenë të drejta apo detyrime të mëtejshme.

Neni 8

Rastet e zgjatjes së periudhës së Koncesionit

8.1 Në kuptim të këtij neni, afati kohor i Kontratës mund të zgjatet, nëse është e nevojshme, për shkak të ndryshimeve të Kontratës, siç parashikohet në nenet 31, 32 dhe 33 të ligjit nr. 125/2015, i ndryshuar, por ndryshimi do të realizohet pasi Palët bien dakord me shkrim. Çdo ndryshim do të jetë në formën e një aneksi dhe do të ndjekë të njëjtën rrugë miratimi, si dhe kontrata bazë.

Neni 9

Autorizime, leje dhe licenca

9.1 Autoriteti do të bëjë përpjekje për të siguruar që, çdo ent shtetëror nën autoritetin e drejtpërdrejtë të tij, ose jo, që i nënshtrohet marrjes së një njoftim me shkrim nga koncesionari, do t'i lëshojë koncesionarit autorizimet, licencat dhe lejet në lidhje me zbatimin e koncesionit pasi koncesionari të ketë përmbushur kërkesat për aplikimin e licencave, autorizimeve dhe lejeve të tilla.

9.2 Autoriteti do të bëjë përpjekjet e tij më të mira për të siguruar që autorizimet, lejet dhe licencat t'i lëshohen koncesionarit në përputhje me këtë Kontratë dhe ligjin e aplikuar, pa vonesa të paarsyeshme, sipas një kërkese të nevojshme të paraqitur nga koncesionari.

9.3 Autoriteti do të bëjë përpjekjet e duhura brenda mundësive dhe kompetencave të tij për të siguruar që të gjitha entet shtetërore që ushtrojnë autoritetin e tyre respektiv në lidhje me koncesionarin, të bashkëpunojnë pa vonesa të paarsyeshme, me koncesionarin në lidhje me zbatimin e koncesionit.

9.4 Koncesioneri do të marrë dhe do të ruajë gjatë gjithë kohëzgjatjes së kësaj Kontrate të gjitha miratimet, licencat dhe lejet që mund të kërkohen dhe që janë të nevojshme për të mundësuar dhënien e shërbimit.

Neni 10

Dorëzimi i objektit dhe mjediseve të koncesionit

10.1 Në përfundim të periudhës koncesionare, koncesionari do t'i kalojë autoritetit kontraktues të drejtën e operimit të portit tip MBM në Porto Romano, Durrës.

10.2 Në përfundim të periudhës koncesionare, koncesionari do t'i transferojë, pa pagesë, autoritetit kontraktues pronësinë mbi të gjitha asetet, si dhe në çdo rast, do të kryejë të gjitha ato veprime të cilat janë

pazgjidhshmërisht të lidhura me veprimet e transferimit/kalimit të pronësisë dhe të nënshkruajë të gjitha aktet që do të bëjnë të mundur këtë kalim pronësie.
10.3 Procesi i dorëzimit do të fillohet të paktën 6 (gjashtë) muaj përpara mbarimit të periudhës koncesionare pas një inspektimi të përbashkët të autoritetit kontraktues dhe koncesionarit.
10.4 Koncesionari do të dorëzojë tek autoriteti objektin në gjendje të plotë funksionale, siç është parashikuar me marrëveshjen e ndërsjellë midis palëve.

Neni 11

Procedura e dorëzimit

11.1 Në 6 (gjashtë) muajt e fundit të periudhës koncesionare, koncesionari do të fillojë përmbushjen e detyrimeve të dorëzimit, siç jepen më poshtë, do të bashkëpunojë me autoritetin kontraktues dhe do t'i sigurojë këtij (ose ndonjë pale të tretë të caktuar nëpërmjet saj) të gjithë aksesin dhe informacionin, siç mund të kërkohet ose është e nevojshme për të marrë në ngarkim e shfrytëzimin portit, si dhe mbi të gjitha asetet që i shërbejnë funksionimit normal të portit. Brenda një periudhe kohe të arsyeshme para mbarimit të periudhës së koncesionit, Palët do të takohen periodikisht me qëllim që të bien dakord për procedurat e detajuara të dorëzimit, duke përfshirë zërat e caktuar më poshtë.
a) Menjëherë pas mbarimit të afatit:
i) Porti duhet të jetë në një gjendje të arsyeshme mirëmbajtjeje, pastërtie dhe pamjeje, duke marrë parasysh vjetërsinë dhe amortizimin e arsyeshëm dhe brenda parametrave teknikë për një funksionim normal në përputhje me destinacionin e tij;
ii) të drejtat koncesionare do të mbarojnë automatikisht dhe pronësia e portit dhe e të gjitha aseteve do t'i transferohet autoritetit kontraktues dhe koncesionari nuk do të ketë më të drejta t'i përdorë dhe t'i gëzojë ato;
iii) të gjitha kostot, pa asnjë përjashtim, në lidhje me mbarimin automatik të të drejtave koncesionare, me transferimin e pronësisë së portit dhe të gjitha aseteve dhe me dorëzimin e tyre siç përcaktohet më sipër, do t'i ngarkohen dhe do të përballohen vetëm nga koncesionari;
iv) Kontratat e licencës për përdorimin e programeve kompjuterike (*softëare*) të jenë të vlefshme për të paktën 3 muaj pas përfundimit të periudhës koncesionare dhe të lejojnë përdorimin e tyre nga autoriteti kontraktues. Në çdo rast, koncesionari garanton autoritetin kontraktues se do të ketë akses të qetë në bazën e të dhënave të mjeteve lundruese;
v) Koncesionari do t'i transferojë menjëherë autoritetit kontraktues, në masën që ende nuk është transferuar, në çdo rast së bashku me detyrimet përkatëse të lindura gjatë rrjedhës së zakonshme të biznesit duke filluar që nga data e dorëzimit, të gjitha të drejtat koncesionare, titujt dhe interesat për portin, si dhe të gjitha asetet dhe gjithçka që përfshihet në to, të lira nga çdo detyrim apo barrë, duke përfshirë:
1. Të gjitha lëndët e para, pjesët e konsu-mueshme dhe pjesët e këmbimit;
2. Të gjithë pronën e trupëzuar;
3. Të drejtat e pronësisë intelektuale që mbaheshin nga koncesionari ose shoqëria konce-sionare (ato që burojnë nga pronësia, nga ndonjë licencë ose nga ndonjë burim tjetër), në masën që këto kërkohen në mënyrë të arsyeshme për shfrytëzimin e portit dhe të gjitha aseteve;

4. Koncesionari duhet të garantojë autoritetin kontraktor zhveshjen nga përgjegjësia për shkelje të të drejtave të pronës intelektuale, që mund të dalin nga përdorimi i materialeve, skicave ose çdo prone tjetër sipas kontratës;
5. Në rast se ngrihet ndonjë pretendim ose padi kundër autoritetit kontraktor në lidhje me ndonjë shkelje të pronësisë intelektuale të shkaktuar nga zbatimi i kontratës ose nga përdorimi i materialeve, skicave ose çdo prone tjetër të mbrojtur e të furnizuar sipas kontratës, koncesionari duhet t'i japë autoritetit kontraktor të gjitha provat dhe informacionin në posedim të kontraktorit që kanë të bëjnë me këtë padi apo pretendim;
6. Të gjitha ndërtimet dhe pjesët e lidhura pazgjidhmërisht me to;
7. Librat apo dokumentet e evidencave (*records*) të kompjuterizuara ose jo, raportet, të dhënat, dosjet dhe informacioni, vizatimet, rezultatet e testeve, dokumentet;
8. Të gjitha garancitë e pajisjeve elektro-mekanike dhe kompjuterike, materialeve dhe punimeve;
9. Të gjitha të drejtat kontraktore, duke përfshirë qiratë dhe policat e sigurimit;
10. Të gjitha punimet në proces (duke përfshirë punimet e ndërtimit, nëse ka) në bazë të kontratave me shitës, furnizues, kontraktorë dhe nënkon-traktojë;
11. Kontratat e licencës për përdorimin e programeve kompjuterike, të cilat duhet të parashikojnë zëvendësimin e koncesionarit nga autoriteti kontraktues, në masën që këto kërkohen në mënyrë të arsyeshme për shfrytëzimin e portit dhe e pajisjeve elektromekanike dhe kompjuterike; dhe
12. Të gjitha të drejtat në lidhje me çdo shumë sigurimi për t'u paguar në emër dhe për llogari të koncesionarit, por e papaguar në datën e zgjidhjes së kësaj Kontrate, në lidhje me të drejtat, titujt dhe interesat e koncesionarit në projekt koncesionar;
vi) Kontratat e punës mes punëmarrësve dhe shoqërisë koncesionare do të jenë për një periudhe kohe me afat prej jo më shumë se tre muaj pas përfundimit të periudhës koncesionare. Konce-sionari njeh detyrimin t'i bëjë të ditur çdo punëmarrësi këtë fakt në kontratën individuale të punës;
vii) Koncesionari do të kryejë të gjitha veprimet e nevojshme për të zbatuar çdo transferim të parashikuar në këtë nen, duke përfshirë nënshkrimin e çdo dokumenti të kërkuar, si dhe lidhjen me autoritetin kontraktues të çdo akti, kontrate ose marrëveshjeje të nevojshme dhe pa asnjë kosto ose shpenzim për autoritetin kontraktues (përveçse rastit siç parashikohet shprehimisht në nënparagrafin "viii" më poshtë); dhe
viii) Autoriteti kontraktues do të jetë përgjegjës për pajisjen ose dhënien, me shpenzimet e tij, të të gjitha autorizimeve për të shfrytëzuar portin dhe për asetet (ose për të transferuar shfrytëzimin e tyre te një palë e tretë), si dhe koncesionari do të ndihmojë autoritetin kontraktues për identifikimin dhe marrjen e çdo autorizimi të tillë, duke përfshirë dhënien e ndihmës së arsyeshme në përgatitjen e kërkesave në lidhje me to;
b) Në rast zgjidhje para afatit të kësaj Kontrate, kërkesat e pikës "a" të këtij neni do të zbatohen *mutatis mutandis* edhe për këto raste.
c) Autoriteti kontraktues bie dakord dhe merr përsipër që brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga transferimi i të drejtave dhe titujve në lidhje me asetet dhe dorëzimin e dokumenteve përkatëse siç është parashikuar në paragrafët më lart, ai do të lëshojë "Certifikatën e pranimit të dorëzimit të Portit". Koncesionari duhet të dorëzojë këto asete në gjendje funksionale.

MASAT FINANCIARE

Neni 12

Të ardhurat e koncesionarit

12.1 Të ardhurat e koncesionarit do të përbëhen nga pagesat e përfituara nga shërbimet e ofruara në përputhje me objektin e këtij koncesioni.

Neni 13

Tarifa e koncesionit

13.1 Koncesionari detyrohet t'i paguajë autori-tetit kontraktues një tarifë koncesioni të barabartë më 2% (dy për qind) të xhiros vjetore që koncesionari do të grumbullojë nga tarifat e aplikuara (duke përjashtuar TVSH-në), bazuar në deklarimet financiare të kontrolluara të shoqërisë koncesionare për çdo vit financiar.
13.2 Detyrimi i koncesionarit për pagesën e tarifës se koncesionit, fillon pas vënies në shfrytëzim dhe paguhet me këste mujore brenda datës 15 (pesëmbëdhjetë) të muajit pasardhës.
13.3Me mbylljen e vitit financiar dhe certifi-kimin e bilancit Palët do të bëjnë rakordimet lidhur me tarifën koncesionare.
13.4 Tarifa e koncesionit do të paguhet brenda datës 15 të çdo muaji, bazuar në deklarimin mujor sipas legjislacionit fiskal në fuqi nga koncesioneri. Palët bien dakord se në përfundim të çdo viti financiar do të rakordojnë shifrat financiare për të shmangur çdo pagesë të shtuar apo të munguar të kësaj Tarife.

Neni 14

Tarifat e aplikuara

14.1 Tarifat për shërbimet e portit do të aplikohen pas përfundimit të fazës ndërtimore dhe vënies në shfrytëzim të Portit. Dispozitat e Kodit Detare të RSH-së në lidhje me tarifat janë të aplikueshme në mënyrë të drejtpërdrejtë, me përjashtim të rasteve të parashikuara ndryshe në këtë kontratë.
14.2 Tarifat do të rishikohen, çdo vit bazuar në normën e inflacionit të publikuar nga institucioni përgjegjës për publikimin e normës së inflancionit. Do të merret për bazë norma e inflacionit e deklaruar në baza vjetore në varësi të datës efektive.

Neni 15

Financimi i Koncesionit

15.1 Koncesionari me qëllim përmbushjen e detyrimeve të marra për realizimin e kësaj kontrate koncesionare ka të drejtë të kërkojë financime me kredi në institucione financiare për të cilën do të njoftojë autoritetin kontraktor.
15.2 Në të gjitha kontratat, koncesionari është i detyruar të respektojë kushtet e kësaj Kontrate koncesioni. Përgjegjës para autoritetit kontraktues për zbatimin e rregullt të këtyre kontratave mbetet gjithmonë koncesionari.
15.3 Autoriteti nuk merr përsipër asnjë detyrim kundrejt institucioneve financiare, furnizuesve dhe të tretëve, në rast të mosmarrëveshjeve që mund të lindin ndërmjet këtyre të fundit dhe koncesionarit.

Neni 16

Vlera e investimit dhe riinvestimit

16.1 Vlera që koncesionari do të investojë në këtë koncesion është 10.200.000 (dhjetë milionë e dyqind mijë) dollarë, referuar ofertës së dhënë nga koncesionari, si më poshtë:

i) Studim dhe faza përgatitore e terrenit me vlerë prej 2,756,000 USD;

ii) Faza ndërtim/zhvillim (materiale dhe pajisje; mjete dhe makineri; kosto pune) me vlerë prej 7,138,000 USD;

iii) Faza ndërtim/zhvillim me vlerë prej 306,000 USD.

16.2 Duke filluar nga viti i 5-të para përfundimit të afatit të kësaj kontrate, koncesioneri do të riinvestojë 40% të vlerës së investimit në përputhje me ofertën e koncesionarit. Norma e riinvestimit do të sigurojë që porti të jetë gjithnjë në funksionim të mirë. Kjo vlerë është kusht i panegociueshëm i Kontratës dhe nuk mund të ndryshohet në rast të ndryshimit të kontratës. Në rast se 4 (katër) muaj para përfundimit të periudhës koncesionare, koncesionari nuk ka kryer plotësisht apo pjesërisht riinvestimin detyrohet t'i paguajë autoritetit kontraktues diferencën e vlerës së riinvestimit të pakryer jo më vonë se dita e fundit e periudhës koncesionare.

16.3 Në rast mospërmbushje të detyrimit të përcaktuar në nenin 16.2, koncesionari detyrohet të paguajë penalitetet 10.000 (dhjetë mijë) lekë në ditë.

16.4 Pavarësisht nga penaliteti i mësipërm, koncesionari nuk do të zhvishet nga përgjegjësia për të përmbushur këtë detyrim.

Neni 17

Kontrollet

17.1 Brenda periudhës së koncesionit autori-teti kontraktues do të kontrollojë dhe do të monitorojë periodikisht dhe vazhdimisht konce-sionarin lidhur me zbatimin e kushteve të konce-sionit në formën që do ta gjykojë të përshtat-shme dhe të arsyeshme.

17.2 Koncesionari është i detyruar t'i paraqesë autoritetit kontraktues një raport të përvitshëm, jo më vonë se 3 (tre) muaj nga përfundimi i çdo viti kalendarik, lidhur me parametrat kyçë të koncesionit dhe mënyrën se si po e zbaton atë.

17.3 Koncesionari është i detyruar t'i paraqesë autoritetit kontraktor raporte tremujore lidhur me parametrat kyçë të operimit të koncesionit, si dhe informacione shtesë të kërkuara nga autoritetin kontraktues.

17.4 Koncesionari, është i detyruar të marrë pjesë në një mbledhje të përvitshme me autoriteti kontraktues me qëllim kontrollin e efektshmërisë së koncesionarit gjatë periudhës koncesionare të tij.

17.5 Autoriteti kontraktues do të ketë të drejtë që të jetë i pranishëm ose të vëzhgojë metodat dhe inspektimet e kontrollit të cilësisë për të konfirmuar se çdo shërbim përputhet me kërkesat e kësaj Kontrate. Koncesionari do të ndihmojë në kryerjen e këtyre kontrolleve. Nëse shërbimi nuk arrin të jetë në përputhje me ndonjë aspekt thelbësor të kërkesave të kësaj Kontrate (duke përfshirë kërkesat për cilësinë ose sigurinë), autoriteti kontraktues mund ta njoftojë koncesionarin për këtë mospërmbushje. Koncesionari do ta bëjë korrigjimet e nevojshme brenda 10 (dhjetë) ditë pune nga njoftimi i autoritetit kontraktues.

17.6 Pa cenuar dispozita të tjera të kësaj kontrate, koncesionari njeh dhe pranon të gjitha kontrollet që bëhen nga çdo dhe të gjitha entet shtetërore që janë organe përgjegjëse sipas ligjit për këto kontrolle.

Koncesionari është i detyruar që t'i dorëzojë autoritetit kontraktues të gjitha raportet, aktet dhe certifikatat e lëshuara për punimet e ndërtimit nga entet shtetërore.

TË DREJTAT DHE DETYRIMET E PALËVE

Neni 18

Detyrimet e autoritetit kontraktues

18.1 Autoriteti kontraktues merr përsipër të sigurojë vazhdimësinë e Kontratës për sa është e mundur, pavarësisht ndryshimeve të objektivave strategjikë kombëtarë dhe të sektorit.
18.2 Autoriteti kontraktues, përveç detyrimeve të parashikuara në nenin 18, do të marrë masat e duhura për të asistuar koncesionarin në marrëdhënie me institucionet publike, për qëllime të realizimit të objektit të kësaj Kontrate.
18.3 Autoriteti, nuk do të lidhë dhe/ose deklarojë të lidhur çfarëdolloj kontrate apo marrëveshje me palë të treta të cilat mund të japin ose të deklarojnë të drejtat e identifikuara në nenet e parashikuara në këtë kontratë, një pale të tretë.
18.4 Në qoftë se autoriteti me veprime ose mosveprime nuk përmbush detyrimet e mësipërme dhe si rezultat i kësaj mospërmbushje koncesioneri pëson dëme pasurore, në vënien në shfrytëzim të projektit, atëherë ky i fundit ka të drejtë të kërkojë shlyerjen e dëmeve të shkaktuara.

Neni 19

Plani i Projektit

19.1 Koncesionari do të sigurojë që projekti do të jetë në përputhje me dokumentet standarde dhe ofertën e paraqitur prej tij.

Neni 20

Programimi i punimeve

20.1 Koncesionari merr përsipër të fillojë punimet për zbatimin e projektit menjëherë pas sigurimit të të gjitha lejeve të nevojshme për fillimin e punimeve. Koncesioneri merr përsipër se porti do të bëhet i gatshëm për shfrytëzim brenda një periudhe kohore prej 18 muajsh nga data e fillimit të punimeve.
20.2 Koncesionari merr përsipër se do të vendosë në dispozicion të autoritetit kontraktues brenda 3 muajve nga përfundimi i punimeve, të gjithë dokumentacionin e nevojshëm për ta shpallur portin si port i hapur për trafik ndërkombëtar në zbatim të legjislacionit në fuqi.

Neni 21

Vonesat në zbatim

21.1 Nëse, në çdo kohë, koncesionari është në gjendje të parashikojë se ai nuk do të arrijë ose ka pak të ngjarë që të arrijë cilindo nga afatet e parashikuara në aneksin 2 "Plani i projektit", ai do të njoftojë menjëherë autoritetin mbi faktin e vonesës duke bërë një përmbledhje të shpjegimeve përkatëse.

21.2 Koncesionari, sa më shpejt të jetë e mundur dhe në çdo rast, jo më vonë sesa 10 (dhjetë) ditë pune pas njoftimit fillestar sipas paragrafit të mësipërm, do t'i japë autoritetit hollësi të plota me shkrim, për:
a) arsyet e vonesës;
b) pasojat e vonesës;
c) nëse koncesionari pretendon se vonesa vjen për shkak të autoritetit duhet të paraqesë edhe arsyen e këtij pretendimi.
21.3 Koncesionari është i detyruar të respek-tojë këtë procedurë, me përjashtim të një situate emergjente/force madhore kur ai për të shmangur efektet negative të vonesës nuk ka kohë të mjaftueshme për të njoftuar autoritetin në zbatim të pikave të mësipërme.

Neni 22

Zgjidhja e pasojave të vonesës

22.1 Çfarëdo konflikti në lidhje me apo si rrjedhojë e vonesave do të zgjidhet përmes procedurës për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve të parashikuar në nenin 53 të kësaj Kontrate. Gjatë kohës së konfliktit, të dyja palët do të vazhdojnë të bashkëpunojnë për të zgjidhur shkaqet apo për të zvogëluar pasojat.
22.2 Në rast se është e mundur, koncesionari do të paraqesë një projekt të planit të korrigjimit, në rast se nuk është në gjendje të arrijë afatet e parashikuara sipas aneksit 2. Projektplani i Korrigjimit do të identifikojë çështjet që rrjedhin nga vonesa dhe hapat që koncesionari propozon që të ndërmerren për të arritur afatet në përputhje me këtë Kontratë.
22.3 Projektplani i korrigjimit do t'i paraqitet autoritetit për miratim sa më shpejt që të jetë e mundur dhe në çdo rast jo më vonë se 20 ditë pune pas njoftimit fillestar. Autoriteti nuk mund të refuzojë në mënyrë të paarsyeshme, miratimin e tij për një projektplan korrigjimi.
22.4 Koncesionari do të veprojë në përputhje me planin e tij të korrigjimit në vijim të miratimit të tij nga autoriteti.

Neni 23

Vonesat në arritjen e planit të projektit për shkak të autoritetit

23.1 Nëse koncesionari nuk i ka arritur afatet e parashikuara nga palët në "Planin e projektit" si rezultat i një shkaku të autoritetit, atëherë pasi koncesionari të ketë njoftuar paraprakisht me shkrim autoritetin mbi shkakun e vonesës, ai do të përfitojë nga të drejtat dhe lehtësirat e parashikuara në këtë nen, si:
- sipas paragrafit të mëposhtëm do t'i lejohet një shtrirje e afatit e barabartë me vonesën e shkaktuar për shkak të autoritetit;
- mosarritja për të respektuar afatet e parashikuara në "Planit të projektit", aneksi 2, nuk do të quhet shkelje e kësaj Kontrate;
- nuk do të ketë përgjegjësi për pagimin e penaliteteve, në lidhje me mosarritjen e afateve në masën që vonesa vjen drejtpërdrejtë nga shkaku i autoritetit.
23.2 Në një rast të tillë autoriteti:

- duhet të marrë në konsideratë kohëzgjatjen e vonesës, natyrën e pazotësisë së autoritetit dhe pasojën e vonesës, si edhe të pazotësisë të autoritetit mbi aftësinë e koncesionarit për të vepruar në përputhje me planin e projektit;
- duhet të këshillohet me përfaqësuesin e koncesionarit në përcaktimin e pasojës së vonesës dhe në atë se si të pakësohen pasoja të tilla atje ku kjo mund të praktikohet në mënyrë të arsyeshme;
- duhet të caktojë një datë të rishikuar të afateve; dhe (nëse është e përshtatshme), të bëjë çdo rishikim vijues ndaj afateve vijuese në planin e projektit.

23.3 Autoriteti nuk do të vonohet paarsye-shmërisht kur të marrë në shqyrtim dhe kur të përcaktojë pasojën e një vonese sipas këtij neni ose në rënien dakord për një ndryshim sipas procedurës së ndryshimit të Kontratës. Në të gjitha rastet ky afat nuk mund të kalojë periudhën kohore prej 45 ditësh pune.

Neni 24

Monitorimi dhe mbikëqyrja

24.1 Autoriteti kontraktues, ka të drejtë sa herë ta gjykojë të arsyeshme, gjatë gjithë periudhës së koncesionit, nëpërmjet të autorizuarve të tij, të monitorojë objektin e koncesionit për të verifikuar zbatimin e detyrimeve që rrjedhin nga kontrata në të gjitha fazat e zbatimit të saj. Autoritetit kontraktues, ka të drejtë të ushtroj një mbikëqyrje të përgjithshme me afate tremujore, gjatë realizimit dhe vënies në punë me synim që të verifikojë ecurinë e punimeve, cilësinë dhe përshtatshmëria të jetë në përputhje me programin e përgjithshëm të realizimit dhe të dokumentacionit të projektit.

24.2 Në rast të shkeljeve të Kontratës, të konstatuara gjatë mbikëqyrjes së përgjithshme, koncesionari do të njoftohet me shkrim për masat që do të merren dhe detyrat që do t'i lihen, si dhe mënyrën dhe afatet e zbatimit të tyre.

Neni 25

Shërbimet

25.1 Koncesioneri do të sigurojë që projekti të jetë në përputhje me të gjitha aspektet e kërkesave të autoritetit, këtë Kontratë dhe anekset e parashikuara në këtë kontratë.

25.2 Koncesioneri do të zbatoj projektin dhe do të ofrojë shërbimet e tij, në përputhje me:

1. Politikën e sigurisë;
2. Planet e cilësisë;
3. Standardet e parashikuara në dokumentet standarde;
    1. Nivelin e aftësive profesionale, kujdesit, planifikimit, mbikëqyrjes, kontrollit dhe gjykimit, të cilat mund të priten nga një shoqëri profe-sioniste me përvojë në dhënien e shërbimeve të tipit dhe kompleksitetit të kërkuar nga autoriteti sipas kësaj Kontrate.

Neni 26

Zgjidhja e konflikteve për shërbimet

26.1 Çdo konflikt që lind si rezultat i pazotësisë së koncesionarit për sigurimin e shërbimeve në pajtim me nivelet e shërbimit dhe/ose këtë Kontratë do të zgjidhet përmes procedurës së zgjidhjeve të

konflikteve. Në pritje të zgjidhjeve të konflikteve të dyja palët do të vazhdojnë të zgjidhin çështjet dhe të zbusin efektet e këtij dështimi.

Neni 27

Përmirësimi i shërbimeve

27.1 Koncesionari ka të drejtë që gjatë gjithë kohës të identifikojë përmirësime të reja ose potenciale të shërbimeve në pajtim me këtë nen. Në këtë kuadër, koncesionari ka të drejtë të identifikojë dhe të raportojë pranë autoritetit, për:

- Nevojën e teknologjive përkatëse të reja dhe të zhvilluara, të cilat mund të përmirësojnë sistemin dhe/ose shërbimet, dhe këto teknologji të zhvilluara potencialisht të mundshme për koncesionarin dhe autoritetin, të cilat Palët duan të adaptojnë;
- Përmirësime të reja ose të mundshme të shërbimeve duke përfshirë cilësinë, përgjegjshmërinë, procedurat, si mekanizmat e performancës dhe shërbimet mbështetëse të klientit në lidhje me Shërbimet.

27.2 Në çdo rast, koncesionari duhet të marrë miratimin paraprak të autoritetit kontraktues.

Neni 28

28. Koncesionari do të sigurojë që informacioni që do t'i jepet autoritetit të jetë i mjaftueshëm për autoritetitin. Koncesionari do të japë çdo informacion të mëtejshëm që autoriteti kërkon.
28.2 Nëse autoriteti dëshiron të përfshijë ndonjë përmirësim të identifikuar nga konce-sionari, autoritetit do t'i dërgojë koncesionerit një kërkesë ndryshimi dhe palët do të zhvillojnë një plan për zbatimin e përmirësimeve brenda një afati 20 (njëzet) ditë pune. Koncesionari do të zbatojë përmirësimin në përputhje me parashi-kimet e planit të zbatimit, i miratuar nga autoriteti.

Neni 29

Regjistra dhe raporte

29.1 Palët do të veprojnë në përputhje me kërkesat e autoritetit lidhur me mbajtjen e të dhënave dhe bërjen e raporteve. Koncesionari do t'i sigurojë të dhëna autoritetit mbi një bazë të rregullt, siç do të përcaktohet me hollësi nga autoriteti.

Neni 30

Kontrolli i ndryshimit të Kontratës

30.1 Çdo kërkesë për ndryshim do t'i nënshtrohet procedurës së kontrollit të ndryshi-mit të Kontratës.
30.2 Çdo ndryshim në aktet ligjore dhe nënligjore, që sjellin cenime të menjëhershme apo në distancë vetëm për kontraktorin duke përfshirë, të ardhurat direkt apo indirekt, Palët bien dakord të ndryshojnë kontratën në mënyrë që të shmanget impakti financiar negativ, për të ruajtur rentabilitetin financiar të projektit konce-sionar, sikur ky ndryshim ligjor të mos kishte ndodhur.

Neni 31

Personeli

31.1 Koncesionari do të sigurojë që ai do të ketë personel të mjaftueshëm, në mënyrë që të plotësojë kërkesat e përcaktuara në këtë Kontratë.
31.2 Koncesionari do të bëjë përpjekjet e tij më të mira për të siguruar vazhdimësinë e personelit dhe për të siguruar që shkalla e ndërrimit të personelit kryesor të përfshirë në sigurimin ose menaxhimin e shërbimeve është së paku po aq e mirë sa edhe standardet e industrisë për një koncesionar që është duke operuar me praktikën e industrisë së mirë, në zona dhe rrethana të njëjta.
31.3 Koncesionari pranon që personeli kryesor është i rëndësishëm dhe themelor për funksionimin dhe mbarëvajtjen e objektit të koncesionit. Koncesionari do të sigurojë që çdo zëvendësim do të jetë i kualifikuar dhe me përvojën e përshtatshme dhe tërësisht kompetent për të zbatuar detyrat e caktuara të personelit kyç, të cilin ai ose ajo e ka zëvendësuar.

Neni 32

Të drejtat e koncesionarit

32.1 Përveç të drejtave që lindin nga dhënia e koncesionit, koncesionari gëzon të drejtat e mëposhtme:
a) Të ushtrojë të gjitha të drejtat në lidhje me përdorimin ekskluziv të portit dhe zotërimin e lirë të zonës ku do të zbatohet projekti;
b) Të punësojë apo të angazhojë punonjës, përfshirë personelin kryesor, me qëllim zbatimin e Koncesionit, si dhe të hartojë politikën e vet të punësimit në përputhje me ligjet në fuqi dhe këtë Kontratë;
c) Të kryejë veprime të tjera që i konsideron të nevojshme për të përmbushur detyrimet dhe të ushtrojë të drejtat e tij sipas kësaj Kontrate.

Neni 33

Detyrime të përgjithshme të koncesionarit

33.1 Detyrime të përgjithshme të konce-sionarit:
a) Të zbatojë objektin e koncesionit në përputhje me dispozitat e kësaj Kontrate dhe shtojcat e saj;
b) Përveç rasteve kur shprehet ndryshe në këtë Kontratë ose kur është rënë dakord ndryshe mes Palëve, koncesionari do të mbulojë kostot dhe shpenzimet që shoqërojnë përmbushjen e detyrimeve të tij në përputhje me këtë Kontratë dhe anekset e saj;
c) Përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kontratë dhe në ligj, koncesionari do të aplikojë dhe paguajë, marrë dhe ruajë të gjitha autorizimet, lejet dhe licencat e nevojshme për përmbushjen e detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate;
d) Koncesionari do të caktojë, mbikëqyrë, monitorojë dhe kontrollojë aktivitetet e nënkontraktorit (sipas kontratave përkatëse që mund të jenë të nevojshme) në përputhje me dispozitat e kësaj Kontrate dhe anekset e saj;
e) Koncesionari është i detyruar të zbatojë projektin dhe objektin e Kontratës konform termave dhe kushteve të saj;

f) Koncesionari duhet të fillojë zbatimin e kontratës sipas grafikut të punimeve dhe duhet t'i mbarojë punët brenda afatit të mbarimit;
g) Të marrë masa që çdo investim të bëhet sipas afateve të përcaktuar dhe me cilësinë e kërkuar në këtë Marrëveshje;
h) Të administrojë projektin për periudhën e koncesionit;
i) Të mos lejojë përdorimin e portit nga subjekte të palicencuara;
j) Në bashkëpunim me autoritetet portuale të marrë të gjitha masat e nevojshme, në respektim të kushteve të sigurisë teknike, për parandalimin e ndotjeve dhe të përdorimit të lëndëve kimike për pastrimin e ndotjeve në rastet e derdhjes së karburanteve në det;
k) Porti duhet të ketë një plan emergjence të miratuar për reagimin ndaj ndotjes detare, si edhe pajisje të nevojshme reaguese ndaj ndotjes në zbatim të këtij plani. Gjithashtu, koncesionari duhet t'u kërkojë anijeve që të kenë, pajisje reaguese të nevojshme;
l) Të ndërtojë Portin sipas standardeve BS/DIN (*British standards/Deutch standards*) dhe standardet e tjera analoge;
m) Ndërtimin e Portit nëpërmjet një teknologjie bashkëkohore të certifikuar teknikisht nga institucionet përkatëse për parandalimin e çdo impakti mjedisor, të mbrojtjes nga zjarri ose ngjarje të jashtëzakonshme, duke siguruar parametra bashkëkohorë e për funksionimin e tij duke qenë i shoqëruar me materialin studimor për ndikimin në mjedis të këtyre punimeve;
n) Të parandalojë dhe të kontrollojë çdo ndotje mjedisore të shkaktuar nga ndonjë punim i tij dhe të kthejë ambientin, me shpenzimet e veta, në situatën e mëparshme (para ndotjes);
o) Të mbajë të informuar autoritetin kontraktues për çdo rrethanë që mund të ketë ndikim në ecurinë e projektit;
p) Të sigurojë maksimumi brenda 12 (dymbëdhjetë) muajve apo në momentin e pajisjes me leje ndërtimi nëse ky ndodh para afatit në fjalë, të gjitha burimet e nevojshme financiare apo të çdo lloji dhe natyre tjetër të kërkuara për përmbushjen e Kontratës;
q) Të njoftojë autoritetin kontraktues, brenda 7 (shtatë) ditëve, për çdo ndryshim thelbësor në burimet e financimit duke i paraqitur në të njëjtën kohë autoritetit kontraktues dokumente provues dhe propozime se si do të zgjidhet situata financiare;
r) Të punësojë/kontraktojë persona të aftë profesionalisht për ofrimin e shërbimeve, në përputhje me ligjet, kontratën dhe praktikat e mira të industrisë;
s) Të marrë masat për të garantuar sigurinë në territorin ku do të ushtrojë aktivitetin dhe do të ofrojë shërbimet;
t) Të lejojë autoritetin kontraktues të monitorojë dhe të kontrollojë përmbushjen e Kontratës;
u) Të përmbushë, me shpenzimet e kostot e veta, çdo punim shtesë që mund të jetë i nevojshëm për të korrigjuar defektet apo mangësitë e konstatuara nga autoriteti kontraktues dhe do të sigurojë përfundimin në kohë të projektit/infrastrukturës dhe shërbimeve të Projektit sipas parashikimeve të kësaj Kontrate;
v) Të zbatojë ligjet gjatë veprimtarisë së tij, duke përfshirë, por pa u kufizuar në legjislacionin mjedisor lidhur me ndotjen e ajrit, tokës, emetimin e zhurmave etj., Kodin e Punës dhe rregulloret e sigurimit teknik, të

disiplinës teknike, të mbrojtjes në punë, të higjienës dhe të sigurimit nga zjarri, për të parandaluar çdo aksident, fatkeqësi apo dëm në punë;
ë) Të përballojë vetë të gjitha kostot apo shpenzimet e nevojshme për riparime apo zëvendësime të pajisjeve që përdoren për përmbushjen e Kontratës;
x) Koncesionari duhet që gjatë periudhës së Koncesionit të paguajë në mënyrë të rregullt të gjithë tarifën koncesionare, taksat, tatimet, detyrimet, TVSH-në, sigurimet shoqërore dhe shëndetësore të të punësuarve, borxhet apo tatimin mbi të ardhurat, detyrimet për taksat indirekte, detyrimet doganore, taksat e shërbimeve, të cilat mund të vilen, të merren ose të përfitohen në çdo kohë nga çdo ent apo organ shtetëror, duke përfshirë, në zbatim të infrastrukturës dhe shërbimeve të projektit, sipas ligjit në fuqi;
y) Të përballojë vetë të gjitha shpenzimet apo kostot që lidhen me shpërblime dëmesh që eventualisht mund t'u shkaktohen palëve të treta;
z) Të paguajë të gjitha shpenzimet për publikimet e bëra, si dhe shpenzimet noteriale.
aa) Çdo gjë me interes historik ose me vlerë të konsiderueshme, e zbuluar papritur në kantier, do të deklarohen për të vepruar konform legjislacionit në fuqi. Koncesionari duhet të njoftojë autoritetin kontraktor për ndonjë zbulim të tillë dhe të ndjekë udhëzimet e drejtuesit të projektit për procedurën e administrimit të objekteve.

Neni 34

Detyrime të posaçme të koncesionarit

34.1 Koncesionari është i detyruar:
a) Të sigurojë cilësi të lartë, besueshmëri dhe qëndrueshmëri të shërbimeve gjatë periudhës së koncesionit;
b) Të informojë autoritetin për cfarëdo rrethane që mund të dëmtojë procesin e zbatimit të koncesionit;
c) Të zbatojë teknologji të përshtatshme për ndërtimin, shfrytëzimin e një porti të llojit MBM;
d) Të raportojë në përputhje me nenin 17 tek autoriteti në lidhje me përparimin e realizuar në zhvillimin e koncesionit, siç përcaktohet në këtë Kontratë;
e) Të marrë të gjitha masat e duhura dhe të nevojshme me qëllim garantimin e kushteve të sigurisë në punë për punonjësit e tij, si dhe të zbatojë legjislacionin që lidhet me parandalimin e dëmeve dhe fatkeqësive;
f) Të marrë masa për të garantuar mbrojtjen e mjedisit gjatë gjithë periudhës së koncesionit.

Neni 35

Forca Madhore

35.1 "Rast i Forcës Madhore" do të thotë çdo rrethanë që nuk është në mënyrë të arsyeshme në kontroll, të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, të palës së cenuar (pala e cenuar) që rezulton ose shkakton pamundësi të plotë ose të pjesshme të palës së cenuar për të përmbushur ndonjë prej detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje (përveç kryerjes së pagesave të parave), por vetëm nëse dhe në masën që:
a) kjo rrethanë, pavarësisht ushtrimit të kujdesit të arsyeshëm, nuk mund të parandalohet ose nuk ishte e mundur të parandalohej, shmangej ose mënjanohej nga Pala e Cenuar;

b) Pala e cenuar mori ose ka marrë të gjitha masat e arsyeshme paraprake, kujdesin e duhur dhe masat e arsyeshme alternative, në mënyrë që të shmangte pasojën e këtij rasti në aftësinë e palës së cenuar për të përmbushur detyrimet e saj sipas kësaj Marrëveshjeje dhe për të zbutur pasojat e saj;
c) ngjarja nuk është ose nuk ka që në pasojë e drejtpërdrejt ose e tërthortë e shkeljes nga pala e cenuar të një prej detyrimeve të saj sipas kësaj Marrëveshjeje; dhe
d) Pala e cenuar t'i ketë dhënë njoftim palës tjetër (palës së pacenuar).
35.2 Rastet e Forcës Madhore përfshijnë rrethanat e mëposhtme, me kusht që ato të plotësojnë kriteret e shprehura në përkufizimin e rastit të Forcës Madhore më sipër:
a) veprimet e luftës, pushtimi ose akti i një armiku të jashtëm, ose aktet e terrorizmit, bllokadat, embargot, racionimit;
b) aktet e rebelimeve, kryengritjet, trazirat civile, grevat e natyrës politike, aktet ose fushatat e terrorizimit;
c) rrufeja, zjarri, tërmeti, stuhia, cikloni, tajfuni, tornado ose ndonjë fatkeqësi tjetër natyrore;
d) epidemia ose murtaja; dhe
e) çdo akt sabotimi, grevat ose veprimtaritë e punës për të imponuar ose për të ngadalësuar punën (sidoqoftë duke përjashtuar punonjësit e Palës që e pretendon atë si rast të Forcës Madhore ose punonjësit e ndonjë prej aksionarëve të kësaj Pale, ose punonjësit e ndonjë filiali të kontrolluar, drejtpërdrejt ose tërthorazi, nga shoqëria mëmë ose degë e ndonjë aksionari të kësaj Pale).
35.3 Pala e cenuar do të përjashtohet nga përmbushja e detyrimeve, dhe nuk do të quhet se është në mospërmbushje në lidhje me Marrëveshjen e koncesionit për aq kohë, dhe në atë masë, sa pamundësia për të përmbushur detyrimet të varet nga ngjarja e Forcës Madhore, si dhe afati do të shtyhet automatikisht për aq sa do të zgjasë ngjarja e Forcës Madhore.
35.4 Pasojat e rasteve të Forcës Madhore
Pavarësisht nga detyrimet për mirëmbajtje të koncesionarit, siç detajohen në nenin përkatës (Dhënia e të drejtave koncesionare), rastet e mëposhtme do të zbatohen në masën që koncesionari është palë e cenuar në një rast të Forcës Madhore:
a) Rastet e forcës Madhore të Siguruara;
b) Në masën që pasojat e një rasti të Forcës Madhore janë brenda kushteve që mbulohen nga garancitë siguruese që kërkohet të bëhet e të mbahet sipas nenit 41, sigurimi, koncesionari do të ngrejë pretendime e do t'i bazojë ato drejtpërdrejt te ky nen dhe do të zbatojë procedimet përkatëse.

Neni 36

Pasojat e ngjarjeve të Forcës Madhore

36.1 Në rastet e Forcës Madhore, Pala e cenuar duhet të njoftojë palën tjetër brenda 15 ditëve, duke i treguar dhe arsyetuar shtyrjen e përmbushjes së detyrimeve, në mënyrë që të gjejnë një rrugë për të lehtësuar efektet e Forcës Madhore dhe të vazhdojnë kontratën.

Neni 37

37.1 Në rastin e ndodhjes së çfarëdo ngjarjeje të Forcës Madhore, do të zbatohen sa vijon:

a) Nuk do të ketë asnjë përfundim të kësaj Kontrate, përveçse kur parashikohet në nenet në vijim;
b) Në rastin kur një ngjarje e Forcës Madhore ndodh përpara datës efektive, afati për arritjen e Datës Efektive do të shtrihet në periudhën e barabartë me kohëzgjatjen e ciklit të nevojshëm për korrigjimin e dëmtimeve të shkaktuara nga ngjarja e Forcës Madhore;
c) Në rastin kur një ngjarje e Forcës Madhore ndodh pas datës efektive, periudha e koncesionit do të zgjatet për kohëzgjatjen e ciklit të nevojshëm për korrigjimin e dëmtimeve të shkaktuara nga ngjarja e Forcës Madhore; sipas një marrëveshjeje me shkrim ndërmjet palëve.

Neni 38

38.1 Autoriteti do të ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme brenda kompetencave të tij për të garantuar koncesionarin nga ndonjë dhe çdolloj procedimi, veprimi, pretendimi të palës së tretë për humbje, dëm dhe shpenzim të çfarëdolloji dhe natyre që lind nga shkelja nga ana e autoritetit, zyrtarëve, nëpunësve dhe agjentëve të tij, të ndonjë detyrimi të autoritetit sipas kësaj Kontrate, përveç se në shkallën që një pretendim i tillë ka lindur për shkak të shkeljes nga Koncesioneri të ndonjë prej detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate.
38.2 Koncesionari do të dëmshpërblejë dhe do të vazhdojë të dëmshpërblejë autoritetin gjatë periudhës së koncesionit nga dhe kundër ndonjë dhe çdo procedimi, veprimi, pretendimi të palës së tretë për humbje, dëm dhe shpenzim të çfarëdolloji dhe natyre që lind nga shkelja nga ana e koncesionerit sipas kësaj Kontrate, përveçse në shkallën që kjo humbje ose ky dëm lind nga shkelja e ndonjë dispozite të shprehur të kësaj Kontrate nga autoriteti ose ndonjë organ shtetëror ose ndonjë veprim ose mosveprim i qëllimshëm i autoritetit ose i ndonjë organi shtetëror;
38.3 Pala që shkakton një shkelje të kësaj Kontrate do të marrë të gjitha masat e nevojshme për të pakësuar humbjen dhe dëmin.

Neni 39

Konfidencialiteti

39.1 Secila nga palët duhet të konsiderojë si konfidenciale të gjitha dokumentet dhe informacionet e tjera në lidhje me projektin, qofshin këto tregtare apo teknike, dhe nuk duhet t'ia bëjë të ditura një pale të tretë, të gjithë apo një pjese të dokumentit apo informacionit, pa miratimin e palës tjetër, përveçse për qëllimin e përmbushjes së kushteve të kësaj Kontrate.
39.2 Paragrafi i mësipërm nuk do të zbatohet në shkallën që:
a) Ky informacion ka qenë në zotërim të Palës që bën zbulimin pa detyrimin e konfidencialitietit para zbulimit të tij nga zotëruesi i informacionit;
b) Ky informacion ishte përftuar nga një palë e tretë pa detyrimin e konfidencialitetit;
c) Ky informacion ka qenë për përdorim publik në kohën e zbulimit ndryshe nga shkelja e kësaj Kontrate; ose
d) Një informacion i tillë është i detyrueshëm për t'u nxjerrë sipas ligjit.
39.3 Asgjë në këtë Kontratë nuk do ta pengojë autoritetin të zbulojë nga informacioni konfidencial i koncesionerit:

a) Ndaj cilitdo enti qeveritar. Të gjitha entet qeveritare që marrin këtë informacion konfidencial do të kenë të drejtë t'ia japin më tej informacionin konfidencial departamenteve të tjera qeveritare, mbi bazën që informacioni të jetë konfidencial dhe të mos i zbulohet një pale që nuk është pjesë e departamentit qeveritar ose e një autoriteti;
b) Mbi bazën e "nevojës për njohuri" nga Konsulenti, kontraktori ose ndonjë person tjetër, të angazhuar nga autoriteti, me kusht që një person i tillë të bjerë dakord që ta ruajë këtë informacion konfidencial.

Neni 40

Kufizimet në përgjegjësi

40.1 Koncesionari nuk e kufizon përgjegjësinë e tij, për:
a) Vdekjen ose plagosjen personale të shkaktuar nga neglizhenca e tij ose nga neglizhenca e punonjësve, agjentëve ose nënkontraktorëve të tij; ose
b) Mashtrimin nga ana e tij ose nga punonjësit e tij në lidhje me dhe në zbatim të detyrimeve të marra përsipër në përputhje me dispozitat e kësaj Kontrate.

Neni 41

Sigurimi i aseteve

41.1 Gjatë gjithë kohëzgjatjes së Kontratës, me qëllim garantimin e një aktiviteti të pandërprerë, koncesionari duhet të bëjë sigurimin e përgjegjësisë ndaj palëve të treta, aseteve ekzistuese dhe të krijuara sipas vlerës kontabile të pasqyruar në bilanc, nga çdo ngjarje, rrethanë apo Forcë Madhore, brenda kufijve të përgjegjësisë që mbulohen me sigurim, jo më pak se 70% të vlerës së investuar. Për këtë qëllim, shoqëria koncesionare do të paraqesë çdo vit pranë autoritetit kontraktues dokumentin përkatës që vërteton sigurimin, lëshuar nga institucioni përkatës.
41.2 Sigurimi do të kryhet në përputhje me ligjin nr. 52/2014, "Për veprimtarinë e sigurimit dhe të risigurimit".

Neni 42

Garancitë e autoritetit

42.1 Autoriteti deklaron dhe garanton se, që nga data e kësaj Kontrate dhe gjatë periudhë së koncesionit:
a) Ai ka fuqinë dhe autoritetin e plotë për të ekzekutuar, realizuar dhe përmbushur detyrimet nën këtë Kontratë;
b) Kjo Kontratë përbën detyrimin e tij ligjor, të vlefshëm dhe ligjërisht detyrues që parashikohet në përputhje me kushtet e saj;
c) Do të mbrojë dhe nuk do të dëmtojë koncesionarin nga të gjitha pretendimet juridike të palëve të treta në lidhje me zotërimin paqësor (posedimin si pronë) të vendeve dhe aseteve të koncesionit.
42.2 Nëse infrastruktura ekzistuese për ngarkim-shkarkimin e anijeve që transportojnë hidrokarbure (përfshirë portin me bova MBM) nuk do të jetë e mjaftueshme për plotësimin e nevojave të tregut, atëherë autoritetit kontraktor i lind e drejta për ndërtimin e kapaciteteve të reja portuale.

42.3 Autoriteti kontraktues, me kërkesë të koncesionarit, merr përsipër të ndihmojë dhe të asistojë këtë të fundit në marrëdhëniet me të tretët, në mënyrë që të shmanget çdo pengesë, për t'i siguruar koncesionarit një gëzim të qetë të Portit dhe sheshit ku do të kryhen punimet në tokë, për realizimin e punimeve dhe operimin normal për realizimin e projektit.

Neni 43

Garancitë e koncesionarit

43.1 Koncesionari deklaron dhe garanton tek autoriteti se, që nga data e pajisjes me dokumen-tacionin e nevojshëm dhe gjatë periudhës së koncesionit:

a) Ka fuqinë dhe autoritet të plotë për të ekzekutuar, realizuar dhe përmbushur detyrimet nën këtë Kontratë dhe për të kryer transaksionet e parashikuar në të;

b) Ka pozitë dhe kapacitetin financiar për të ndërmarrë koncesionin;

c) Do të përmbushë detyrimet e tij me zellin e duhur profesional.

Neni 44

Sigurimi i Kontratës

44.1 Koncesioneri, me shpenzimet e tij, do t'i sigurojë autoritetit një sigurim kontrate të lëshuar nga një institucion bankar, që ushtron aktivitetin e saj, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, për një shumë të barabartë me 10 % të vlerës totale të investimit, sipas formës së parashikuar në shtojcën 18 të dokumenteve standarde.

44.2 Sigurimi i Kontratës do të shërbejë për të garantuar zbatimin në mënyrën e duhur dhe brenda afatit të parashikuar, të detyrimeve të Koncesionerit gjatë gjithë periudhës koncesionare.

44.3 Autoriteti do të kthejë sigurimin e Kontratës për koncesionarin pas kalimit të një periudhe prej 90 ditësh që nga data e mbarimit apo kalimit të kësaj Kontrate, me kusht që koncesionari të mos jetë në kushtet e mospërmbushjes së detyrimeve të tij sipas kësaj Kontrate. Koncesionari me shpenzimet e tij, i ka dorëzuar autoritetit sigurimin e Kontratës të lëshuar nga një bankë e nivelit të dytë për një shumë të barabartë me 10% të vlerës totale të investimit, sipas aneksit 5 të kësaj Kontrate.

44.4 Sigurimi i Kontratës do të shërbejë për të garantuar zbatimin e detyrimeve deri në përfundimin e afatit të kësaj Kontrate, në mënyrën dhe afatet e rëna dakord në këtë Kontratë dhe/ose anekset e saj.

44.5 Në rast se zgjidhja rezulton nga një mospërmbushje e koncesionarit, siç parashikohet në këtë Kontratë, autoriteti kontraktues ka të drejtë të marrë nga garancia e kontratës deri në atë shumë sa të mbulojë dëmet, pa i cenuar të drejtën autoritetit kontraktues për të kërkuar zhdëmtimin e dëmeve përtej shumave të marra nga garancia e Kontratës.

Neni 45

Nënkontraktimi

45.1 Koncesionari ka të drejtë të zhvillojë punime të ndryshme me nënkontraktim pas miratimit nga autoriteti në përputhje me planin e biznesit. Furnizuesit e pajisjeve, materialeve dhe/ose dërgesave nuk do të konsiderohen nënkontraktorë sipas kësaj Kontrate.

45.2 Koncesionari ka të drejtë të zhvillojë punime të ndryshme me nënkontraktim me kërkesë të autoritetit kontraktor në përputhje me planin e biznesit.

45.3 Me kërkesë të autoritetit kontraktor koncesionari mund të japë kontrata që janë minimalisht 30% e vlerës totale të kontratës së koncesionit te palët e treta. Për sa i përket nënkontraktimit do të zbatohen dispozitat që parashikojnë nenet 34 dhe 35 të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet".

45.4 Koncesioneri do të pajisë autoritetin me informacionin e mëposhtëm për nënkontraktuesin e propozuar:

- emrin e tij dhe adresën;
- qëllimet për të cilat nënkontaktuesi i propozuar do të kontraktohet, duke përfshirë qëllimin e çdo shërbimi që do të ofrohet nga nënkontraktuesi i propozuar; dhe
- çdo informacion i mëtejshëm i kërkuar në mënyrë të arsyeshme nga Autoriteti.

Neni 46

Transferimi i Kontratës

46.1 Koncesioneri nuk ka të drejtë të transferojë pjesërisht apo tërësisht të drejtat dhe detyrimet e marra përsipër me këtë Kontratë, përveçse kur një transferim i tillë miratohet me shkrim nga autoriteti kontraktues.

46.2 Palët deklarojnë që transferimi i kontratës do të realizohet në përputhje me përcaktimet e nenit 32, të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet".

PËRFUNDIMI I KONTRATËS

Neni 47

Mbarimi i Kontratës

47.1 Kontrata e koncesionit mbaron me përfundimin e afatit 35-vjeçar dhe sipas rastit, në përfundim të afateve të parashikuara në nenin 8.

47.2 Mbarimi i kontratës nuk e zhvesh koncesionerin nga detyrimi për pagimin e detyrimeve të prapambetura ndaj autoritetit kontraktues dhe të tretëve.

Neni 48

Zgjidhja e Kontratës nga autoriteti kontraktues

48.1 Autoriteti kontraktues mund ta zgjidhë këtë Kontratë, duke i dhënë koncesionarit një njoftim për zgjidhje, në qoftë se ka ndodhur një rast mospërmbushjeje nga koncesionari që është duke vazhduar për më shumë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë pas dërgimit nga autoriteti kontraktues te koncesionari të njoftimit për këtë

rast mospërmbushjeje nga koncesionari ose ka ndodhur një rast i Forcës Madhore, i cili vazhdon për një periudhë për më shumë se 6 (gjashtë) muaj.
48.2 Plani i rregullimit
a) Brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas dërgimit të njoftimit nga autoriteti kontraktues te koncesionari për ekzistencën e një rasti mospërmbushjeje nga koncesionari, koncesionari mund t'i propozojë autoritetit kontraktues një plan rregullimi. Brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas marrjes së tij, autoriteti kontraktues do të shprehet nëse e pranon ose e refuzon këtë plan rregullimi, si dhe do të njoftojë menjëherë koncesionarin për refuzimin ose pranimin.
b) Nëse autoriteti kontraktues e refuzon planin e rregullimit, koncesionari do të ketë të drejtën e një periudhe 10-ditore (dhjetëditore) për të ndrequr rastin e mospërmbushjes (që nga data e njoftimit për refuzimin nga autoriteti kontraktues), periudhë pas së cilës autoriteti kontraktues mund ta zgjidhë këtë Kontratë, duke i dhënë koncesionarit njoftim për zgjidhje nëse rasti përkatës i mospërmbushjes nuk është ndrequr ende.
c) Nëse autoriteti kontraktues e miraton planin e rregullimit, miratim i cili nuk do të refuzohet në mënyrë të paarsyeshme, koncesionarit do t'i kërkohet të zbatojë me përpikëri këtë plan rregullimi. Nëse koncesionari nuk e ka ndrequr këtë rast mospërmbushjeje në mbarim të periudhës kohore të përcaktuar në planin e rregullimit, autoriteti kontraktues do të ketë të drejtë t'i japë koncesionarit njoftim për zgjidhje.
48.3 Në rast të zgjidhjes së Kontratës në mënyrë të njëanshme nga autoriteti kontraktues pa asnjë shkak ligjor, autoriteti do t'i njohë koncesionarit investimin e kryer deri në momentin e zgjidhjes së Kontratës. Në lidhje me pretendimet e koncesionarit, për detyrimet e tjera (dëmi i shkaktuar, fitim i munguar), palët deklarojnë se do t'i zgjidhin me mirëkuptim, në rast të kundërt kompetente do të jetë Gjykata e Arbitrazhit në zbatim të nenit 61.
48.4 Autoriteti kontraktor mund të ndërpresë kontratën në çdo kohë nëse koncesionari falimenton ose bëhet i paaftë të paguajë.

Neni 49

Zgjidhja e Kontratës nga koncesionari

49.1 Koncesionari mund ta zgjidhë këtë Kontratë duke i dhënë autoritetit kontraktues një njoftim për zgjidhje bazuar në një rast mospërmbushjeje nga autoriteti kontraktues, i cili nuk është kryer brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditëve nga njoftimi i tij tek autoriteti kontraktues ose ka ndodhur një rast i Forcës Madhore, i cili vazhdon për një periudhë për më shumë se 6 (gjashtë) muaj.

Neni 50

Njoftimi i përfundimit

50.1 Secila nga Palët që i japin fund kësaj Kontrate, në rastet e parashikuara në të, do ta bëjë këtë me anë të një njoftimi me shkrim, i cili i dërgohet Palës tjetër (njoftim përfundimi). Njoftimi i përfundimit duhet të përmbajë:
a) Detajet e duhura duke nënvizuar ngjarjen e shkakut;

b) Datën e përfundimit, e cila duhet të jetë jo më parë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga data e njoftimit të përfundimit;
c) Përfundimi i pagesës, përfshirë dhe hollësitë e llogaritjes nga kjo; dhe
d) Çdo informacion tjetër të rëndësishëm.

Neni 51
Procedura e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve

51.1 Nëse ndërmjet autoritetit dhe koncesionerit do të lindë ndonjë çështje që përbën shqetësim, atëherë Palët do të bëjnë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për ta zgjidhur një çështje të tillë në mënyrë sa më të shpejtë dhe praktike që të jetë e mundshme, në atë nivel që një mosmarrëveshje e tillë do të krijohet. Minimalisht, palët do të sigurojnë se e kanë diskutuar çështjen në dritën e fakteve që lidhen me çështjen, që e kanë kaluar atë nëpër nivelet operative, menaxheriale dhe ekzekutive të shqyrtimit (sipas mundësisë) dhe se kanë bërë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të arritur në një zgjidhje me mirëkuptim.

Neni 52
Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

52.1 Kur Palët nuk arrijnë një zgjidhje për mosmarrëveshjen, ato do të përpiqen t'i zgjidhin me mirëkuptim, duke përdorur procesin e shkallëzimit, përpara nisjes së një procedure alternative të zgjidhjes së mosmarrëveshjes nëpërmjet emërimit të një eksperti apo grupi ekspertësh.
52.2 Kur lind një çështje, e cila nuk mund të zgjidhet në atë nivel që kjo çështje lind, atëherë autoritetit ose koncesionari mund ta dërgojnë atë pranë nivelit tjetër në procesin e shkallëzimit.
52.3 Procesi i shkallëzimit synon të jetë një udhëzues për palët lidhur me zgjidhjen e çështjeve në mënyrë po aq të shpejtë sa ato lindin. Synimi nuk është që procesi i shkallëzimit të funksionojë në mënyrë jofleksibël apo në një mënyrë të tillë që pengojë zgjidhjen e një çështjeje në nivelin më të përshtatshëm dhe sa më shpejt që të jetë e mundur.
52.4 Kur, në çdo nivel, vendoset që çështja ka kaluar nëpër shkallë sipas mënyrës së duhur, Palët do të bëjnë të gjitha përpjekjet e arsyeshme për ta zgjidhur çështjen.
52.5 Kur pranohet një zgjidhje, vendimi së bashku me planin e zbatimit, do të raportohen me shkrim.
52.6 Kur një çështje nuk mund të zgjidhet në një nivel, atëherë ajo do të kalohet në nivelin tjetër më të lartë në përputhje me paragrafin 53.4.

Neni 53
Procedura e shkallëzimit

53.1 Përveç rastit kur një çështje kërkon zgjidhje të shpejtë, ku veprimet e autoritetit janë ose mund të ndikohen negativisht ose kur secila Palë mund të pësojë kosto domethënëse, si rezultat i mos-zgjidhjes së çështjes, referimi i çështjes do të bëhet me raport të shkruar për te niveli tjetër nga Pala e cila referon çështjen. Raporti do të përmbajë, të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. emrin dhe adresën e iniciatorit;

2. datën kur është ngritur çështja për herë të parë;
1. përshkrimin e çështjes, duke përfshirë çdo histori me probleme të ngjashme;
2. implikimet e çështjes, seriozitetin e saj dhe shkallën e urgjencës që kërkohet;
1. një vlerësim të kostos aktuale dhe potenciale të çështjes;
2. emrat dhe adresat e të tjerëve të përfshirë, të cilët mund të ketë nevojë të konsultohen.

53.2 Brenda 5 ditë pune nga marrja e vendimit për shkallëzimin, iniciatori dhe homologu i tij do të përgatisin dhe do të pranojnë një raport për nivelin tjetër dhe homologut do t'i jepet një kopje e raportit. Kur raporti nuk mund të pranohet, atëherë çdo vërejtje shtesë që mund të kërkojë Pala tjetër, do t'i bashkëlidhet raportit.
53.3 Sapo raporti të jetë dorëzuar, personat përkatës të nivelit të dhënë do të kontaktojnë me njëri-tjetrin, sa më shpejt që të jetë e mundur, për të zgjidhur çështjen që është subjekt i referimit brenda një periudhe shtesë prej 5 ditësh pune pas së cilës çështja do të referohet në nivelin pasardhës ose, do të zbatohen, në vijim të referimit të nivelit 4, procedurat e përcaktuara në paragrafin 61.3.
53.4 Nivelet e shkallëzimit janë si vijon:

Niveli	**Autoriteti**	**Koncesioneri**
Niveli 1	Njësia e zbatimit të projektit	Drejtori i projektit
Niveli 2	Titullari i autoritetit kontraktues	Menaxheri i përgjithshëm i shoqërisë koncesionare

Neni 54

Penaliteti në rast mospërmbushjeje detyrimesh

54.1 Në rast mospërmbushje të detyrimeve kontraktuale nga ana e koncesionarit atëherë ai detyrohet të paguajë penalitet në masën 10.000 (dhjetë mijë) lekë në ditë.
54.2 Pavarësisht nga penaliteti i mësipërm, koncesionari nuk do të zhvishet nga përgjegjësia për të përmbushur detyrimin kontraktual.

Neni 55

Pasojat e përfundimit

55.1 Mbarimi i afatit të përfundimit, apo të përfundimeve të tjera të kësaj Kontrate (sido që të ndodhë ajo), nuk duhet të cenojë të drejtat apo ligjshmërinë e çdonjërës prej palëve, as dhe hyrjen në fuqi apo vazhdimësinë e ndonjë dispozite në këtë Kontratë, e cila në mënyrë të qartë apo të nënkuptuar, ka si qëllim të hyjë në fuqi apo të vazhdojë të jetë në fuqi pas mbarimit të afatit të përfundimit, ose të

përfundimit të pjesshëm, që përfshin pa kufizim dispozitat e nenit "Konfidencialiteti", "Kufizimet për përgjegjshmërinë", pasojat e përfundimit, ndarja, Kontrata si një e tërë, ligji rregullues dhe juridiksioni, duhet të veprojë edhe pas përfundimit apo mbarimit të kësaj Kontrate.

DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 56

Marrëveshja e Palëve

56.1 Asgjë në këtë Kontratë nuk ka për qëllim që të krijojë një ortakëri apo një marrëdhënie ligjore të çfarëdolloji që mund të shtonte përgjegjësi mbi njërën Palë për veprimin apo mosveprimin e Palës tjetër apo që të autorizonte secilën nga Palët që të veprojë si agjent për Palën tjetër. Asnjëra nga Palët nuk do të ketë autoritetin që të bëjë përfaqësime apo të veprojë në emër të Palës tjetër apo të angazhojë palën tjetër në çfarëdo mënyre.

Neni 57

Ndarja

57.1 Nëse cilado nga dispozitat e kësaj Kontrate vlerësohet si e pavlefshme, e paligjshme apo e pazbatueshme, për çfarëdo arsye dhe nga cilado gjykatë apo juridiksion kompetent, kjo dispozitë do të ndahet pa sjellë pasoja për dispozitat që mbeten. Nëse një dispozitë e kësaj Kontrate që është themelore për përmbushjen e qëllimit të kësaj Kontrate gjykohet se është e pavlefshme në çfarëdo shtrirje, koncesionari dhe autoriteti do të fillojnë menjëherë negociatat në mirëbesim për ta rregulluar këtë pavlefshmëri.

Neni 58

Sigurime të mëtejshme

58.1 Secila Palë merr përsipër me kërkesën e Palës tjetër dhe me shpenzimet e Palës që e kërkon që të kryejë të gjitha veprimet dhe të sigurojë të gjitha dokumentet që mund të jenë të nevojshme për t'i dhënë fuqi kuptimit të kësaj Kontrate.

Neni 59

Kontrata si një e tërë

59.1 Kjo Kontratë, së bashku me dokumentet bashkëngjitur, përbën Kontratën si një e tërë në lidhje me çështjet e trajtuara në të dhe sundon mbi, zhvlerëson dhe shfuqizon çdo Kontratë të mëparshme ndërmjet Palëve në lidhje me çështje të tilla pavarësisht nga termat e cilitdo rregullim apo cilësdo kontratë të mëparshme që kanë shprehur se nuk do të përfundojnë.

59.2 Secila nga palët njeh dhe bie dakord se me hyrjen në këtë Kontratë dhe në dokumentet e referuara në të, ajo nuk do të përfitojë asnjë dëmshpërblim në lidhje me këtë, çfarëdo deklarate, përfaqësimi, garancie apo detyrimi të marrë përsipër (qoftë e bërë nga neglizhenca apo pa faj) të ndryshme nga sa është thënë në

mënyrë të shprehur në këtë Kontratë. Rregullimi i vetëm i mundshëm për secilën palë në këtë Kontratë në lidhje me deklarime, përfaqësime, garanci apo kuptime të tilla do të jenë për raste të shkeljes së Kontratës sipas termave të kësaj Kontrate.

Neni 60

Njoftimet

60.1 Cilado njoftime të dhëna sipas apo në lidhje me këtë Kontratë do të jenë me shkrim, të nënshkruara nga apo në emër të Palës që e bën njoftimin dhe do të njoftohet përmes dërgimit personalisht apo dërgimit të regjistruar të parapaguar apo poste të regjistruar në adresën dhe në vëmendjen e Palës përkatëse për këtë qëllim apo në atë adresë që Pala mund të ketë përcaktuar në përputhje me këtë nen. Njoftimet nuk do të dërgohen me postë elektronike.

60.2 Çdo Kërkesë për ndryshim do të jetë me shkrim dhe e nënshkruar.

60.3 Adresat për njoftime dhe komunikime sipas kësaj Kontrate janë:

Autoriteti kontraktues:
Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
Sheshi "Skënderbej", nr. 5
Tirana, Albania
Attn: Ministri

Koncesionari:
Shoqëria koncesionare Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)
Porto Romano, Durrës

60.4 Do të quhet se një njoftim është marrë:

1. nëse është dërguar personalisht, në kohën e dërgimit; dhe
2. në rast të dërgimit të parapaguar me postë të klasit të parë, tri ditë pune që nga dita e postimit.

Neni 61

Ligji rregullues dhe juridiksioni

61.2 Kjo Kontratë do të rregullohet dhe do të interpretohet në përputhje me ligjet e Republikës së Shqipërisë.

61.3 Çdo kundërshti, mosmarrëveshje apo ankesë midis palëve kontraktuese që lind ose ka lidhje me zbatimin dhe interpretimin e kësaj Kontrate koncesioni, do të zgjidhet me mirëkuptim midis tyre duke u bazuar në vullnetin e mirë.

61.4 Në rast se zgjidhja me mirëkuptim midis tyre duke u bazuar në vullnetin e mirë dështon, atëherë mosmarrëveshja mes Palëve do të zgjidhet përmes arbitrazhit ndërkombëtar, referuar rregullave të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë Paris (ICC Rules).

61.5 Vendi i arbitrazhit do të jetë Parisi, ndërsa gjuha e arbitrazhit do të jetë gjuha angleze.

61.6 Në rastin e mosmarrëveshjes, në varësi të vlerës së mosmarrëveshjes, Palët do të bien dakord në lidhje me numrin e arbitrave. Në rast se do të jemi para rastit që mosmarrëveshja do të gjykohet nga tre arbitra, atëherë

secila nga palët ka të drejtë të zgjedhë nga një Arbitër dhe së bashku do të bien dakord me kryearbitrin, i cili do të ketë nacionalitet të ndryshëm nga Palët në konflikt.
61.7 Në rast se palët nuk do të arrijnë të bien dakord, atëherë kryearbitri do të zgjidhet nga Sekretariati i Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë Paris, duke iu referuar në çdo rast rregullave të ICC në fuqi në momentin që kjo Kontratë bëhet efektive.
61.8 Fillimi apo vazhdimi i negociatave për zgjidhje me dialog apo i procedurave gjyqësore nuk do të pezullojë zbatimin e projektit sipas objektit të kontratës dhe nuk do të çlirojë palët nga detyrimet e marra përsipër me anë të kësaj Kontrate.

Neni 62

Praktikat e korruptuara, konflikti i interesit dhe kontrolli i procesverbaleve

62.1 Autoriteti kontraktor mund t'i kërkojë gjykatës të deklarojë të paligjshme kontratën nëse zbulon se kontraktori ka kryer veprime të korruptuara.
62.2 Koncesionari nuk duhet të ketë lidhje (të tashme ose të shkuara) me asnjë konsulent ose ent që ka marrë pjesë në përgatitjen e dokumenteve të tenderit për këtë koncesion/partneritet publik privat.
62.3 Koncesionari duhet të lejojë autoritetin kontraktor të inspektojë llogaritë dhe regjistrat që kanë lidhje me zbatimin e kontratës ose t'i kontrollojë ato me anë të kontrollorëve të emëruar nga Autoriteti Kontraktor.

Neni 63

Hyrja në fuqi e Kontratës së koncesionit

62.1 Kontrata e koncesionit u hartua në 4 kopje të njëjta, në gjuhën shqipe, dhe do të hyjë në fuqi pas miratimit nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Republikës së Shqipërisë dhe pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Amendimet e kontratës së koncesionit:

LIGJ
Nr. 13/2018

PËR MIRATIMIN E SHTESËS SË KONTRATËS SË KONCESIONIT TË FORMËS "BOT" (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS, MIRATUAR ME LIGJIN NR. 104/2015, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË DHE SHOQËRISË KONCESIONARE "PORTI MBM (*MULTY BUOY MOORING*)"

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

KUVENDI

I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Miratohet shtesa e kontratës së koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, miratuar me ligjin nr. 104/2015, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)", sipas tekstit bashkëlidhur këtij ligji.

Neni 2

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

Miratuar në datën 15.3.2018

Shpallur me dekretin nr. 10750, datë 3.4.2018 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta

SHTESË E KONTRATËS SË KONCESIONIT

TË FORMËS "BOT" (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË DHE SHOQËRISË KONCESIONARE "PORTI MBM (*MULTY BUOY MOORING*)"

Kjo shtesë e kontratës së koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)", është nënshkruar në datë .12.2017, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, me adresë në bulevardin "Dëshmorët e Kombit", nr. 1, Tiranë, Shqipëri (këtu e më poshtë referuar si "Autoriteti kontraktues"), përfaqësuar nga z. Damian Gjiknuri, ministër i Energjisë dhe Industrisë dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)", përfaqësuar nga z. Mirgen Nikaj, administrator i shoqërisë (këtu e më poshtë referuar si "Koncesionari");

Meqenëse:

A. Ndërmjet ish-Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)", më datë 21.7.2015, është firmosur një kontratë koncesioni e formës "BOT", e cila më pas u miratua nga Kuvendi i Republikës së Shqipërisë me ligjin nr. 104/2015, "Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (*Multy Buoy Mooring*)";

B. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në bazë të VKM-së nr. 504, datë 13.9.2017, "Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë", është ministria përgjegjëse për shfrytëzimin e porteve dhe Autoritet kontraktues në lidhje me koncesionet në këtë sektor;

C. Shoqëria Porti MBM ka paraqitur kërkesë në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë për ndryshimin e kontratës koncesionare, që ka si qëllim garantimin e funksionimit të linjës principiale teknologjike të paraqitur në kontratën fillestare, nga kushtet e paparashikuara teknike;

Ç. Palët njohin dhe pranojnë faktin që ndryshimet e propozuara nuk kanë si qëllim ndryshimin e kushteve të tjera thelbësore të kontratës koncesionare; si dhe

D. Ministria e Infrastrukturës gjen të argumentuar kërkesën e shoqërisë, që kërkon ndryshimin e elementeve të veçanta të strukturës së objekteve të përfshira në këtë projekt, për shkak të ndryshimeve të situatës reale në terren;

Bazuar mbi kushtet, të drejtat dhe detyrimet e përcaktuara në këtë Kontratë, Palët bien dakord si më poshtë:

Neni 1

Pika 1 e nenit 16 ndryshohet si më poshtë:

16.1 Vlera që koncesionari do të investojë në këtë koncesion është 14.500.000 (katërmbëdhjetë milionë e pesëqind mijë) dollarë, si më poshtë:

i) Studim dhe zhvillim paraprak me vlerë prej 153,000 USD;

ii) Faza përgatitore e terrenit me vlerë prej 6,903,000 USD;

iii) Faza ndërtim/zhvillim (materiale dhe pajisje; mjete dhe makineri; kosto pune) me vlerë prej 7,138,000 USD;

iv) Faza ndërtim/zhvillim me vlerë prej 306,000 USD.

Neni 2

Aneksi 1 i kontratës koncesionare zëvendë-sohet me aneksin 1/1 bashkëlidhur kësaj shtese kontrate.

Neni 3

Tabela e detajimit të investimit të përcaktuar në aneksin 3 të Kontratës zëvendësohet me tabelën bashkëlidhur kësaj shtese kontrate.

Neni 4

Koncesionari dhe shoqëria koncesionare gjatë ndërtimit dhe operimit të koncesionit do zbatojnë legjislacionin në fuqi për peshkimin dhe atë mjedisor, si dhe çdo detyrim dhe angazhim tjetër të marrë përsipër në kontratën koncesionare.

Neni 5

Kjo kontratë është nënshkruar në tri kopje dhe secila ka të njëjtën vlerë. Kjo kontratë, pasi të nënshkruhet nga Palët, hyn në fuqi pas hyrjes në fuqi të ligjit që do ta miratojë.

Për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë
Z. Damian Gjiknuri

Për shoqërinë Porti MBM
Z. Mirgen Nikaj

LIGJ

Nr. 58/2020

PËR MIRATIMIN E SHTESËS SË KONTRATËS SË KONCESIONIT TË FORMËS "BOT" (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS, MIRATUAR ME LIGJIN NR. 104/2015, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË DHE SHOQËRISË KONCESIONARE "PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)", TË NDRYSHUAR

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

KUVENDI

I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Miratohet shtesa e kontratës së koncesionit të formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto- Romano, Durrës, miratuar me ligjin nr. 104/2015, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBM (Multy Buoy Mooring)", të ndryshuar, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

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

KRYETAR

Gramoz Ruçi

Miratuar në datën 30.4.2020

KONTRATË SHTESË KONCENSIONI

PËR SHTESË NË KONTRATËN E KONCESIONIT TË FORMËS "BOT" (NDËRTIM, SHFRYTËZIM DHE TRANSFERIM) TË NJË PORTI TË LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS, MIRATUAR ME LIGJIN NR. 104/2015, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË DHE SHOQËRISË KONCESIONARE "PORTI MBM (MULTY BUOY MOORING)", TË NDRYSHUAR

E lidhur sot më datë 31.3.2020, midis palëve kontraktuese si më poshtë:

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në cilësinë e Autoritetit Kontraktues, përfaqësuar me autorizimin nr. 1883/1 prot., datë 18.2.2020, nga zëvendësministri, z. Ilir Bejtja, shtetas shqiptar, madhor dhe me zotësi të plotë juridike për të vepruar.

dhe

Shoqëria koncesionare "Porti MBM (Multy Buoy Mooring)" sh.p.k., regjistruar si person juridik në Qendrën Kombëtare të Biznesit me NUIS L51621501S, me seli ne adresën Porto- Romano, Durrës, përfaqësuar nga administratori, z. Ahmet Kastrati shtetas shqiptar, madhor dhe me zotësi të plotë juridike për të vepruar.

Palët, të cilët me vullnetin e tyre të lirë, bien dakord si më poshtë:

Të lidhin këtë kontratë koncesioni shtesë, si pjesë përbërëse e kontratës së koncesionit e miratuar me ligjin nr. 104/2015 "Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës 'BOT' (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare Torti MBM (Multy Buoy Mooring)" dhe të ndryshuar me ligjin nr. 13/2018.

Hyrje

Duke pasur parasysh që:

1. Ndërmjet ish-Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare "Porti MBMMuUyBuoyMooring", më datë 21.7.2015, është firmosur një kontratë koncesioni e formës "BOT", e cila më pas u miratua nga Kuvendi i Republikës së Shqipërisë me ligjin nr. 104/2015, "Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës 'BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë koncesionare Torti MBM (Multy Buoy Mooring"''", të ndryshuar me ligjin nr. 13/2018;

2. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në bazë të VKM-së nr. 504, datë 13.9.2017, "Për përcaktimin efushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës Energjisë", është ministria përgjegjëse për shfrytëzimin e porteve dhe autoritet kontraktues në lidhje me koncesionet në këtë sektor;

3. Shoqëria "Porti MBM" ka paraqitur me shkresën nr. 24/01, datë 24.2.2020, në Ministrinë e Infrastrukturësdhe Energjisë, kërkesën për shtesë në kontratën e koncesionit, e cila ka si qëllim shfrytëzimin maksimal të kapaciteteve të portit;

4. Palët njohin dhe pranojnë faktin që shtesa e propozuar nuk ka si qëllim ndryshimin e kushteve të tjerathelbësore të kontratës koncesionare; si dhe

5. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë gjen të argumentuar kërkesën e shoqërisë, që kërkon tëshfrytëzojë maksimalisht kapacitetet e portit;

Bazuar mbi kushtet, të drejtat dhe detyrimet e përcaktuara në këtë kontratë, palët bien dakord si më poshtë:

Neni 1

Në fund të pikës 3.1, të nenit 3 "Objekti i koncesionit" shtohet fjalia:

"Koncesionari mund të ngarkojë-shkarkojë dhe përpunojë në këtë port, anije që transportojnë mallra të tjera.".

Neni 2

Aneksi 1/1 i kontratës koncesionare, të ndryshuar, zëvendësohet me aneksin 1.1 bashkëlidhur kësaj shtese kontrate.

Neni 3

Kjo kontratë është nënshkruar në 4 (katër) kopje dhe secila ka të njëjtën vlerë. Kjo kontratë, pasi nënshkruhet nga palët, hyn në fuqi pas hyrjes në fuqi të ligjit që do ta miratojë.

Palët

AUTORITETI KONTRAKTUES

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë Përfaqësuar nga:

z. Ilir Bejtja

SHOQËRIA KONCESIONARE "Porti MBM (Multy Buoy Mooring)"" sh.p.k.
Përfaqësuar nga: z. Ahmet Kastrati

ANEKSI 1.1

POZICIONI GJEOGRAFIK - "Porti MBM", Porto-Romano. Dunes

Pjesa e pare:

Zona e individualizuar ku do te vendosen bovat MBM, ndodhet në afërsi të bregdetit shqiptar mbi 2,500 m nga vija bregdetare në afërsi të Porto-Romanos. Durrës, brenda koordinatave:

Pjesa e dytë është pjesa e distributorëve shpëmdarës. Distributorët shpëmdarës shërbejnë për lidhjen e operatorëve të ndryshëm që duan të shfrytëzojnë Portin MBM. Salla e kontrollit ndodhet në koordinatat: Pika"Pl" N-41°22'32 520"

E-19°25'19 200"

Për të kryer operacionet në tokë duhet një sipërfaqe toke prej 3,850 m2. Kjo sipërfaqe është paralel me rrugën ekzistuese për në Romano-Porto me distancë 12 ml nga aksi i saj, për të mos penguar edhe zgjerimin në perspektivë të kësaj pjese të rrugës. Sipërfaqja e nevojshme është në formë paralelogrami (me gjatësi mesatare) 77 ml dhe gjerësi 50 ml dhe me sipërfaqe 3,850 m2. Brenda këtij sheshi duhet të ndërtohet infrastruktura e nevojshme për shfrytezimin optimal të portit MBM. Për përmirësimin e shërbimit të operacioneve në tokë do të përdoret edhe një sipërfaqe prej 7315 m e cila është në posedim dhe përdorim nga koncesionari. referuar kartelave të pasurive në ZK 3184, nr. pas 93/2, dhe nr. pas 94/2 Pjesa e tretë është e ndarë në tre sektorë:

1. Sektori i argjinaturës mbajtëse të tubave me shtrirje nga vija e intercektimit të tokës me detin megjatësi 1378ml, në det, me profil gjatësor nga +/-0.00 deri në thellësinë -10.00 me gjerësi të pjesës së sipërme të argjinaturës 10 ml.

Koordinatat gjeografike të kësaj argjinature janë:

Pika"P2" N-41°22'25.07148" Pika"P3" N-41°22'33.29830"

E-19°24'49.41114" E-19°25' 18.43707

Pika"P4" N-41°21'49.92000" Pika"P5" N-41°2r50.48000" E-19°24'32.30000" E-19°24'35.27000"

2. Sektori i shtrirjes së tubave nga argjinatura në taban të detit është me gjatësi mbi 1250ml deri nësektorin e bovave të lidhura me Plemin.

Tubacionet për sektorin a dhe b do të jenë me diametër 323.9 mm. Keto tubacione janë të mbrojtur me shtresë gome, dy prej te cileve jane të veshur me beton me trashësi 2 cm, për ruajtjen nga goditjet mekanike të mundshme dhe ai që do të shërbejë për transportimin e bitumit do të jetë i pajisur me kundërtub për kontrollin e temperatures.

c-Në anën jugore të kësaj argjinature ndodhen kalatat 1,2,3 për akostimin dhe përpunimin e mjeteve lundruese që transportojnë hidrokarbure, të pozicionuara përgjatë argjinaturës.

Tubacionet që do të shërbejnë për transportimin e lëndëve hidrokarbure, si psh: diesel, benzene, mazut, solare naphta, biokarbonat, bitum, naftë bruto, etj., duhet të përmbushin standardet në fuqi.

Pjesa e katërt:

Është argjinatura mbrojtëse e strukturës e vendosur në anën jugore të saj, me formë planimetrike si në skicën me sipër. Kjo strukturë është me gjatësi mbi 500 ml, me konfiguracionin e tillë që të përballojë dallgëzimin maksimal të detit dhe për mbrojtjen e gjithë strukturës në det.

Në gjatësinë e kësaj argjinature vendosen kalatat Jug-Lindore me numër 4,5,6 për përpunimin e mjeteve lundruese që transportojnë mallra të tjera.

Koordinata gjeografike të kësaj argjinature janë:

Pika"P6" N- 41°22'15.47132" Pika"P7" N-41°22'08.19861"

E-19°25'06.45369" E- 19°24'47.41062"

Pika"P8" N-41°22'07.89630" Pika"P9" N-41°22'09.16808"

E-19°24'43.12646" E- 19°24'38.71361"

Pika"P10" N-41 °22'12.34902" Pika "Pl 1" N-41°22'16.33018"

E-19°24'34.95584" E- 19°24'33.96351"

3. INFORMACION MBI QENDRAT E BANUARA NË ZONËN KU PROPOZOHET PROJEKTI

Qarku i Durrësit zë një sipërfaqje prej 76 mijë ha dhe shtrihet në ultësirën perëndimore të Shqipërisë qendrore. Qarku përfshin tre bashki: Durrrës, Shijak dhe Krujë. Sipas të dhënave më të fundit të INSTAT1 i gjithë qarku ka një popullsi prej 292.029 banorë, nga e cila rreth 75% është e përqëndruar në Bashkinë Durrës. Ndryshimet demografike janë më të dukshme në Bashkinë e Durrësit dhe veçanërisht në qytetin e Durrësit, Njësitë Administrative Sukth, Rrashbull, Xhafzotaj dhe Katundi i Ri. Bashkia e Durrësit shtrihet nga Kepi i Rodonit në veri deri tek Përroi i Agait, pas Shkëmbit të Kavajës me një sipërfaqe prej 43 km^2 dhe lartësi mesatare 2-6 m mbi nivelin e detit. Qyteti zë pjesën perëndimore me koordinata 41° 18" 40' gjerësi gjeografike veriore deri në 19° 26" 21' gjatësi gjeografike lindore, me sipërfaqje 1.626 ha. Vija e përgjithshme kufitare është 121,3 km (52,4 km kufij tokësore, 61,8 km kufij detarë dhe 7,1 km kufij lumorë). Qarku i Durrësit kufizohet në veri me Qarkun e Lezhës, në veri-lindje me Qarkun e Dibrës, në lindje dhe jug me Qarkun e Tiranës ndërsa në perëndim laget nga Deti Adriatik.

Klima e Qarkut të Durrësit karakterizohet nga tiparet e klimës mesdhetare, me dimër të butë dhe të lagësht dhe verë të nxehtë dhe të thatë. Faktorët që përcaktojnë klimën e kësaj zone janë:

- Prania e detit që siguron një dimër të butë dhe verë të nxehtë;

- Influenca e cikloneve dhe anticikloneve të cilat rregullojnë klimën në të gjithë territorin;

1 http://instat.gov.al/media/8305/population-on-1-january-2021.pdf

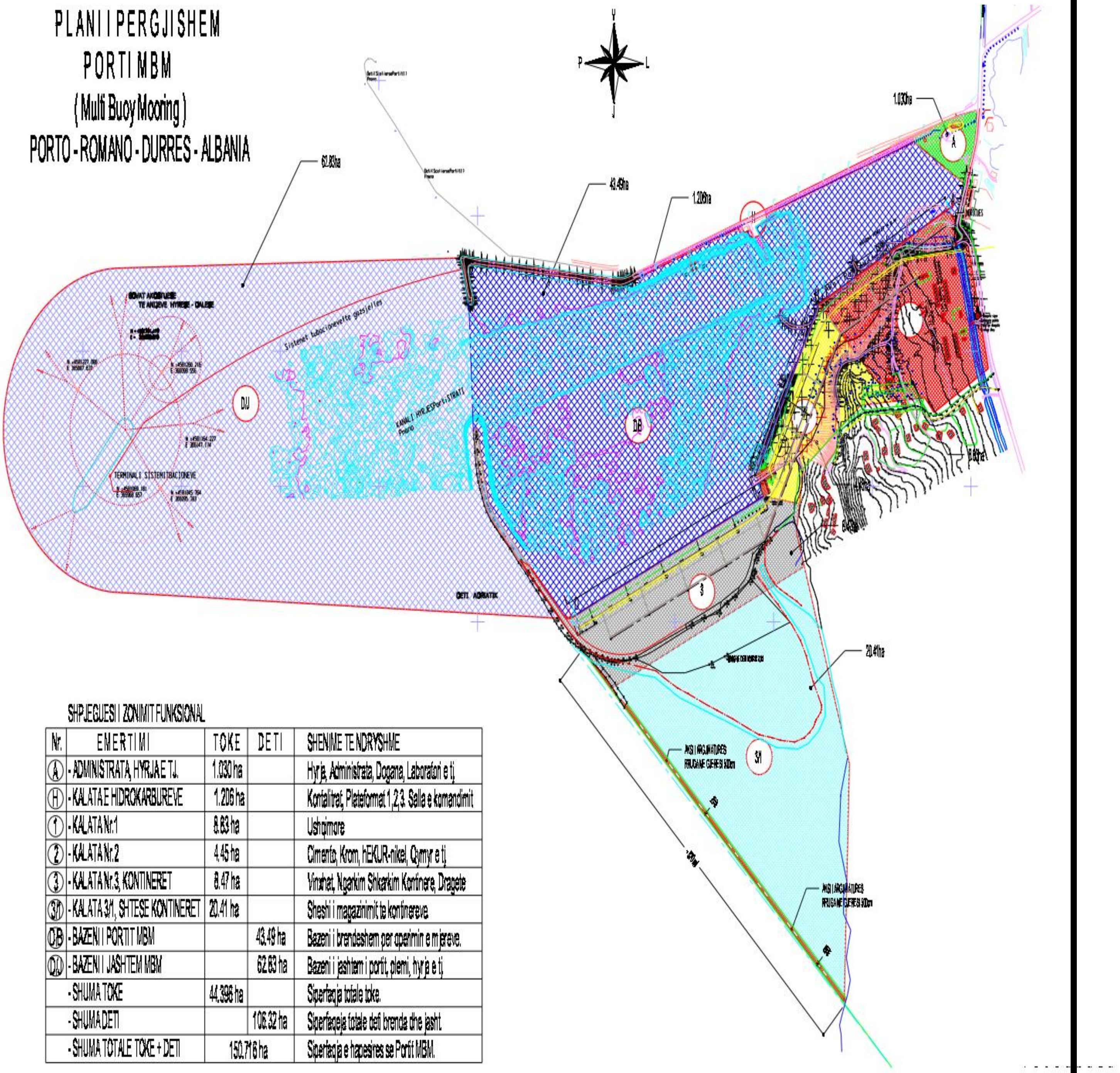
- Sasia mesatare e reshjeve e cila është 963,4 mm/vit ose 116 ditë në vit.

- Relievi kryesisht fushor dhe me përbërje të pakta kodrinore, me lartësi deri në 200 m mbi nivelin e detit.

- Temperatura mesatare vjetore e ajrit është 16° C dhe me rreth 2.026 orë me diell në vit.

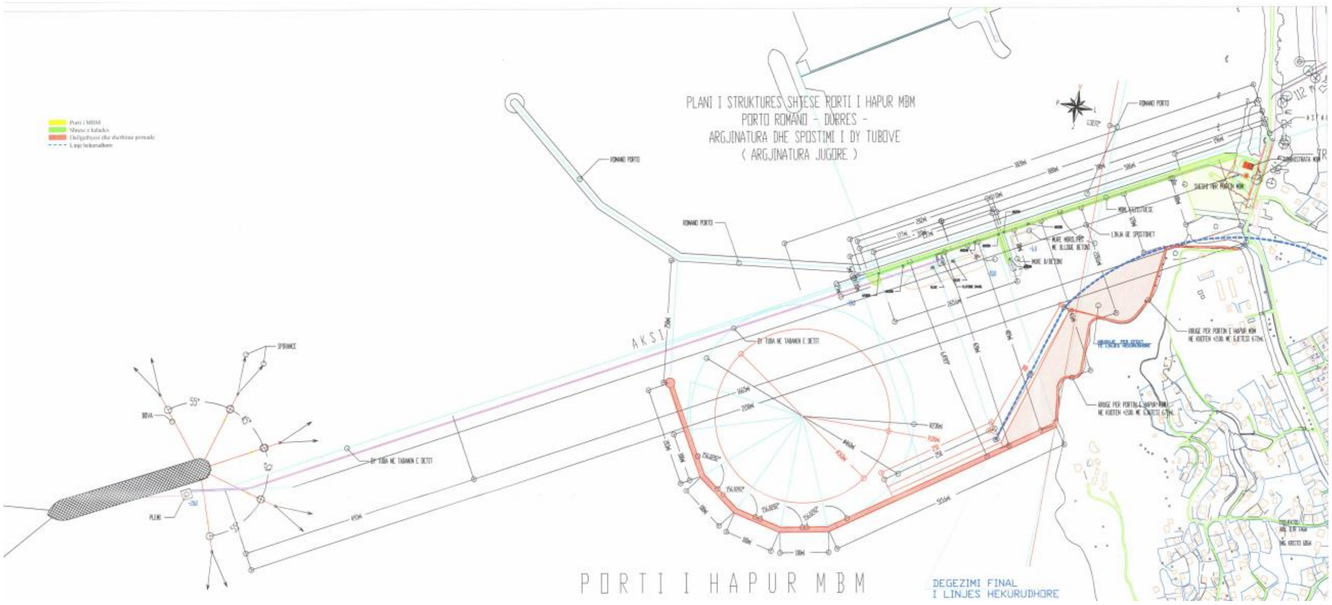
Aktiviteti i shoqërisë ushtrohet në zonën e Porto Romanos, pjesë e Bashkisë Durrës, konkretisht e pozicionuar në pjesën veriore të Bashkisë rreth 6 km nga qendra e qytetit të Durrësit dhe 44 km nga Tirana. Zona e Porto Romanos është kryesisht fushore (e sheshtë) me dy hapësira kodrinore me lartësi rreth 50-70 m në skajet veriore dhe jugore të zonës. Zona ka bimësi të ulët, kryesisht shkurre dhe nuk vërehen pemë të larta. Dendësia e popullsisë është e ulët dhe e përqëndruar në largësi mbi 500 m nga zona e aktivitetit.

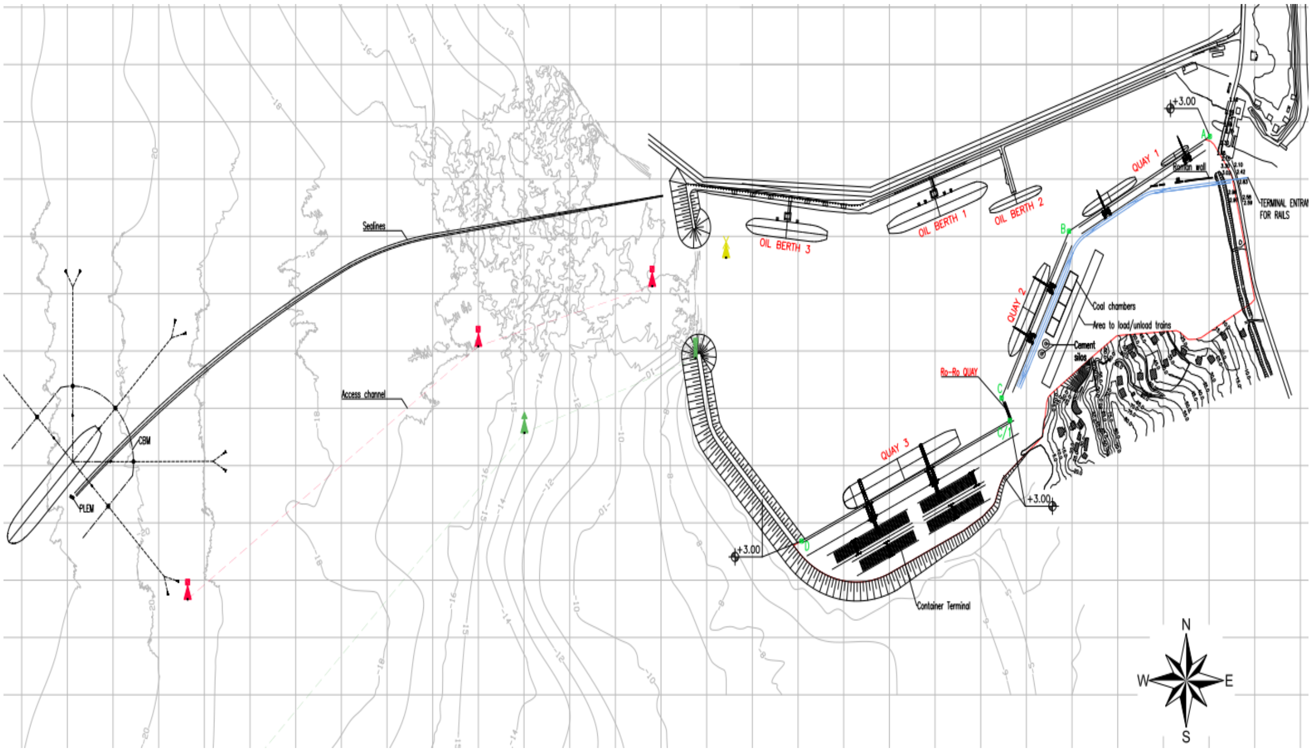
4. SKICA DHE PLANIMETRITË E OBJEKTEVE DHE STRUKTURAVE TË PROJEKTIT



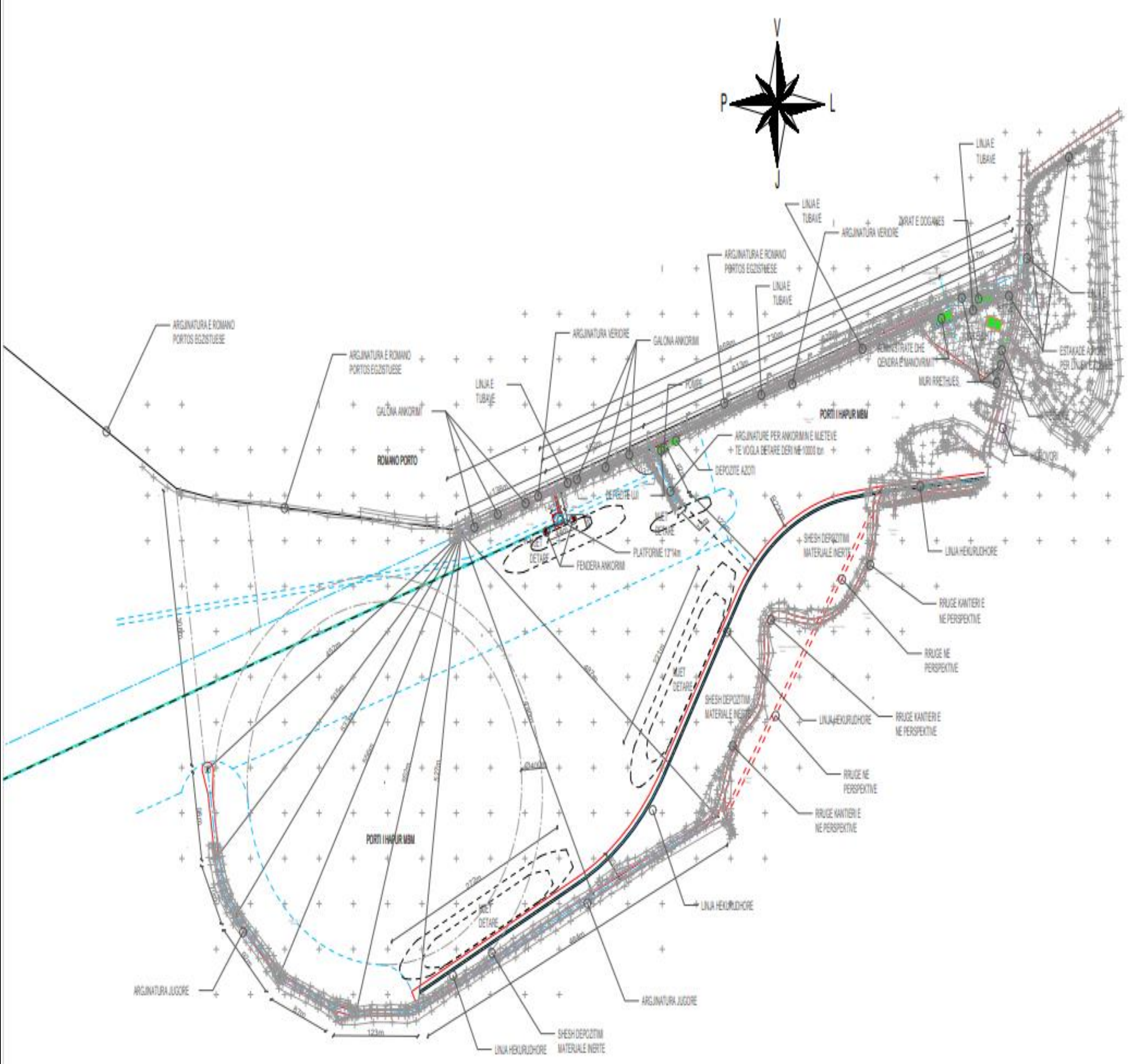
SHPJEGUESI I ZONIMIT FUNKSIONAL

Nr.	EMERTIMI	TOKE	DETI	SHENIME TE NDRYSHME
A	- ADMINISTRATA, HYRJA E T.J.	1.030 ha		Hyrja, Administrata, Dogana, Laboratori e tj.
H	- KALATA E HIDROKARBUREVE	1.206 ha		Kontalitrat, Plateformat 1,2,3. Salla e komandimit
1	- KALATA Nr.1	8.83 ha		Ushqimore
2	- KALATA Nr.2	4.45 ha		Cimento, Krom, hEKUR-nikel, Qymyr e tj.
3	- KALATA Nr.3, KONTINERET	8.47 ha		Vinxhat, Ngarkim Shkarkim Kontinere, Dragete
3/1	- KALATA 3/1, SHTESE KONTINERET	20.41 ha		Sheshi i magazinimit te kontinereve.
DB	- BAZENI I PORTIT MBM		43.49 ha	Bazeni i brendeshem per operimin e mjereve.
DJ	- BAZENI I JASHTEM MBM		62.83 ha	Bazeni i jashtem i portit, plemi, hyrja e tj.
	- SHUMA TOKE	44.396 ha		Siperfaqja totale toke.
	- SHUMA DETI		106.32 ha	Siperfaqeja totale deti brenda dhe jasht.
	- SHUMA TOTALE TOKE + DETI	150.716 ha		Siperfaqja e hapesires se Portit MBM.

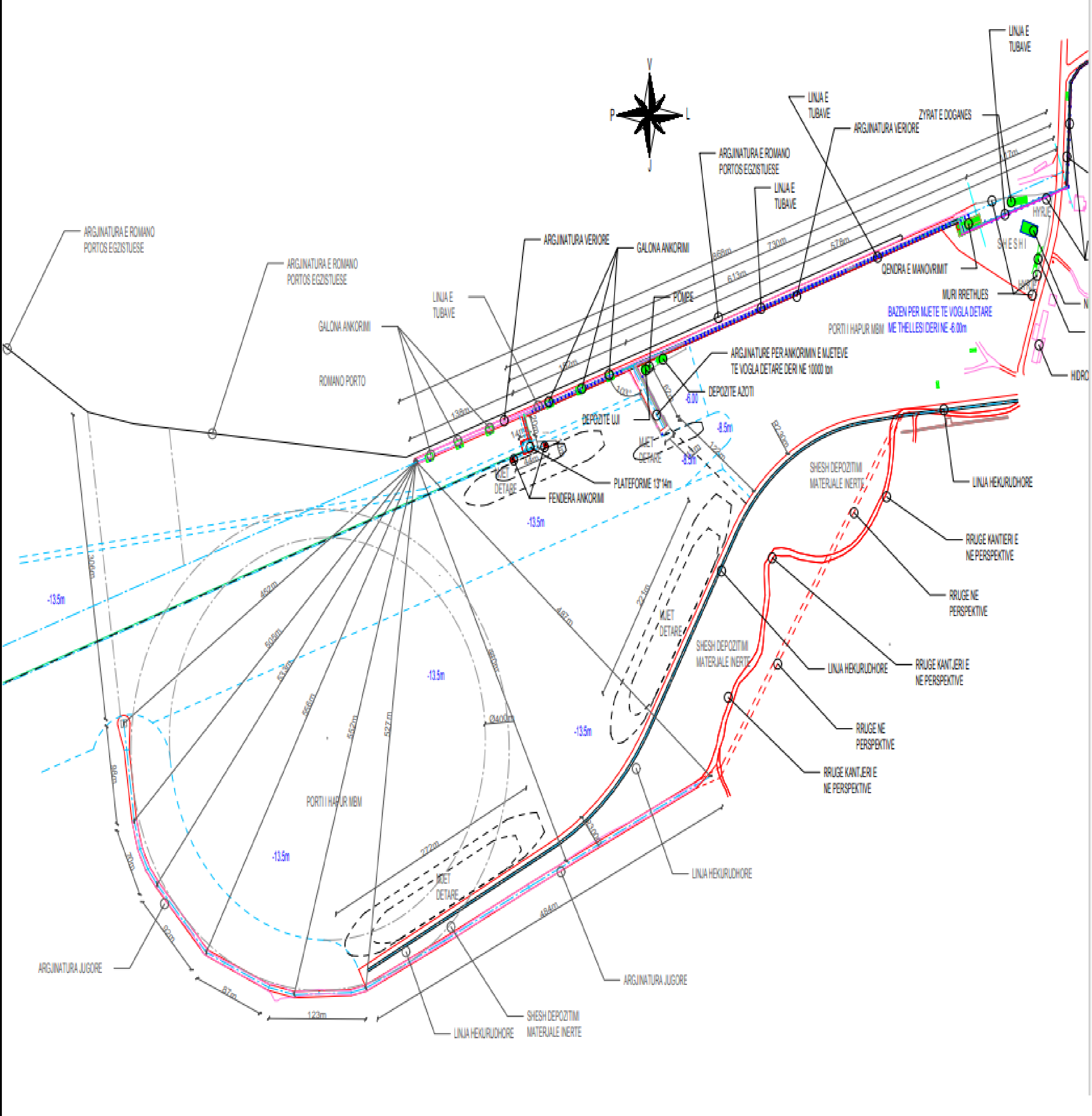

PLANI I STRUKTURES SHTESE PORTI I HAPUR MBM
PORTO ROMANO - DURRES -
ARGJINATURA DHE SPOSTIMI I DY TUBOVE
(ARGJINATURA JUGORE)
AKS 1
PORTI I HAPUR MBM
DEGEZIMI FINAL
I LINJES HEKURUDHORE


Sealines
Access channel
CBM
PLEM
OIL BERTH 3
OIL BERTH 1
OIL BERTH 2
QUAY 1
QUAY 2
QUAY 3
Ro-Ro QUAY
Coal chambers
Area to load/unload trains
Cement silos
Container Terminal
+3.00
N
W
E
S

PLANI I PERGJITHSHEM I PORTIT TE HAPUR MBM SH 1/3000



PLANI I PERGJITHSHEM I PORTIT TE HAPUR MBM SH 1/2500



5. PËRSHKRIMI I PROCESEVE NDËRTIMORE/TEKNOLOGJIKE DHE KAPACITETET PËRPUNUESE

Proceset ndërtimore dhe teknologjike janë kryer në bazë të kontratës së koncesionet (me ndryshimet përkatëse) të miratuara me ligjet e përmendura më sipër si dhe lejeve të ndërtimit të dala për zbatimin e kësaj kontrate, konkretisht leja nr. 27, datë 26.07.2018 miratuar nga Këshilli Kombëtar i Territorit, që lidhet pikërisht me tërësinë e ndërtimeve dhe proceseve objekt i kësaj përmbledhje.

Aktiviteti: "Ngarkimi dhe shkarkimi i anijeve me ngarkesa rifuxho (minerale, skrap, çimento, grurë, etj.), dhe ngarkesa të tjera të paketuara apo ngarkesa projektesh.

Përveç terminalit të hidrokarburëve, i pajisur aktualisht me Leje B, Porti MBM administron terminalin e mallrave (Cargo) të pozicionuar në pjesën jugore të portit. Ky terminal ka një sipërfaqje prej afërsisht 29.4 ha me një gjatësi kalate prej 1215 m dhe thellësi aktuale 10 m. Në këtë terminal ndodhet gjithashtu dhe një shesh magazinimi prej 26.9 ha (shesh i hapur magazinimi) i cili përdoret për ruajtjen e mallit para dhe pas përpunimit të anijes, respektivisht për përpunimin e marrjes dhe dërgimit nga/tek mjeti i transportit rrugor (kamionë) ose hekurudhor (tren) me anë të vinçave dhe fadromave. Terminali i mallrave është i përbërë nga 3 kalata në të cilat janë instaluar katër vinça, konkretisht:

1. 2 Gottëald HMK 4406 B me një kapacitet ngritës deri në 100 ton secili;
2. 1 TEREX- MHC 5150 me një kapacitet ngritës deri në 150 ton;
3. 1 Fantuzzi MHC 130 me një kapacitet ngritës deri në 100 ton.

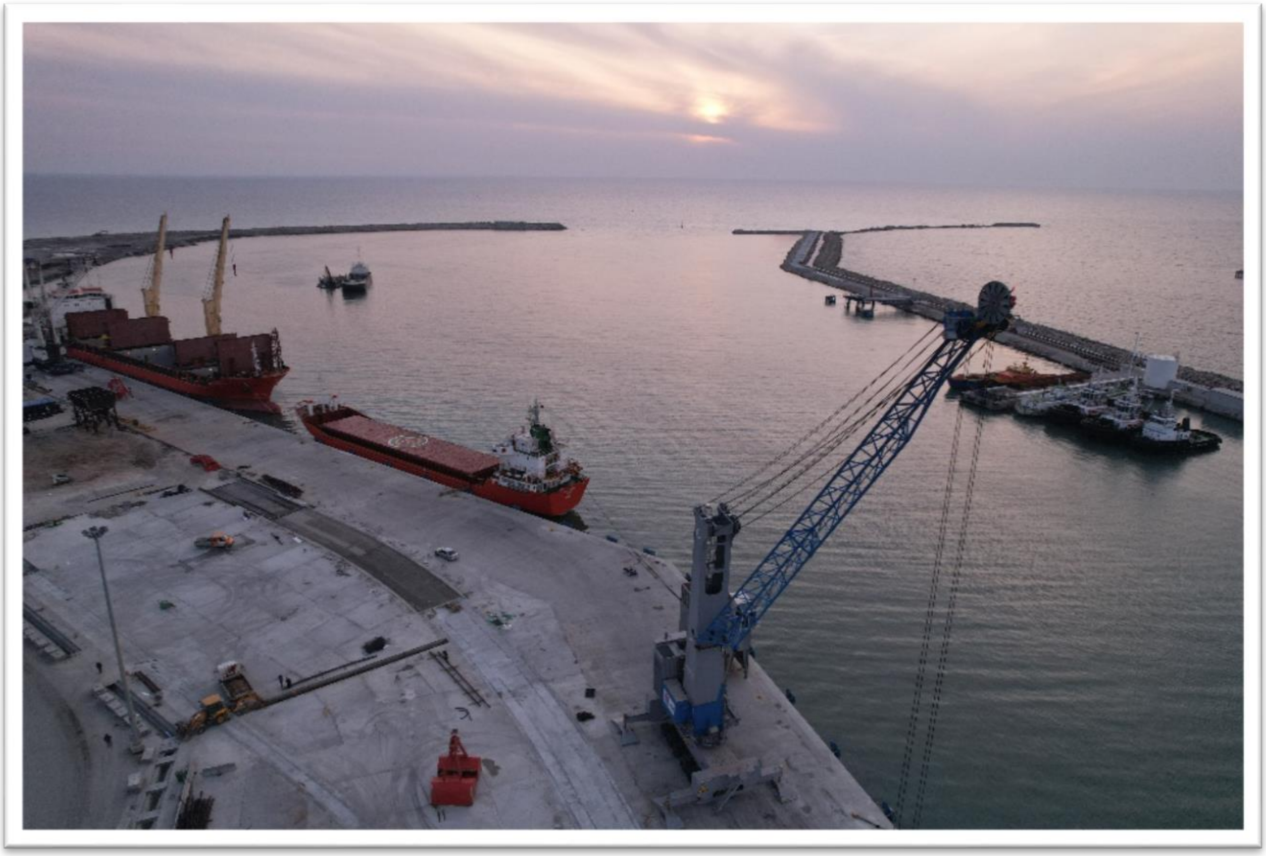
Në këtë terminal ndodhen po ashtu mjete të tjera për përpunimin e mallrave, si: lefterak, hopper, traktorë, vinç stivues, bob cat etj.

Facilitetet e terminalit të mallrave zotërohen nga Porti MBM. Kapaciteti përpunues i këtij terminali është aktualisht 600 ton mallra në orë. Terminali i mallrave përbëhet nga dy kalata.

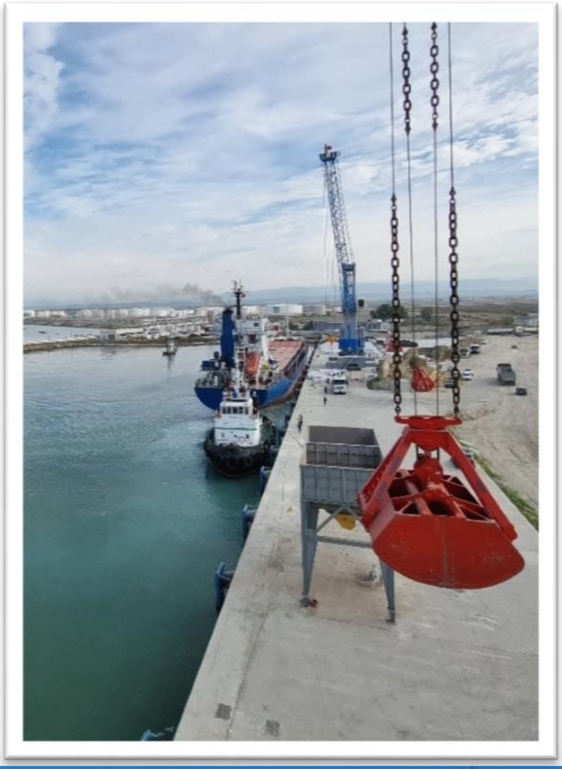
Kalata nr.1 eshte me gjatësi 350 m dhe dhe thellësi 8.5 m ndërsa kalata nr. 2 me gjatësi 326 m dhe thellësi aktuale 9 m. Po ashtu është në ndërtim e sipër dhe një vend ankorimi për anije transporti Ro-Ro me gjatësi 43 m dhe thellësi 9 m.

Në pjesën fundore të kalatave të mësipërme është në ndërtim e sipër dhe kalata nr. 3 që është pjesë përbërëse e terminalit të kontenierëve. Kalata e këtij terminali do të ketë një gjatësi prej 500 m dhe një thellësi prej 11 m.

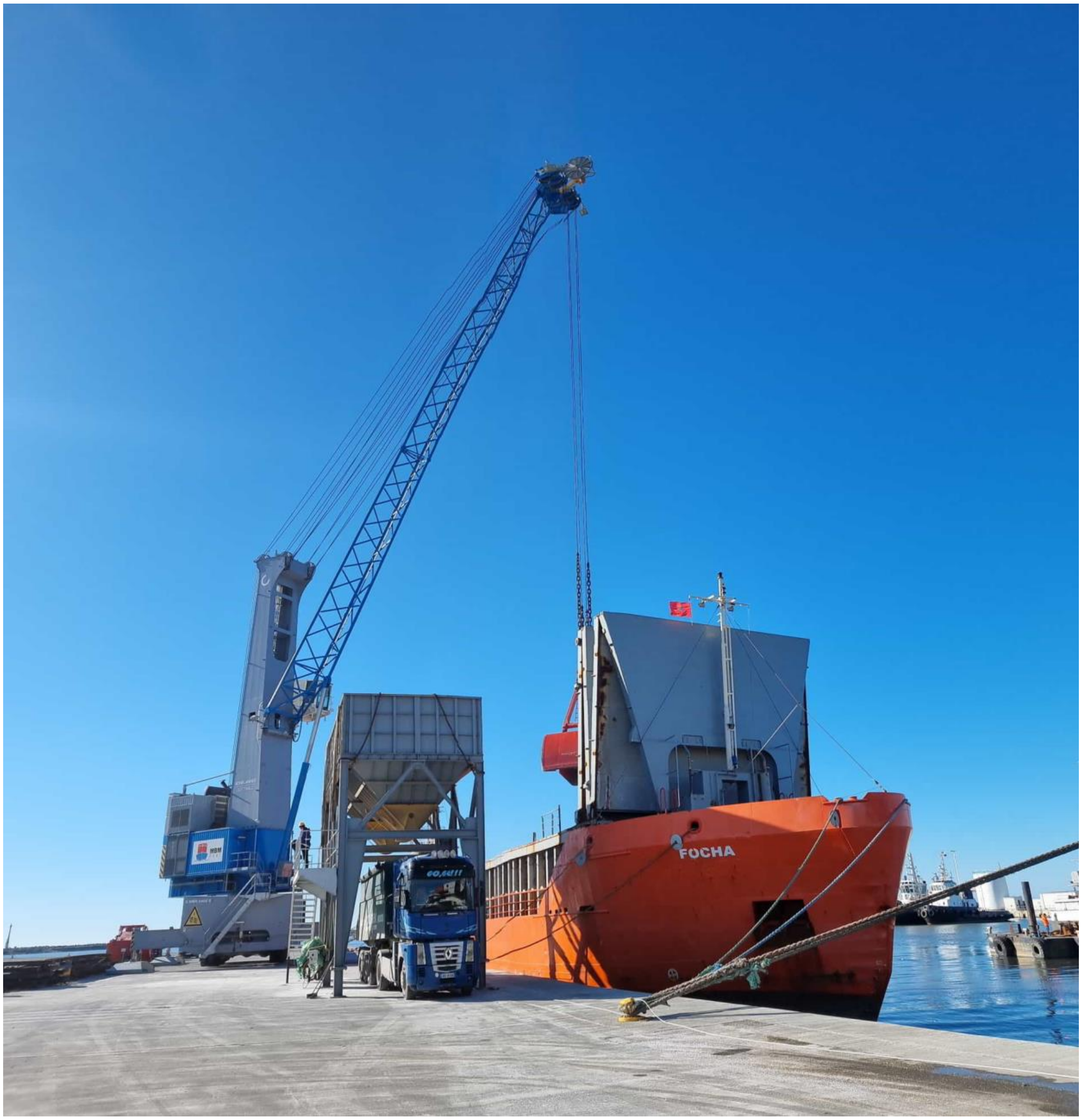
Kalata nr. 1 dhe kalata nr. 2 operojnë për përpunimin e mallrave rifuxho dhe mallra të paketuara, ku transporti dhe lëvizja e mallrave nga mjetet transportuese në anije bëhet nëpërmjet vinçave dhe mjeteve të përshkruara më lart.



Pamje nga terminali i mallrave



Vinçat dhe pajisjet e tjera të transportimit të mallrave nga dhe për në anije në terminal.



Moment nga shkarkimi i mallrave rifuxho nga anija në mjetet transportuese nëpërmjet vinçit dhe pajisjeve të veçanta teknologjike

Shoqeria e zhvillon aktivitetin e ngarkim/shkarkimit duke respektuar ligjet për mbrojtjen e mjedisit si dhe duke zbatuar politikat më poshtë:

- Një program për të bashkërenduar me trafikun portual edhe me aktivitete të tjera.

- Zbatimin e masave të përgjithshme operative për sigurinë ne port, duke përfshirë sinjalistikën, instrumentet e drejtimit te erës si dhe procedurat emergjente.

• Duke rritur sigurinë që personeli i pa-autorizuar të pengohet te hyjë në zonat e rrezikshme ose të kufizuara.

• Ka ndjekur procedura të rrepta për ruajtjen, trajtimin dhe transportin e materialeve të rrezikshme (nese ka).

• Ka bërë trajnime në lidhje me operacione të cilat do të kërkojnë edhe një përgjigje urgjente si p.sh aksidentet detare, derdhjet e vajrave dhe kimikateve, zjarret aksidentale të mëdha, përfshirë këtu edhe pajisje emergjente edhe për personelin e trajnuar.

• Përfaqësuesit e Portit MBM mbajnë regjistrime të çështjeve të rëndësishme mjedisore, duke përfshirë, derdhjet, aksidentet në punë dhe sëmundjet, si dhe zjarret e emergjenca të tjera.

Trualli në të cilën ndodhet aktivitetit është pronës shtetërore, nën administrim nga Porti MBM në bazë të kontratës koncesionare. Trualli ku ushtrohet aktiviteti ka një sipërfaqje totale prej 3850 m^2. Në një largësi prej rreth 300 m kalon rruga e re interurbane kryesore Porto Romano – Durrës e cila më pas lidhet në nyjen e Shkozetit me Autostradën Tiranë – Durrës dhe pjesën tjetër të rrjetit rrugor kombëtar dhe ndërkombëtar.

Terminali përpunon ngarkesa me minerale, qymyr, skrap, drithëra, fertilizues dhe çimento rifuxho me autobot.

Ngarkim/shkarkimi i çimentos dhe i klinkerit - ID 3.1.d

Ngarkim/Shkarkimi i çimentos nga anija ne autobote kryhet me anë të kompresorëve pneumatikë.

- Lënda e parë që depozitohet dhe tregtohet është çimento e cila vjen rifuxho;

- Në territorin e Portit MBM zakonisht çimento vjen me autobot dhe ngarkohet në anije me anë të kompresoreve pneumatike të mbyllur hermetikisht që nuk gjenerojnë asnjë lloj pluhuri në ambjentin e jashtëm.

Koha e përpunimi të një autoboti i ngarkuar deri në 30 t varion nga 35 deri në 40 minuta.

Porti MBM disponon peshoren ku kryhet matja e ngarkesave të autoboteve të çimentos si dhe të çdo kamioni tjetër para dhe mbas ngarkesës.

- Transporti i çimentos nga vendi i prodhimit deri tek kalata ku është akostuar anija kryhet me autobote të specializuar vetëm për transport të çimentos.

Kamionët që transportojnë çimento janë të specializuar vetëm për ofrimin e këtij lloj shërbimi, termusi ku stokohet çimento është i mbyllur hermetikisht duke bërë që ndikimi i ndotjes në mjedis gjatë transportit të çimentos të jetë zero.

Kompresoret pneumatike, lidhen nëpërmjet tubacioneve të presionit të lartë me autobotin nga njëra anë dhe nga ana tjetër me sistemin e thithjes së çimentos që ka anija. Çdo nyje e tubacioneve shtrërngohet mjaftueshëm deri në pozicionin orientues që tregon lidhjen hermetike ndërmjet fllanxhave. Kjo praktikë, nuk gjeneron asnjë pluhur jashtë në ambjent.

Pamje e kamioneve që transportojnë çimenton drejt anijeve

Kompresori pneumatik me atë të të cilit k ryhet ngarkim/shkarkimi i çimentos nga kamioni në anije

Siwertell
5000 S
LONG VEHICLE

Siwertell
5000 S
Siwertell
5000 S
LONG VEHICLE

Pamje nga procesi i ngarkim/shkarkimit të çimentos nga një kamion në anije

<u>Depozitimi i skrapeve të metalit - ID 5.5</u>

Në momentin që lënda e parë vjen në subjekt ajo depozitohet në sheshin e përcaktuar paraprakisht, ku më pas do të bëhet ngarkimi i skrapit në kamione ose vagona hekurudhore për t'u nisur më pas drejt destinacionit.

Ky proces nënkupton periudhën e kohës nga momenti i shkarkimit të skrapit nga anija me anë të greiferave të posaçëm për shkarkimin e skrapit. Më pas me anë të makinerive teknologjike të zotëruara nga porti kryhet procesi i ngarkimit te skrapit nga stoku në kalatë në kamione apo vagonet hekurudhor. Grumbullimi, seleksionimi, magazinimi i skrapeve të metalit kryhet sipas VKM-së nr. 660, date 31.10.2018 "Për miratimin e kerkesave per menaxhimin e mbetjeve te metaleve".

Këto materiale skrapi, shoqërohen me certifikatat e duhura të radioaktivitetit, cilësisë, etj. të cilat verifikohen nga autoritetet doganore përpara lejimit të akostimit të anijes në kalatë. Kjo procedure, shmang aksesin e materialeve apo mbetjeve të rrezikshme. Sipërfaqja ku do të mblidhen metalet është e kufizuar me blloqe betoni, me puseta dekantuese të cilat pastrohen periodikisht.

Importuesit e skrapit, në cilësinë e përdoruesve të portit sjellin skrapet nga disa shtete, sipas interesit ekonomike duke i sjellë me anije të tonazheve nga 500 ton deri në 10.000 ton. Skrapi evadohet nga terminali me kamione apo vagone hekurudhor drejt furrave të shkrirjes në Elbasan. Theksojmë se

subjekti nuk kryen riciklim të skrapit apo mbetje të tjera, por vetëm depozitim të përkohshëm me qëllim import/eksport me anije.

Në ambjentet e subjektit janë instaluar peshore elektronike kamionësh, që kolaudohen çdo vit nga DPM (Drejtoria e Përgjithshme e Metrologjisë) dhe njihen nga Autoriteti i Doganës. Kamionët e mallrave peshohen përpara hyrjes në terminal si dhe mbas daljes nga terminali. E thënë ndryshe kamionat peshohen si bosh ashtu edhe me ngarkese. Peshimi i kamionave tarifohet sipas Librit të Tarifave të miratuara me Urdhër të përbaëshkët të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë. Për çdo sasi që hyn në port, mbahen nga Porti MBM evidenca me shkrim dore dhe elektronikisht ndërsa Autoritetit Doganor i mban këto të dhëna në softëarin Asycuda Ëorld.

Pavarësisht se nga ky proces për magazinimin e hekurishteve/skrapit, dalin edhe mbetje të imta, ato mblidhen nga pritesi i mallit pasi kjo peshë është pjesë e ngarkesës dhe çdo diferencë që do të rezultonte nga deklarimi i anijes me peshoren e kamioneve do të penalizonte pritësat e mallit nga Autoriteti Doganor. Pra, në këtë proces, nuk ka humbje apo mbetje për t'u perpunuar. Gjatë përpunimit të skrapit gjenerohen pluhura të cilat menaxhohen nëpërmjet disa procedurave të percaktuara si: reduktim i periodicitetit të qarkullimit të mjeteve, lagie me ujë e rrugëve nga autobot i posaçëm, lagie me uje nëpërmjet një paisjeje speciale ëater spray cannon, për reduktimin e pluhurave që gjenerohen e cila sprucon një sasi prej 100 l/min.

Pamje nga një sasi skrapi nën magazinim të përkohshëm në sheshin e kalatës nr.2 në pritje për tu ngarkuar në anije.

Kalata nr.2 e terminalit të mallrave

Pamje gjatë ngarkimit me vinça të materialeve të hekurit

Territori dhe ambjenti brenda dhe jashtë qëndron gjithmonë i pastër dhe i sistemuar.

Po ashtu, mirëmbahet me kujdes rrjeti i brendshëm i furnizimit me ujë dhe energji elektrike si dhe sistemi kullues dhe dekantues i ujërave të shiut. Respektohen rigorozisht rregullat higjeno-sanitare dhe të sigurimit teknik të punonjësve të Portit MBM. Operimi i këtyre mallrave nuk sjell asnjë ndikim negativ në shëndetin e popullatës që banon përreth subjektit. Theksohet se për këtë aktivitet ekzistues nuk ka pasur asnjë ankesë nga banorët apo subjektet përreth.

Magazinimi i kimikateve - ID 4.7

Në lidhje me procesin e magazinimit të kimikateve që subjekti planifikon të kryejë, do të merren masat e mëposhtme konform parashikimeve ligjore:

• Zotërimi i një objekti të përgatitur posaçërisht për magazinimin e kimikateve. Subjekti ka ndërtuar një ndërtesë të pajisur me magazinë për kryerjen e punës;

• Sigurimi që brenda këtij objekti të mos hyjnë persona të paautorizuar;

• Realizimi i kushteve për mbrojtjen fizike dhe mbrojtjen nga zjarri, dhe sipas nevojes edhe kushteve të tjera parandaluese të rrezikut;

• Kimikatet që ky subjekt do të magazinojë duhet të mbahen dhe të ruhen mirë, në përputhje me llojin e rrezikut që mund të shkaktojnë. Në veçanti, duhet:

• të mbrohen kundër ndikimeve të rrezikshme nga jashtë;

• të jenë të mbrojtura dhe të paarritshme për palët e paautorizuara;

• të mbahen ose të ruhen në mënyrë të tillë që të parandalohet ndonjë rrezik, të mos shkaktohet konfuzion për ngjashmëri me mallrat e konsumit të përgjithshëm, veçanërisht me ushqime, ose për përdorimin gabimisht të tyre.

Gjatë magazinimit të kimikateve mbahet parasysh që:

• Kimikatet dhe paketimi i tyre duhet të mbrohen nga ndikimet e rrezikshme, veçanërisht nga ato

të natyrës mekanike;

• Kimikatet duhet të jenë qartësisht të identifikueshme dhe gjatë ruajtjes në magazinë duhet të

mbahen të ndara nga mallrat e tjera.

• Të mbahen vetëm në paketim origjinal, të mbyllur dhe të pathyeshëm ne thase ose ne fuci dhe

kontenierë.

Ky aktivitet, nuk ka ndikim në mjedis, pasi produkti vjen i përgatitur dhe ambalazhuar nga jashtë. Nuk ndikohet nga agjentet atmosferik. Në këtë ambjent kryhet vetëm proesi i magazinimit dhe ai i tregtimit. Lëndët e para të përdorura në këtë aktivitet janë kimikatet e importuara nga jashtë të amabalazhuara sipas standartit dhe me logot përkatëse, sipas funksionit që kanë.

Ofiçina

Shoqëria ka një kompani të dedikuar mirëmbajtje dhe një ofiçinë të pasur në pajisje dhe makineri. Ofiçina shërben për të mirëmbajtur mjetet teknologjike dhe pajisjet që janë të vendosura tek subjekti.

Ofiçina ofron zakonisht të gjitha shërbimet e nevojshme për makineritë dhe paisjet. Në gjithë ambjentet e subjektit janë të vendosura dhe zbatohen rregullat e sigurimit teknik.

Zyrat

Zyrat e administratës së shoqërisë janë të vendosura në një godinë një-katëshe në pjesën veriore të portit, ku janë të akomoduar pjesa më e madhe e punonjësve të administratës. Ndërkohë një pjesë tjetër si dhe stafi inxhinierik janë të vendosur përkohësisht në kontenierë të posaçëm për ambjente pune. Të gjitha zyrat duke përfshirë dhe ato të vendosura në kontenierë janë të pajisura dhe të mobiluara me të gjitha pajisjet e nevojshme si tavolina, karrige zyre, kompjutera etj.. Gjithashtu janë të instaluara kondicionerë si dhe sistem ajrimi natyral (me dritare) dhe tubacione duke krijuar të gjitha kushtet e nevojshme për të gjithë punonjësit. Shoqëria planifikon së shpejti ndërtimin e një godine të re të posaçme për administratën në mënyrë që të eliminoj sa më shumë që të jetë e mundur zyrat kontenierë dhe numrin e punonjësve të akomoduar në zyra kontenierë.

Kontenierë i posaçëm për ambjent zyre në Portin MBM

Ndërtesat e administratës

Ambjentet e higjenës dhe të kujdesit personal

Shoqëria ka ndërtuar ambjente të kujdesit personal (veshja e uniformave) dhe të higjenes për punonjësit dhe administratën e kompanisë që do të punojnë në kompani. Shoqëria ka gjithashtu në organikën e saj punonjës për pastrimin (sanitarë), të angazhuar me turne për të kryer pastrimine vazhdueshëm të ambjenteve të punës.

Hapësirat e gjelbërta

Shoqëria në disa hapësira të saj ka mbjellë lule dhe shkure. Ndërsa pjesën tjetër të pashfrytëzuar të tërminalt do ta sistemojë dhe do ta mbjellë me bimë e lule. Aktualisht në zonën veriore të portit pranë godinës së administratës janë mbjellë pemë dhe bimësi e llojeve të ndryshme të cilat parashikohen të shtohen në të ardhmen.

Më poshtë pamje nga hapësirat e gjelbërta në territorin e aktivitetit të Portit MBM.

Rrethimi objektit

Teritori i shoqerisë është e rrethuar me mur me lartësi mbi 2.5 m. Në këtë mënyrë evitohet kalimi i personave të cilët nuk janë të autorizuar për të hyrë në ambjentet e shoqërisë.

Shoqeria ruhet me punonjës të Forcës së Sigurisë sipas Ligjit nr. 168/2013, datë. 31.10.2013 "Për sigurinë në anije dhe në portet e Republikës së Shqipërisë".

Objektivat e Forcës së Sigurisë në Portin MBM janë përcaktuar duke pasur në konsideratë një sërë objektivash të parashikuara nga nga Kodi ISPS, Organizata Ndërkombëtare e Detit dhe Konventa SOLAS të cilat përfshijnë por pa u limituar në:

- Mbledhja dhe vlerësimi i informacionit në lidhje më kërcenimet e sigurisë dhe shkëmbimi i këtij informacioni më institucionet përkatëse shtetërore;

- Kërkesa për mirëmbajtjen e protokollit të komunikimit për anijet dhe facilitetet e portit;

- Parandalimi i aksesit të pa autorizuar në anije, facilitete portuale dhe zonat e tyre të kufizuara;

- Parandalimi i prezantimit dhe përdorimit të armëve të pa-autorizuara, pajisjet zjarrëvënëse ose shpërthyese në anijë ose facilitetet portuale;

- Sigurimi i mjeteve për ngritjen e alarmeve si reagim ndaj kercenimeve të sigurisë apo incidenteve të sigurisë;

- Kërkesa për të pasur plan sigurie për facilitetet e Portit dhe anijet sipas vlerësimeve të sigurisë;

- Kërkesa për trajnim, stervitje dhe ushtrime për t'u familjarizuar me planin dhe procedurat e sigurisë;

Personeli

Shoqeria ka 208 punonjës në funksionet sipas tabelës së mëposhtme:

Ne tabelen e meposhteme jepen me detaje punonjesit për çdo departamenti.

Nr.	**Departamentet**	**Nr. i stafit për çdo departament**
1	Departamenti i Forcës së Sigurisë Portuale	41
2	Departamenti i Administratës	14
3	Departamenti i Marinës	12
4	Departamenti i Mirëmbajtjes	14
5	Departamenti i Ndërtimit	54
6	Departamenti Operacional i Hidrokarburëve	8
7	Departamenti Operacional i Terminalit të Ngarkesave (Cargo)	65

Sipërfaqja në të cilën zhvillohet kjo veprimtari ka dhe ambjent të bollshëm për parkim te automjeteve e kamioneve.

Territori ku aktualisht do të zhvillohet aktiviteti nuk është i përfshirë në mënyrë të drejtpërdrejtë në zonë të mbrojtur sipas legjislacionit në fuqi si rezervat, park kombetar, etj., dhe nuk është zonë e ruajtur në përputhje me planet e zhvillimit ekonomik të vendit dhe në strategjinë kombëtare të mjedisit.

Gjithashtu, nuk është zonë e përdorur për specie të mbrojtura, të rëndësishme të florës dhe faunës, si për çiftëzim, pushim, ushqim, dimerim, megrim që mund të ndikohen nga zhvillimi i këtij aktiviteti.

Nuk është zonë me rëndësi historike apo kulturore dhe nuk ndikon në rrugët e kalimit të publikut apo mjedise të tjera shplodhëse, pushuese etj.

Hyrja kryesore e portit ku është dhe hyrje-dalje e kontrolluar e mjeteve transportuese të ngarkesave të ndryshme për dhe nga anijet, është me një hapësirë të konsiderueshme dhe të sistemuar, të shtruar me asfalt, duke krijuar lehtësi për parkimin e një numri të madh mjetesh të tonazhit të rëndë, pa krijuar probleme apo pengesa për trafikun normal të zonës. Nevojat per makineri dhe paisje të ngarkim-shkarkimit percaktohen nga volumet e trafikut te mallrave me anije dhe mjete tokesore. Ne aspektin urbanistik, objekti respekton distancat nga objektet ekzistuese si kufiri i pronës apo ai i rruges, etj.

Ndriçimi

Ndriçimi i brendshëm

Ndriçimi i brendshëm i zyrave dhe kontenierëve kryhet nëpërmjet ndriçueseve me neone ku çdo zyre eshte e paisur me dy ose kater palfoniere ndriçimi me nga një llampë neoni me fuqi 40 Ë secila, duke krijuar një ndriçim të mjaftueshëm për çdo zyrë sipas hapësirës përkatëse. Sistemi i ndriçimit është i pajisur me kuadrin përkatës me çelësat mbrojtës në rast mbingarkese apo problemesh ne rrjet.

Ndriçimi i jashtëm

Ndriçimi i jashtëm i hapësirave të portit bëhet me anë të kullave ndriçuese afërsisht 30 m të larta me nga 4- 6 ndriçues me fuqi nga 600Ë deri ne 1000Ë, të vendosura jo më larg se 50 m largësi ajrore nga njëra-tjetra. Në total janë aktualisht të instaluara 10 kulla ndriçimi, në pritje për tu shtuar dhe disa të tjera me vënin në funksion të terminalit të kontenierëve. Po ashtu në hapësirën tjetër të portit ka ndriçues më lartësi më të ulët rreth 10 m, të cilat mundësojnë ndriçimin e të gjithë hapësirës tjetër të portit. Në përcaktimin e fuqisë së ndriçimit respektohen normat e vendosura nga Organizata Botërore e Punës në Kodin e Praktikës së Sigurtë në Porte dhe normave të sigurisë portuale. Në zonat operacionale niveli i ndriçimit është më i lartë se sa në zonat e depozitimit të mineraleve.

Ndërlidhja

Ndërlidhja e pikës së shërbimit në tërësi (magazina dhe zyra), realizohet me radio, me telefon celular dhe me internet nëpërmjet linjave ajrore të vendosura në kullat e ndriçimit.

Siguria

Porti MBM ndjek të gjitha udhëzimet dhe parashikimet e legjislacionit në fuqi mbi rregullat e sigurisë dhe mbrojtjes në punë për punonjësit dhe hapësirat e portit. Të gjithë punonjësit kanë marrë dhe marrin pjesë rregullisht në trajnime në lidhje me çështje të sigurisë në port, ndërkohë që punonjësit në terren nëpër kalatat e portit i nënshtrohen instruktazhit sipas rregullave përkatëse. Çdo punonjës në terren është i pajisur me mjetet e sigurisë dhe mbrojtjes si kasë mbrojtëse për kokën, jelek fosforeshent, syze, doreza etj., të cilat mbahen të veshura gjatë gjithë kohës së punës.

Vlerësimi i riskut

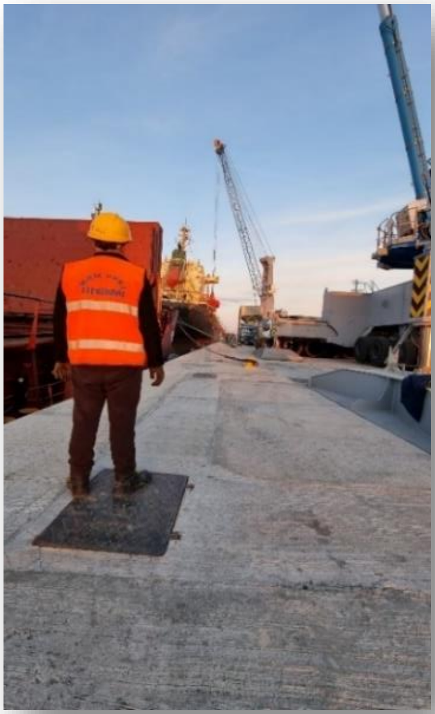
Porti MBM ka zhvilluar një Vlerësim të Sigurisë së Facilitetit të Portit, ku është analizuar risku në lidhje me çdo aspekt të operacioneve të portit në mënyrë që të përcaktohen cilat pjesë të territorit janë më të dyshuarat ose më të mundurat për të qenë subjekt sulmi. Në vlerësim u morën parasysh komponentët e mëposhtëm:

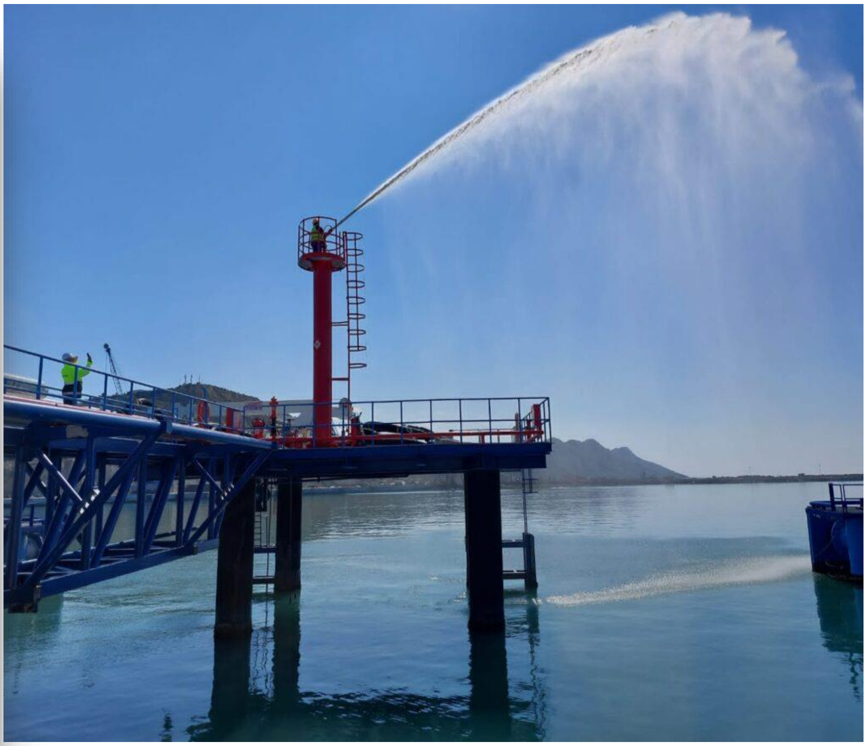
- Përcaktimi i rreziqeve të perceptuara të infrastrukturës dhe instalimeve të Portit.

- Identifikimi i dobësive të mundshme

- Llogaritja e pasojave të incidenteve të mundshme

Gjithashtu Porti MBM ka adoptuar parimin e identifikimit të rreziqeve në momentin e parë dhe më pas aplikimin e një procesi të administrimit të gjasave të rreziqeve që vijnë si rezultat i incidenteve apo ngjarjeve aktuale sipas parimit " në nivelin më të ulët të mundshëm".





Pamje nga operacionet gjatë punës në Portin MBM

Sistemi i mbrojtjes nga zjarri (MNZ)

Të gjitha terminalet e portit janë të pajisura me një sistem hidrantësh dhe pomash zjarrëfikëse të instaluara nëpër pozicione lehtësisht të aksesueshme dhe në mënyrë simetrike për të mbuluar të gjithë hapësirën e portit në një kohë sa më të shkurtër. Gjithashtu në çdo vend të punës janë të afishuar numrat e kontaktit të emergjencave përfshirë stacionin PMNZSH. Fikëset e zjarrit të lëvizshme (bombola) janë të instaluara në të gjithë hapësirat e brendshme të zyrave të Portit MBM. Këto bombola kolaudohen rregullisht nga kompani të certifikuara për të ofruar këtë lloj shërbimi. Në hapësirat e mbyllura janë instaluar gjithashtu dhe sisteme automatike të fikjes së zjarrit.

Në të gjitha pikat nevralgjike janë instaluar shirita tokëzimi sipas rregullores së sigurimit teknik e mbrojtjes në punë. Puna normale në shesh realizohet gjithashtu me ndihmën e rregulloreve të shfrytëzimit të sheshit, të sigurimit teknik, MNZ, dhe mbrojtjes së mjedisit. Po ashtu Porti MBM zotëron dhe një një plan reagimi ndaj zjarrit i cili mbështetet nga burimet dhe trajnimet e nevojshme, duke përfshirë trajnimin për përdorimin e fikëseve të zjarrit dhe planeve të evakuimit.

Në ndihmë të zbatimit të këtyre rregulloreve, shoqëria ka caktuar një përgjegjës të sigurimit teknik (përgjegjës për Shëndetin dhe Sigurinë), i cili ndjek dhe informon gjendjen e gatishmërisë së mjeteve të MNZ, dhe të ndërlidhjes telefonike ose komunikimi me radio.

Pajisjet e mbrojtjes nga zjarri në mjediset e jashtme dhe të brendshme të Portit MBM

Mbrojtja e mjedisit

Porti MBM ndërmerr të gjitha masat e nevojshme për të aplikuar ligjet kombëtare dhe ndërkombëtare dhe praktikat e mira të industrisë në mënyrë që të garantohet një vend pune i sigurt, duke mbrojtur punonjësit dhe mjedisin. Shoqëria ndalon shkarkimin e çfarëdolloj mbetje në det, duke përfshirë mbetjet vajore të cilat duhet të shkarkohen në mënyrë periodike për të siguruar cilësinë e produktit si dhe për të siguruar kapacitete magazinuese të mjaftueshme. Gjithashtu ndalohet çdo shkarkim i ndonjë substance kimike të përzier me ujë apo me karburant.

Për çdo ndotje që mund të ndodhë, Departamenti i Kapitenerisë së Portit Durrës duhet të njoftohet menjëherë, i cili do të marrë masat e nevojshme që të minimizojë pasojat. Porti MBM është i detyruar të pastrojë ujërat rreth e Portit sipas rregullave të lëshuara nga Kapiteneria.

Po ashtu, Porti MBM ka marrë masat e duhura për të parandaluar ndotjet në Port duke parashikuar planet e reagimit të shpejtë në rast të ndodhjes të ndonjë ndotje ambjentale. Personeli i Portit MBM dhe pajisjet që do të përdoren për të parandaluar ndotjen e mjedisit janë të certifikuar dhe aprovuar nga autoritetet përgjegjëse. Në të njëjtën kohë, personeli i caktuar për këtë aktivitet është i trajnuar dhe kualifikuar dhe pajisjet që do të përdoren në rast emergjence janë të përshtatshme dhe të mjaftueshme për të arritur standartet e kërkuara ndërkombëtare.

Qëllimi i këtij aktiviteti do të shërbejë për zhvillim të mëtejshëm dhe do t'i hap rrugë përmirësimit të tregtisë në vend, e cila ka patur zhvillime mjaft të mëdha e të shpejta gjatë viteve të fundit.

Sistemimi që i është bërë sheshit të terminaleve ka bërë të mundur realizimin e një imazhi pamor e mjedisor cilësor, duke ndikuar në përmisimin e ndotjes mjedisore dhe pamjes vizuale.

Vendi i projektit dhe shfrytëzimi i tij është zgjedhur në mënyrë të tillë që të zhvillojë dhe nxjerrë në dukje aktivitetin. Sheshi ku zhvillohet aktiviteti është projektuar me një kombinim te strukturave metalike të lëvizshme, dhe hapësirave të betonuara për aktivitetin. Objektet e banimit dhe ato turistike nuk duken nga vendet e perpunimit të mallrave ku edhe është mundësia më e madhe për gjenerim pluhuri, zhurmash, etj.

Menaxhimi dhe burimet njerëzore

Menaxhimi dhe operimi i portit bëhet nga një staf i trajnuar dhe i specializuar sipas funksioneve përkatëse. Rekrutimi i punonjësve bëhet në bazë të aftësive dhe përgatitjeve profesionale duke synuar në çdo kohë afrimin e profesionistëve më të mirë të fushës.

Pamje e plotë e kalatave të terminalit të mallrave dhe sheshit të magazinimit

6. INFORMACION MBI INFRASTRUKTURËN

Aktiviteti në vlerësim ndodhet në zonën e Porto Romanos të Bashkisë Durrës. Sheshi ku do zhvillohet aktiviteti në fjalë ndodhet në brendësi të hapësirës portuale të Portit MBM dhe nuk cënon pronat e tjera përreth. Vendosja e këtij aktiviteti në këtë zonë është e përshtatshme për zhvillimin e këtij aktiviteti pasi zona është e planifikuar si zonë industriale, posedon një rrjet rrugor i dizenjuar për një qarkullim të dendur te automjeteve të tonazhit të rëndë. Gjithashtu pozicionimi pranë autostradës Durrës - Tiranë si dhe nëpërmjet këtij segmenti edhe i të gjithë segmenteve të tjera kombëtare krijon lehtësira për automjetet që vijnë për ngarkim/shkarkim nga çdo destinacion i mundshëm brenda dhe jashtë vendit. Infrastruktura në zonën e ushtrimit të aktivitetit është e gatshme ku përfshihen, infrastruktura rrugore, rrjeti i furnizimit me ujë të pijshem, rrjeti i furnizimit me energji elektrike, rrjeti i shpërndarjes së internetit si edhe rrjeti i kanalizimeve të ujrave të zeza.

Ndërlidhja e drejtëpërdrejtë e portit me rrjetin rrugor do të bëhet nëpërmjet segmentit Porto Romano – Durrës, aktualisht në ndërtim ku është duke u përfunduar Loti i fundit i tij që përkon me lidhjen me Portin MBM. Segmenti lidhës me hyrjen kryesore të Portit është i projektuar dhe ka një gjatësi prej rreth 500 m me punimet që pritet të nisin së shpejti. Deri në përfundimin këtij segmenti lidhës, aksesimi i rrugës nga Porti MBM për në Porto Romano – Durrës do të bëhet nëpërmjet rrugës ekzistuese, e cila është e asfaltuar rishtazi, me dy sense lëvizje, lehtësisht e aksesueshme nga mjetet e tonazhit të rëndë pa krijuar vështirësi për mjetet e tjera.

Uji dhe energjia elektrike janë siguruar nëpërmjet kontratave përkatëse me Ujësjellës Kanalizime Durrës SHA dhe OSHEE, ndërkohë që interneti është siguruar nëpërmjet kontratës së furnizimit me fibër optike me një subjekt privat.

Rruga e re Porto Romano - Durrës

Mbetjet e prodhuara

Pastrimi i mbetjeve urbane kryhet nëpërmjet vendosjes së koshave të mjaftueshëm në të gjithë territorin e portit. Largimi i ujrave të zeza dhe i ujrave atmosferike bëhet përmes kanaleve deri te puseta për mbledhjen e ujrave të zeza e cila llogaritet sipas kapacitetit. Puseta vendoset në atë pjesë që nuk pengon aktivitetin e portit.

Mbetjet e prodhuara mbas grumbullimit të tyre në pika grumbullimi ose vend-depozitime të caktuara nga Porti MBM, dërgohen në vendin e përcaktuar nga Bashkia Durrës. Këto mbetje menaxhohen në bashkëpunim me Njësinë e Qeverisjes Vendore dhe firmën pastruese të territorit. Këto mbetje janë kryesisht të ngurta dhe urbane si plastike, qelqi, materiale letre, metalike dhe mbetje organike. Depozitimi i mbetjeve bëhet në përputhje me ligjin nr. 156/2013 "Për menaxhimin e integruar të mbetjeve" (i ndryshuar), shoqëruar me plotësimin e shtojcës 1 të VKM nr. 229, datë 23.04.2014 "Për miratimin e rregullave për transferimin e mbetjeve jo të rrezikshme dhe të dokumentit të transferimit të mbetjeve jo të rrezikshme" si dhe VKM nr. 371, datë 11.06.2014 "Për percaktimin e rregullave per dorezimin e mbetjeve të rrezikshme dhe miratimin e dokumentit të dorezimit të mbetjeve të rrezikshme".

7. LIDHJET E MUNDSHME TË PROJEKTIT ME PROJEKTE TË TJERA EKZISTUESE PËRRETH ZONËS

7.1 Ndjekja e kërkesave ligjore për vënien në funksion të aktivitetit duke mbajtur parasysh kufizimet dhe detyrimet kundrejt shtetit dhe palëve të treta

1. Nga ky aktivitet nuk parashikohen të ketë ndikime në ndryshimin e habitateve;
2. Mbetjet e gjeneruara nga punonjësit do të grumbullohen në kazane të veçantë. Kazanet do të zbrazen rregullisht dhe mbetjet do të hidhen në vendin e përcaktuar nga Njësia Vendore për mbetjet urbane;
3. Do të ndiqen gjithë rregullat e sigurimit teknik në punë si dhe të pajisjes së punonjësve me uniformat dhe mjetet e nevojshme të mbrojtjes në punë;
4. Mbetjet urbane të grumbullohen, transportohen dhe depozitohen në oraret e caktuara;
5. Jane marrë masa për ndriçimin përreth (vendosja e impiantit të ndriçimit);
6. Shoqëria operon në përputhje të plotë me normat që janë në fuqi, dhe duke qënë aktiviet ekzistues kryen monitorime të vazhdueshme të tregueseve mjedisor të trysnise në mjedis;
7. Janë marrë masa në projekt për instalimin dhe respektimin e sinjalistikës së trafikut të cilat do të minimizonin impaktet për aksidente të mundshme;

8. Për të minimizuar impaktin ndaj zhurmave dhe vibrimeve, do të limitohen proceset e zhurmshme gjatë orëve më të ndjeshme, ndërmjet orës 20 të mbrëmjes deri në orën 07:00 të mëngjesit;
9. Do të respektohen të gjitha kushtet dhe masat në Lejen e Mjedisit që do të vendosen nga AKM-ja dhe Ministria e Turizmit dhe Mjedisit.

Nga vlerësimet e mësiperme, shkarkimet e pritshme në mjedis janë të ulëta dhe nuk përbëjnë problem serioz për mjedisin. Megjithë përparësitë që ka ky aktivitet, duhet të tregohet kujdes në menaxhimin dhe mbajtjen nën kontroll të kushteve teknike për të minimizuar humbjet aksidentale ose shkarkimet.

7.2 Projektet e tjera përreth

Vetë zona e ushtrimit të aktivitetit, pra Porti MBM është pjesë përbërëse e Zonës së Lirë Doganore e cila shtrihet deri në zonën mbrapa zonës së portit. Në këtë zonë ushtrohen një sërë aktivitetesh ekonomike nga subjekte të ndryshme sipas marrëveshjeve dhe parashikimeve ligjore përkatëse. Zona e Lirë Doganore është përcaktuar në bazë të VKM-së nr.385/2020, "Për përcaktimin si Zonë të Lirë të një pjese të territorit doganor të Republikës së Shqipërisë në Porto-Romano".

Gjithashtu në bazë të projektit më të fundit të Qeverisë, në pjesën fundore të krahut verior të zonës së Porto Romanos është planifikuar dhe ndërtimi i Portit të ri të Durrësit, pasi porti aktual i Durrësit në qytet do të shndërohet në një zonë eksluzive turistike portuale.

8. INFORMACION MBI ALTERNATIVAT E MARRA NË KONSIDERATE GJATË PËRZGJEDHJES SË VENDODHJES SË PROJEKTIT DHE TEKNOLOGJISË QË DO PËRDORET

Makineritë, zgjidhja dhe vendosja brenda hapësirës është projektuar mjaft kompakte duke lejuar një zhvillim funksional të aktivitetit. Teknologjia është bashkëkohore si për kryerjen e procesit teknologjik ashtu edhe për treguesit e mbrojtjes së mjedisit sipas standarteve të Bashkimit Europian. Funksionimi i tyre jepet në mënyrë të detajuar në përshkrimin e procesit teknologjik.

Vendodhja e objektit favorizohet nga një infrastrukturë e gatshme dhe që lidhet me rrugët automobilistike, si për transportimin e lëndëve të para ashtu dhe për shpërndarjen e produktit të gatshëm. Pozicionimi në pikë strategjike të kryqëzimit të rrugëve tregtare jo vetëm kombëtare por edhe rajonale, krijon një vlerë të shtuar për aktivitetin duke e vendosur në një pozicion të favorshëm dhe tepër konkurrues në treg. Krahas infrastrukturës, gjatë përzgjedhjes së vendodhjes janë marrë në konsideratë dhe planet dhe politikat afatgjata të Qeverisë për zonën, të përcaktuar si Zonë të Lirë Ekonomike dhe gjithashtu Zonë Industriale.

Zgjidhja optimale e projektit të siguron shërbim me teknologji e me sigurim teknik. Anë pozitive e këtij projekti është se, rreth tij nuk ka ambjente banimi familjare por megjithate projekti do ta zhvilloj aktivitetin duke u mbështetur në legjislacionin aktual të Republikës së Shqipërisë për mbrojtjen e Mjedisit. Përparësi në këtë projekt i jepet mbrojtjes së mjedisit nga ndotja. Për të siguruar një mjedis të pastër e të shëndetshëm për personelin e shërbimit si edhe për objekte afër aktivitetit, është parashikuar një sistem kanalizimesh e tubacionesh të cilat në bashkëveprim do të orientojnë ujërat natyrale dhe ujërat e shkarkimit në separatorët përkatës.

9. TË DHËNA MBI PËRDORIMIN E LËNDËVE TË PARA DHE MËNYRËN E SIGURIMIT TË TYRE

Gjatë funksionimit të projektit, do të nevojitet ujë, energji elektrike, lëndë djegëse si dhe produkte të konsumit të përditshëm. Uji që nevojitet për zbatimin e këtij projekti është marrë nga rrjeti kryesor nëpërmjet një matësi në pikën më të afërt të mundshme, e cila është caktuar nga Ndërmarrja e Ujësjellës Kanalizime Durrës (UKD) që e ka në përdorim linjën e ujësjellësit. Numri i kontratës së nënshkruar mes Portit MBM si zhvillues i projektit dhe UKD-së është 1112436. Lidhjet me rrjetin kryesor dhe kostot përkatëse në lidhje me furnizimin me ujë do të paguhen nga shoqëria.

Furnizimi me energji eletrike

Energjia elektrike që nevojitet merret nga rrjeti kryesor elektrik nëpërmjet një matësi në pikën më të afërt të mundshme, e cila do të caktohet nga filiali i OSHEE-së që ka në përdorim linjën elektrike dhe jepet në përdorim me anë të kontratës përkatëse.

Shkarkimet e ujërave do të lidhen me sistemin ekzistues të kanalizimeve të zonës.

Lënda djegëse sigurohet nga pika e karburantit më e afërt me aktivitetin.

10. INFORMACION MBI NDIKIMET NË MJEDIS TË PROJEKTIT

10.1 Informacion mbi shkarkimet në mjedis

Shkarkimet në mjedis gjatë fazës së funksionimit të këtij aktiviteti do të jenë minimale. Ato do të jenë kryesisht pluhura nga lëvizja e automjeteve dhe zhurmat teknologjike të pajisjeve në mjediset e punës. Nga ky aktivitet nuk gjenerohen mbetje të ngurta të rrezikshme. Mbetjet e gjeneruara janë vetëm mbetjet nga konsumi i përditshëm i punëtorëve. Të gjitha mbetjet e grumbulluara do të dërgohen në subjektet e licensuara për trajtimin dhe të asgjësimit të tyre.

10.2 Ndikimet negative / Identifikimi i ndikimeve të mundshme në mjedis

Mjedisi është gjithmonë i prekur nga veprimtaritë e ndryshme që ushtrohen në të, por ndikimi mund të jetë i ndryshem. Kjo është e lidhur ngushtë me vetë llojin e veprimtarisë e cila mund të ketë impakt të drejtpërdrejtë, të tërthortë, të rëndësishëm apo mesatarisht të pranueshëm. Një nga objektivat e këtij raporti është identifikimi i ndikimeve të mundshme që mund të shkaktohen në mjedis nga ky aktivitet në terësi. Identifikimi i ndikimeve të mundshme në mjedisin e kësaj zone do të vlerësohen në njërën prej fazave kryesore atë të operimit. Kjo pasi aktiviteti është ekzistues dhe ndikimi në mjedis do të jetë vetëm gjatë ushtrimit të aktivitetit. Nuk marrim në konsideratë fazën pas përfundimit të veprimtarisë pasi ky aktivitet do vazhdoj të jetë i tillë dhe pas shumë kohësh. Disa prej ndikimeve kryesore që janë vlerësuar si të mundshme janë paraqitur si më poshtë. Efektet e mundshme nga aktiviteti që ushtrohet do të vlerësohen në mënyrë të përgjithshme në kërkesën për Leje Mjedisi Tipi B. Megjithatë, shumë nga efektet e mundshme mund të identifikohen nga eksperienca e projekteve të mëparshme në këtë fushë. Në vijim do të paraqesim një përmbledhje të efekteve negative mbi mjedisin të cilat lidhen me aktivitetin gjatë fazës operative së bashku me rekomandimet mbi menaxhimin e tyre.

10.3 Matrica e ndikimeve të mundshme në mjedis nga zbatimi i projektit

Në tabelat e mëposhtme janë identifikuar ndikimet e mundshme në mjedis të projektit sipas fazave të zbatimit të tij.

Faza operacionale			
Nr.	**Receptori Mjedisor**	**Operacioni dhe pasoja në mjedis**	**Ndikimi i mundshëm**
1	Cilësia e ajrit	Emetim gazesh nga automjetet dhe pluhuri për shkak të qarkullimit të tyre.	Ndikim mesatar në cilësinë e ajrit. Mund të kontrollohet dhe shmanget me masat e duhura të menaxhimit.
2	Zhurmë	Zhurmë e gjeneruar nga lëvizjet e mjeteve (makinave) dhe paisjeve ne aktivitet .	Ndikimi do të jetë normal.
3	Cilësia e ujërave	Rrjedhjet aksidentale nga automjetet	Ndikim i ulët i cili mund të kontrollohet dhe shmanget me masat e duhura të menaxhimit.
4	Toka	Rrjedhjet aksidentale nga automjetet	Sheshet e qëndrimit të automjeteve dhe e ushtrimit te aktiviteteve në terësi jenë të shtruara dhe të pajisura me sistem drenazhimi, mundësia për depërtim në tokë pothuajse nuk ekziston.
5	Mjedisi soci-ekonomik	Mundësi të mira punësimi. Ofrimi i shërbimeve me cilësi të lartë për klientët. Gjenerim të ardhurash nga aktivitete shtesë.	Ndikimi socio – ekonomik është përgjithësisht pozitiv.
6	Mbetjet	Aktiviteti njerezor i punonjësve	Ndikim i ulet pasi keto mbetje grumbullohen ne koshat qe jane vendosur ne ambientet e aktivitetit. Grumbullimi dhe menaxhimi nga subjekte te licensuara per trajtimin e tyre.
7	Trafiku	Do te jete ne intervale kohore	Ndikim ne rritjen e trafikut te zone ku ushtrohet aktiviteti.

10.4 Emetimet e zhurmave dhe gazeve të mjeteve të transportit në mjedis

Për sa i takon me emetimin e zhurmave gjatë aktivitetit, duhet theksuar se ky ndikim është i minimizuar dhe në përputhje me parashikimet e Udhëzimit Nr.8, datë 27.11.2007, "Për nivelet kufi të zhurmave në mjedise të caktuara" të paraqitura sipas tabelës së mëposhtme:

Mjedisi	**Efekti kritik në shëndet**	**LAeq (dBA)**	**Koha bazë (orë)**	**LAmax Fast (dB)**
Zona banimi				
Jashtë banese	Bezdi (shqetësim) serioze gjatë ditës dhe mbrëmjes	55	16	--
	Bezdi (shqetësim) i moderuar gjatë ditës dhe mbrëmjes	50	16	--
Në brendësi të banesave	Kuptueshmëri e bisedës dhe (bezdi) shqetësim i moderuar gjatë ditës dhe mbrëmjes	35	16	--
Në brendësi të dhomës së fjetjes	Prishja e gjumit natën	30	8	--
Jashtë dhomës së fjetjes	Prishje e gjumit, dritare e hapur (vlera nga jashtë)	45	8	--
Zona me aktivitetet social--ekonomik				
Zona industriale, tregtare, Qarkullimi trafiku (mjedis i jashtëm dhe i brendshëm)	Dëmtim dëgjimi	70	24	110
Mjedis urban				
Mjedise publike, të jashtme apo të brendshme	Dëmtim dëgjimi	85	1	110

10.5 Rekomandime për zbutjen e ndikimeve

Toka/Përdorimi i Tokës

Kryerja e aktivitetit brënda sipërfaqes së kërkuar për zhvillimin e aktivitetit. Rrespektimi i kushteve teknike dhe standarteve.

Cilësia e ajrit/Rritje e emetimeve ne ajer nga funksionimi i instalimit dhe djegia e karburantit të automjeteve ngarkim--shkarkimit

- Mirëmbajtja e instalimeve dhe mjeteve të transportit sipas kapacitetit mbajtës.

- Mjete me kolaudim optimal. Plan veprimi në rast rrjedhjesh.

- Përdorimi efiçent i mjeteve motorrike.

- Përdorim i karburanti cilësor.

- Pastrim periodik i sipërfaqes së aktivitetit dhe mjeteve të punës.

Sistemi i drenazhimit

Mirëmbajtja e sistemit të drenazhimit të ujrave të shiut nga pastrimi përgjatë gjithë gjatësisë së sipërfaqes së aktivitetit.

Mbetjet/Shtim i mbetjeve industriale dhe urbane nga aktiviteti human i punonjësve që do të operojnë në aktivitet.

- Vendosja e kontenierëve në brendësi dhe jashtë objektit, diferencimi i mbetjeve sipas fraksioneve të gjeneruara dhe transportimi periodik i tyre në vendepozitimin më të afërt të caktuar nga njësia vendore.

Zhurmat/Rritje e nivelit të zhurmave nga impianti dhe nga lëvizja e automjeteve:

- Përdorimi i mjeteve të kolauduara;

- Përdorimi i mjeteve mbrojtëse nga punonjësit (kufje për mbrojtjen e aparatit të dëgjimit);

- Përdorimi i mjeteve të punës dhe të transportit gjate orareve të përshtatshme.

Trafiku Rrugor/Rritje e fluksit të qarkullimit të automjeteve:

- Lëvizshmeria do të studiohet të kryhet në oraret ku shmanget piku i trafikut;

- Mjetet e transportit do të levizin brenda normave të lejuara të shpejtësisë, referuar Kodit Rrugor Shqiptar.

11. PROGRAMI I PËRMIRËSIMIT TË PROCESIT TË PUNËS DHE MASAT ZBUTËSE

Për plotësimin e kërkesave të klientëve, rritjen e cilësisë së shërbimit të ofruar, rritjen e masave të sigurisë gjatë procesit të operimit në ruajtjen/magazinim, tregtim, mbrojtjen nga gazrat, pluhurat, zhurmat, etj., mbrojtjen e shëndetit të punonjësve dhe komunitetit të zonës përreth, me qëllim kryesor "Mbrojtjen e Mjedisit", reduktimin e sasisë së emetuar të PM10, CO2, NOx, Sox në atmosfere, përdorimin e energjisë në mënyrë efiçente, duke menduar për gjeneratat e brezave pasardhës, Porti MBM ka hartuar "Programin e Përmirësimit të Operimit të Proceseve Teknike të Punës", sipas termave përkatëse.

11.1 Masat e nevojshme për zbutjen e ndikimeve

Masat kryesore të propozuara në Planin e Menaxhimit të Mjedisit duhet të adresojnë zgjidhjet më optimale për minimizimin e ndikimeve të identifikuara negative në mjedis.

Këto masa duhet të synojnë:

1. Kontrollin dhe mbajtjen e ndikimeve brenda zonës së aktivitetit;
2. Shmangien e efekteve negative në shëndet dhe mjedis;

Zbatimi me korrektësi i këtyre masave do të bëhet i mundur nga përdorimi i teknikave të mëposhtme:

3. Piketimi i saktë i sipërfaqes ku zhvillohet aktiviteti, si dhe kufizimi i veprimtarisë vetëm brenda saj;
4. Plan - organizimi në mënyrë që të mos impaktohen sipërfaqet jashtë ndërhyrjes;
5. Kontrolli i mbetjeve të objektit;
6. Hapja e kanaleve të nevojshëm perimetral për kullimin drejtimin e ujrave të shiut, me qëllim shmangien e ndotjes në ujëra;
7. Kontrolli i pluhurave nëpërmjet lagies së zonës;
8. Kontrolli teknik i automjeteve për të parandaluar rrjedhjet e karburantit dhe çlirimet tej normave të gazeve.

11.2 Masat zbutëse në fazën operacionale

Për evidentimin e ndotjes nga aktiviteti do të merren masa.

11.3 Menaxhimi i mbetjeve

1. Mbetjet jo të rrezikeshme do të veçohen nga komponentet e pastra dhe do te grumbullohen per nje depozitim dhe riciklim të mundshëm.
2. Mbetjet e rrezikeshme në të cilat do te bejne pjese ato vajore, vajra rrjedhese, detergjente etj., do të depozitohen në një kontenier të caktuar për grumbullimin e këtyre mbetjeve.
3. Gjenerimi i zhurmave është brenda normave të lejuara dhe nuk do të ketë shqetësim për banorët përreth. Është parashikuar edhe zona e ngadalësimit të mjetit përpara se mjetet të hyjnë në aktivitet çka minimizon edhe nivelin e zhurmave.
4. Kryhet pastrimi periodik i ambjenteve të punës në aktivitet.
5. Transporti i mbeturinave bëhet në orët me trafik të pakësuar.

11.6 Minimizimi i ndotjes se ajrit

1. Subjekti gjatë ditëve ku temperaturat e motit janë të larta e lag mjedisin përreth me ujin e pusit që është hapur për këtë qëllim përreth një deri dy herë në ditë për të reduktuar çlirimet e pluhurave nga levizja e mjeteve.
2. Ndotja e ajrit është në nivele tepër të ulta, vetëm i pluhurave që krijohen nga mjetet që futen në territorin e aktivitetit.
3. Ndotja e ajrit është në nivele tepër të ulta vetëm nga gazrat që dalin nga skapamentot e makinave gjatë hyrje/daljes në aktivitet.

11.7 Zgjidhja e problemit të zjarrit nga shkarkesat elektrike

1. Të gjitha makineritë dhe pajisjet janë të tokëzuara.
2. Për të gjithë sistemin e linjave lidhja elektrike e vazhdueshme do të jetë me anë të urave.

11.8 Mbrojtja nga Zjarri

Subjekti Porti MBM për ushtrimin e këtij aktivitet ka marrë të gjitha masat e dukura në bazë të kushteve të parandalimit dhe mbrojtjes kundër zjarrit (PMKZ) për një funksionim normal dhe pa avari të pajisjeve të ndryshme në tërësi.

Pajisjet e mbrojtjes kundër zjarrit për këtë objekt janë të një rëndësie të veçantë dhe janë të domosdoshme si një pikë themelore e funksionimit te tij. Subjekti është i pajisur me një Akt--Teknik të PMNZSH ku janë parashikuar të gjitha masat që duhen të ndërrmerren në raste të jashtëzakonshme, të parandalimit të zjarrit dhe menaxhimit të situatës së rrezikut të zjarrit në raste të veçanta.

Në zbatimin e germs b, të Nenit 34 të Ligjit Nr.8796, datë 05.04.2001 "Për Mbrojtjen nga Zjarri dhe Shpëtimin", Shoqëria ka marrë masat e nevojshme për mbrojtjen në raste rreziku rënie zjarri.

Për mbrojtjen nga Zjarri në Subjekt janë marrë masat e mëposhtëme:

1. Ka fikëse zjarri me shkume dhe pluhur;
2. Ka rregullore te brendeshme te PMNZSH-së;
3. Personeli është i instruktuar me rregullat e PMNZSH-së;
4. Automjeti Zjarrfikës afrohet nga të tre anet e objektit;
5. Janë vendosur bombola zjarrfikëse në ambjentet e punës;
6. Në mënyrë periodike bëhet kontrolli i paisjeve dhe i mjeteve të MNZ si dhe bëhet kolaudimi i tyre në mënyrë që të parandalohen rreziqet e mundëshme;
7. Janë vendosur tabela për mbrojtjen nga zjarri, si dhe për përdorimin e zjarrshuarsve në raste aksidentesh nga zjarri në pikën e karburantit;
8. Për tu mbrojtur nga ndonjë zjarri i mundshëm që mund të bjerë janë ruajtur largësitë mbrojtëse ndaj zjarrit duke ruajtur largësinë e godines dhe objekteve përreth;
9. Janë lënë distancat e përcaktuara për rrugë kalimi të automjeteve, zjarrëfiksave.

Ky subjekt ushtron prej vitesh aktivitetin konform të gjitha ligjeve dhe dispozitave ligjore që kanë të bëjnë me ushtrimin e këtyre aktiviteteve. Gjatë kësaj periudhe ky subjekt ka zbatuar me korrektësi të gjitha dispozitat ligjore, kushtet teknike të punës, duke krijuar edhe një mjedis bashkëkohor për këtë lloj aktiviteti.

11.9 Masat për mbrojtjen e mjedisit

Masat për mbrojtjen e mjedisit që janë marrë nga ana e subjektit janë:

1. Rregullimi, sistemimi dhe rrethimi i territorit;

1. Instalimi i sistemit të ndarjes së ujrave të kanaleve të grumbulluara nga kanalet sipërfaqësore të objektit;

2. Janë bërë kanalizimet e brendëshme të objektit të lidhura me tubacionin kryesor që shkarkohet në kanalin pranëe objektit;
3. Ujërat sanitare janë lidhur me rrjetin e kanalizimeve të kësaj zone;
4. Në kanalizimin e zonës derdhen vetëm ujërat e shiut;
5. Mbetjet e ngurta jo të rrezikëshme që do të krijohen do të grumbullohen dhe periodikisht nga stafi i punës. Ato do të depozitohen në kontenierët e zonës dhe më pas me anë të shërbimit të transportit të mbetjeve do të shkojnë në landfillin e zonës;
6. Projekti përputhet me Planin e Përgjithshëm Vendor të Bashkisë miratuar nga KKT, ku ky objekt është i ndërtuar me leje ndërtimi të miratuar;

11. 10 Masat parandaluese

1. Përzgjedhja e trajnimi i personelit për mënyrën e veprimit gjatë proceseve ne aktivitet;
2. Minimizimi dhe evidentimi i zhurmave të mundshme;
3. Zbatim rigoroz i sigurimit teknik gjatë punës dhe ndërprerjes së sajë në rast avarie të mundshme;
4. Montimi i të gjithë aparateve sinjalizuese të sigurisë dhe rrjetit elektrik;
5. Tokëzimi dhe rrufe pritëse, në të gjithe instalimet për të shmangur aksidente me pasoja në mjedis;
6. Mbajtja gjithmonë fikur e automjeteve kur nuk është e nevojshme përdorimi i tyre dhe ruajtja e distancës së sigurisë, gjatë operimit të punës nga punonjësit;
7. Mbajtja e pajisjeve të nevojshme, nga punonjësit për operimin e punës;
8. Lyerja e ambientit të punës (zyra, magazinë) dhe pajisjeve me bojë antikorrozive (kundra ndryshkut) çdo dy vite sipas një programi të veçantë, me qëllim mbrojtjen nga korrodimi;
9. Pastrimi periodik i rrjetit të drenazhimit të ujrave teknologjike te larjes dhe të shiut, si dhe mirëmbatja e pemëve;
10. Kolaudimi periodik i mjeteve të transportit;
11. Monitorimi periodik i parametrave mjedisor dhe regjistrimi i të dhënave në regjistrin e shoqërisë;

11.11 Masat Kontrolluese

1. Pastrimi i ambjenteve ku zhvillohet aktiviteti;

2. Pastrimi i rrjetit të drenazhimit të ujrave teknologjike dhe ujrave të shiut përgjatë perimetrit nën administrimin e shoqërisë ku zhvillohet aktiviteti;
3. Vëzhgimi dhe kolaudimi i vazhdueshëm i të gjithë makinerive dhe paisjeve;
4. Monitorimi periodik i parametrave mjedisor dhe regjistrimi i të dhënave në regjistrin e shoqërisë. Sigurimi i të gjithë pajisjeve të nevojshme për riparim, pastrim dhe ndërhyrje në rast emergjencash. Trajnimi periodik i punonjësve dhe njohja me planin e ndihmës së shpejtë dhe planin e përballimit të emergjencave të ndryshme;

11.12 Masat ndërhyrëse

1. Riparimi i menjëhershëm i difekteve dhe avarive teknologjike;
2. Mobilizimi i menjëhershëm i stafit dhe mjeteve të fikjes së zjarrit;
3. Kolaudimi dhe shërbimi i pajisjeve/makinerive nga ekspertë të licensuar çdo fillim viti;
4. Kapja, asgjesimi i menjëhershëm në rastet e derdhjeve të lubrifikantëve dhe pastrimi i menjëhershëm i ambientit të punës me detërgjentë të posaçëm, që mund të gjenerohen nga veprimtaria dhe automjetet që kryejnë këtë shërbim;
5. Zëvendësimi i menjëhershëm të pjesëve të pajisjeve/ makinerive dhe mjeteve të punës, në rastet e avarive të mundshme;
6. Rigjenerimi i ambientit të dëmtuar;
7. Riparimi i menjëhershëm i teknologjisë dhe automjeteve, në raste avarie të mundshme apo dëmtim të instalimeve;
8. Në rastet e avarive të ndryshme do të njoftohet i gjithë stafi i punonjësve dhe klientët e gjendur aty, me qëllim sigurimin e jetës së tyre dhe ndërhyrjen për sigurimin e automjeteve dhe pajisjeve kryesore;
9. Njoftimi i organeve kompetente, për rastet e mundshme;
10. Pajisja e zones së aktivitetit me sinjalistikën e duhur dhe shenjat dalluese në rastet e rrezikut të mundshëm, për operimin normal të punës në objekt;
11. Njoftimi i menjehershëm i automjeteve dhe njësive të specializuara në rast emergjencash (zjarrfikëse, autoambulanca,etj);
12. Teritori ku ndodhet aktiviteti mbahet paster por dhe ne rast se do te kete ndotje e mjedisit ose demtim te tije do te marre masa per rehabilitimin e tij si ne gjendjen e meparshme;

11.13 Masa lehtësësuese për funksionimin eficent dhe të sigurtë të punës në aktivitetin e transferimit të mbetjeve:

1. Të mirëmbahen mjediset e gjelbëruar në mënyrë të përhershme dhe të mbillen edhe bimë dekorative autoktone në kushte artificiale për të rritur koeficientin e gjelbërimit;

2. Të shmanget në maksimum perdorimi i mjeteve të transportit kur nuk është e nevojshme dhe të reduktohen zhurmat në orët e vona;
3. Të vendosen tabela paralajmëruese për rreziqet për kalimtarët dhe punonjësit;
4. Të vendosen kontenier për mbajtjen pastër të ambjenteve nga mbetjet urbane për numrin e punonjësve;
5. Investitori të respektojë detyrimet e vendosura në Lejen Mjedisore që do të miratohet nga AKM;
6. Subjekti të jetë në dijeni dhe të azhornohet për kuadrin ligjor për mjedisin dhe ndryshimeve të tij;
7. Është detyrë e zhvilluesve te aktivitetit të integrojnë elementët e domosdoshëm të propozuar për parandalimin, minimizimin dhe eleminimin e ndikimeve negative në mjedis, shëndet dhe aspektin social;
8. Është detyrë e Njësisë Vendore të zbatojë rigorozisht detyrimet e përcaktuara për të garantuar mbrojtjen e mjedisit dhe shëndetit;
9. Përcaktimi i vendparkimit të mjeteve si dhe pajisja e vend parkimeve me sinjalistikën përkatëse;
10. Do të kontrollohen kushtet teknike të mjeteve të punës në mënyre periodike për të evituar, parandaluar rrjedhjet e lubrifikanteve dhe hidrokarbureve në mjedis, emëtimin e gazeve dhe zhurmave të tepërta të shkaktuara nga avari të mundshme teknike të mjeteve;
11. Veglat/Pajisjet/Makinerite e punës që shërbejnë për procese të ndryshme do të zëvendësohen me të reja, sipas jetëgjatësisë së tyre dhe eficencës që kanë në kryerjen e operacioneve te transferimit të mbetjeve;
12. Ambienti i zyrave dhe pajisjet/mjetet në zonën e shfrytëzuar do të lyhet periodikisht me bojë higjenike dhe antikorrozive, me qëllim plotësimin e kushteve higjeno-sanitare;
13. Do të bëhet menaxhimi i mbetjeve të ngurta, të cilat janë: lëndë të amballazheve, letra-kartona, si dhe lëndë organike të prodhuara nga punonjësit, ku këto mbetje do të transportohen rregullisht në vendin e caktuar nga Njesia Vendore. Shoqëria do të kryej menaxhimin e mbetjeve të ngurta duke vendosur kosha selektive sipas llojit të mbetjeve;
14. Do të bëhet pastrimi periodik i rrjetit të drenazhimit të ujrave të shiut në këtë objekt ose e mjedisit përreth drejt mjediseve të gjelbëruara. Mjedisi i gjëlbëruar përreth do të jetë nën kujdesjen e personelit që do të punësohet vetëm për punimet mjedisore të nevojshme;
15. Do të bëhet pastrimi periodik i rrjetit të drenazhimit të ujrave të shiut në këtë objekkt ose mjedisit përreth drejt mjediseve të gjebëruara. Mjedis i gjëlbëruara përreth do të jetë nën kujdesjen e personelit që do të punësohet vetëm për punimet agro-mjedisore të nevojshme;

1. Porti MBM disponon infrastrukturën e nevojshme, me distancat e përcaktuara për rrugë-kalim të punonjësve, automjeteve, zjarrëfiksave, etj.;
2. Është ndërtuar sistemi i drenazhimit të ujrave teknologjike dhe lëvizjes së ujërave të shiut;
3. Do të bëhet trajnimi periodik i punonjësve mbi kushtet e sigurimit teknik gjatë operimit të punës si dhe të kualifikohet stafi përgjegjës për operimin e punës në instalimin për ruajten/magazinimin dhe transferimin e mbetjeve.

12. PROGRAMI I MONITORIMIT

12.1 Qëllimet e monitorimit mjedisor

Monitorimi për parametrin që na intereson bëhet nëpërmjet matjeve të përsëritura, që merren me një frekuencë të mjaftueshme, për të bërë të mundur vlerësimin e gjendjes së mjedisit dhe ndryshimeve të tij në kohë.

Qëllimi i monitorimit mjedisor është që të sigurojë të dhëna nëpërmjet të cilave të vlerësohet nëse zhvillimi i veprimtarisë është në përputhje me ligjet dhe standardet mjedisore që lidhen me të, për të vlerësuar shkallën e ndikimit (nëse ka), si dhe për të vlerësuar performancën mjedisore të menaxhimit të saj në kuadër të përmirësimit të vazhdueshëm.

12.2 Objektivat e monitorimit

1. Të krahasojë cilësinë dhe gjendjen e mjedisit para fillimit të aktivitetit me atë gjatë funksionimit të tij;
2. Të monitorojë emetimet (nëse ka) në të gjitha fazat e funksionimit te aktivitetit në përputhje me normat dhe standardet ligjore të Shqipërisë dhe BE;
3. Të përcaktojë nëse ndryshimet e mundshme mjedisore janë si rezultat i zhvillimeve të aktiviteteve që kryhen në rajonin ku zhvillohet aktiviteti dhe nëse ka lidhje dhe impakte kumulative me aktivitetin e propozuar;
4. Për të përcaktuar efektivitetin e masave përmirësuese të zbatuara nga aktorët zhvillues të aktivitetit në rajon;
5. Për të përcaktuar impaktet afatgjatë (nëse ka);
6. Për të përcaktuar zgjatjen e kthimit në normalitet të cilësisë së mjedisit në rajon, në rastet kur vlerësohet se ka ndikime dhe impakte në të;

7. Të krijojë një arkivë (regjistër) të cilësisë së mjedisit, një bazë të dhënash që do të mund të përdoret në të ardhmen;
8. Për të garantuar përshtatshmërinë e një objekti mjedisor për t'u përdorur për qëllim të caktuar;

12.3 Plani i monitorimit

Me qenë se kemi të bëjmë me instalime për ngarkim – shkarkim ne mase te madhe nevojitet një monitorim i vazhdueshëm, jo vetëm në sheshin e transferimit por dhe në një zonë mbi 50 m për rreth sheshit ku do te zhvillohet aktiviteti. Plani i monitorimit do të konsistojë në:

1. Monitorimi i parametrave tektin të instalimit;
2. Monitorimi i zonës së mundshme të gjenerimit te aromave gjate zhvillimit te veprimtarise;
3. Monitorimi i parametrave fizike dhe dinamike të shpërndarjes së emetimeve te gazeve dhe marrja e masave përkatëse të parashikuara në projekt, për parandalimin e tij;
4. Monitorimi i shkarkimit të ujrave të ndotura ne siperfaqen e aktivitetit;

12.4 Plani i monitorimit të ndikimit në mjedis

Do te kryhet monitorimi i pluhurave, i zhurmës cilesise se ujrave pavarësisht sasive minimale.

Pra monitorimi do të konsistojë në matjen e parashikuar të indikatorëve mjedisor.

1. Ne subjekt respektohen standardet e normativat per nivelin e zhurmave te lejuar diten, per vete llojin e aktivitetit qe kjo zhurme mund te krijohet nga aktiviteti dhe ne raste te rralla, vetem gjate ndezjes se gjeneratorit;
2. Brenda teritorit te aktivitetit relativisht mund te kete zhurme qe mund te ndikojne vetem ne shendetin e punonjesve, por jo ne ambjentin perreth per aktivitetet e tjera apo per banoret perreth;
3. Ambjenti ku ushtrohet aktiviteti eshte i sheshte dhe i projektuar mire, nuk ka rritje te nivelit te zhurmave dhe nuk ndikon ne shendetin e punonjesve;
4. Do te behet menaxhim me i mire i instalimeve dhe paisjeve per te mos pasur ndotje akustike dhe ndotje termike jashte normave te lejuara;
5. Zhurma eshte nje tingull i padeshiruar, dhe sidomos gjate punes, por qe nuk i kemi kaluar ato te normave te lejuara per punen diten, deri tani nuk kemi pasur ankesa nga individe apo subjekte prane aktivitetit tone qe ti kemi shqetesuar per zhurme, megjithate jemi te hapur per te pritur çdo ankese te ketij lloji apo tjeter;

Të dhënat që do të mblidhen do të vihen në dispozicion të organeve shtetërore dhe të interesuarve të tjerë, gjithashtu këto të dhëna do të analizohen me qëllim përmirësimin e performances mjedisore të veprimtarisë dhe bërjen e korigjimeve të nevojshme.

Në monitorimin e sipërfaqeve të mbjella të pemëve dhe bimëve të mbjella, ecurinë normale të mbirjes dhe zhvillimit të tyre. Në rastet kur vërehet se ka dëmtime merren masa për zevëndësimin me fidanë të rinj.

Monitorimi i çdo sipërfaqe të mbjelle do të vazhdoje për një periudhe 4 vjeçare, kohë gjatë së cilës bimët kanë marrë një zhvillim të konsiderueshëm dhe nuk kanë nevojë për shërbim.

Planet e sigurisë dhe të menaxhimit të katastrofave hipotetike:

1. Plani i evakuimit të njerëzve në raste alarmi (emergjence);
2. Procedurat e sigurimit në punë apo rregullat e sigurimit teknik;
3. Procedurat e mjekimit dhe të ndihmës së shpejtë në raste aksidentesh në punë;
4. Emrat e personave të kontaktit dhe numrat e tyre të telefonit;
5. Procedurat e nënshtrimit apo fikjes së zjarrit;
6. Plani i sigurisë së rrjedhjeve të mundshme të naftës apo lubrifikantëve.

Shoqëria Koncesionare PORTI MBM ka realizuar nje program te monitorimit nga specialistë që marrin në konsideratë mundësinë për të realizuar një monitorim realist të elementeve me ndikim në mjedis. Në aktivitet duhet të jenë në gjëndje gadishmërie prozhektorët dhe mjete të fuqishme ndriçimi, mjetet e fikjes së zjarrit, uniformat anti-zjarr për personelin, i cili duhet të ketë bërë trajnimin e nevojshëm për të tilla raste për të vepruar me shpejtësi dhe korrektësi. Për sa më sipër është e mundur që të përzgjidhen për tu monituruar nga vetë investitori ata elementë që realisht mund të identifikohen, maten, regjistrohen dhe pastaj komunikohen në instancat shtetërore.

13. INFORMACION PËRFUNDIMTAR PËR LEJET, AUTORIZIMET DHE LINCENCAT E NEVOJSHME PËR PROJEKTIN

Nisur nga sa më sipër dhe në përfundim të paraqitjes së të gjithë dokumentacionit përkatës shoqërues, përfundimisht mund të themi se projekti i subjektit "Shoqëria Koncesionare Porti MBM", për veprimtaritë e parashikuara në legjislacionin për lejet mjedisore:

Veprimtaria me ID 3.1.d – Industria minerare – Magazinimi, ngarkimi ose shkarkimi në masë të madhe i çimentos ose i klinkerit të çimentos përpara transportimit të tyre në masë të madhe;

Veprimtaria me ID 4.7 – Industria Kimike – Magazinimi i kimikateve, përveçse kur paraqiten si pjesë e ndonjë veprimtarie tjetër të Tipit A ose Tipit B, dhe përveç ndodhjes në një çisternë të lëvizshme;

Veprimtaria me ID 5.5 – Menaxhimi i mbetjeve – Magazinim i hekurishteve/skrapeve të metalit që nuk përmbajnë materiale të rrezikshme;

Veprimtaria me ID 5.9 – Magazinim i përkohshëm i mbetjeve duke përfshirë tepricat e produkeve nga kontenierët ose nga larjet e kontenierëve, dhe çdo mbetje të rrezikshme në mjediset pritëse të një zone portuale dhe ku mbetjet janë të magazinuara për jo më shumë se 7 ditë;

- nuk do të sjellë pasoja negative për mjedisin e zonës.

Si përfundim vlerësojmë se projekti dhe veprimtaria e Portit MBM konsiderohet e përshtatshme dhe e pranueshme në zonën e zgjedhur nga investitori, pa krijuar probleme mjedisore për zonën përreth.

Hartoi materialin

STUDIO MJEDISORE
"D.E.A. PROJEKT" Sh.p.k
Eksperti i Vlersimit e Auditimit Mjedisor
ARJAN BALA

Çertifikuar nga Ministria e Mjedisit
Nr. 11594 Prot, Nr. identifikus 197, date 10.12.2014

Eksperti i Vlersimit e Auditimit Mjedisor
HYSEN DOÇI

Çertifikuar nga Ministria e Mjedisit
Nr. 551 Prot, Vendimi Nr.10, date 24.07.2008

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E MJEDISIT, PYJEVE DHE ADMINISTRIMIT TË UJËRAVE

Adresa: Rruga e Durrësit, Nr. 27, Tiranë, Tel: 270 630, Fax: 270 627; www.moe.gov.al

Nr. 551 Prot. **Tiranë më 24/07/2008**

Vendimi Nr. 10

ÇERTIFIKATË

Në mbështetje të vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 268, datë 24.04.2003 "Për çertifikimin e specialistëve, për vlerësimin e ndikimit në mjedis dhe auditimit mjedisor".

Hysen DOCI

Çertifikohet për hartimin e raporteve të vlerësimit të ndikimit në mjedis, për të kryer auditimin mjedisor, për hartimin e ekspertizave për probleme mjedisore dhe thirrjen si ekspert për të vlerësuar një raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis ose rezultatet e një auditimi.

Ministri

Lufter XHUVELI

Hysen Doci

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E MJEDISIT

Nr. 11594 Prot. Tiranë, më 10.12.2014

Nr. identifikues 197

ÇERTIFIKATË

Në mbështetje të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 122, datë 17.02.2011 Për një ndryshim në Vendimin Nr. 1124, datë 30.7.2008, të Këshillit të Ministrave, "Për miratimin e rregullave, të procedurave dhe kritereve për pajisjen me certifikatën e specialistit, për vlerësimin e ndikimit në mjedis dhe auditimin mjedisor":

Z. ARJAN BALA

Çertifikohet për hartimin e raporteve të vlerësimit të ndikimit në mjedis, për të kryer auditimin mjedisor, për hartimin e ekspertizave për probleme mjedisore dhe thirrjen si ekspert për të vlerësuar një raport të vlerësimit të ndikimit në mjedis ose rezultatet e një auditimi.

PER SUBJEKTIN
"SHOQERIA KONCESIONARE
PORTI MBM"
PORTO ROMANO
DURRES.

MINISTRI

Lefter KOKA

REPUBLIKA E SHQIPËRISË MINISTRIA E MJEDISIT TIRANË

MINING AND ENVIRONMENT CONSULTING D.E.A.

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E FINANCAVE DHE EKONOMISË
QENDRA KOMBËTARE E BIZNESIT

LICENCË

LN-4030-11-2017	NUIS/NIPT: L72115007S
D.E.A. PROJEKT	
Adresa Tirane TIRANE Tirane Adresa: Njesia Administrative nr.7, Rruga e "Kavajes", zona kadastrale 8250, nr. pasurie 1/992+3-N4	
Kodi III.2.A	Kodi tjetër
Data e lëshimit 2017-11-02	Afati i vlefshmërisë Pa afat

Kategoria

Shërbime ekspertize dhe/ose profesionale lidhur me ndikimin në mjedis

Nënkategoria

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis

Veprimtari specifike

Ndikim në mjedis,Auditim mjedisor

Specialiteti

Emërtimi përshkrues i veprimtarisë

Veprimtaritë e ekspertizës lidhur me ndikimin në mjedis (Auditim mjedisor dhe Vlerësimi i ndikimit në mjedis).

Kufizime specifike

Licenca ushtrohet sipas kufizimeve në legjislacionin në fuqi

Detyrime specifike

Licenca ushtrohet sipas detyrimeve në legjislacionin në fuqi

Vendi i kryerjes së veprimtarisë

Në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

Nënshkrimi i sportelit ______________________

D.E.A. PROJEKT — MINING AND ENVIRONMENT CONSULTING

Arjan Bala

Digitally signed by Arjan Bala
Date: 2022.12.01 14:57:45 +02'00'

Vulosur elektronikisht nga Qendra Kombëtare e Biznesit
Date:2020/05/21 14:54:57 +02'00'
L72115007S20200521145442234006

Shënim : Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë të një procedure automatike nga një sistem elektronik (Qendra Kombëtare e Biznesit)