



FLETORJA ZYRTARE

E

REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr.88

2004

3 dhjetor

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9293 datë 21.10.2004	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare “Për përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotjet me karburant”, 1992	6307
Ligj nr.9294 datë 21.10.2004	Për pranimin nga Republika e Shqipërisë të Rezolutës A.724 (17) “Për ndryshimet e Konventës së Organizatës Ndërkombëtare Detare dhe aneksit të saj”, 1991.....	6318
Ligj nr.9295 datë 21.10.2004	Për kriteret e pranimin, karrierën dhe ndërprerjen e saj në Shërbimin Informativ Ushtarak.....	6322
Ligj nr.9298 datë 28.10.2004	Për ratifikimin e “Marrëveshjes së koncesionit, të formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”.....	6327

LIGJ
Nr.9293, datë 21.10.2004

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN NDËRKOMBËTARE
“PËR PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET NGA NDOTJET ME KARBURANT”, 1992

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën Ndërkombëtare “Për përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotjet me karburant”, 1992.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4394, datë 17.11.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

KONVENTA
MBI PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËMET NGA NDOTJA ME KARBURANT, 1992

(Konventa e përgjegjësisë, 1992)

Shtetet palë në Konventën aktuale,
të ndërgjegjshme për rreziqet e ndotjes së imponuar nga transporti detar botëror i karburanteve rifuxho,
të bindura se nevoja për sigurimin e një kompensimi të përshtatshëm është e vlefshme ndaj personave të cilët vuajnë dëmin e shkaktuar nga ndotja që rezulton nga rrjedhja ose shkarkimi i karburanteve nga anijet,
duke dëshiruar që të adaptojnë rregulla dhe procedura ndërkombëtare uniforme për caktimin e çështjeve të përgjegjësisë dhe parashikimit të duhur të kompensimit në raste të tilla,
ranë dakord si vijon:

Neni 1

Për qëllimet e kësaj Konvente:

1. “Anije” nënkupton çdo anije detare dhe çdo hidroplan të çdo tipi kudo që të jetë ndërtuar ose adaptuar për transport karburanti rifuxho si ngarkesë, me kusht që një anije e aftë për transportin e karburantit ose të ngarkesave të tjera do të konsiderohet si anije vetëm kur ajo aktualisht është duke transportuar karburant rifuxho si ngarkesë dhe gjatë lundrimit me këtë lloj ngarkese, përveçse kur provohet që nuk ka mbeturina të transporteve të tilla rifuxho në bord.

2. “Person” nënkupton çdo individ ose partner ose çdo institucion publik ose privat, pavarësisht janë të bashkuar ose jo, duke përfshirë një shtet ose ndonjë nga nëndepartamentet e qëndrueshme të tij.

3. “Pronar” nënkupton personin ose personat e regjistruar si pronar i anijes ose, në mungesë të regjistrimit, personin ose personat që kanë pronë një anije. Megjithatë në rastet e anijes pronë e një shteti dhe operuar nga një kompani e cila në shtet është regjistruar si operues i anijes, “pronar” do të nënkuptojë kompani të tilla.

4. “Shteti i regjistrimit të anijes” nënkupton, lidhur me anijet e regjistruara, shtetin e regjistrimit të anijes, dhe lidhur me anijet e çregjistruara, shtetin, flamurin e të cilit mban anija.

5. “Karburant” nënkupton çdo mineral hidrokarbur të qëndrueshëm, si karburant bruto, naftë, benzinë dhe vajra lubrifikantë, pavarësisht nëse transportohen nga një anije ose janë gjendje në ballastet e anijeve të tilla.

6. “Dëm nga ndotja” nënkupton:

a) humbjen ose dëmin e shkarkuar jashtë anijes nga helmimi që rrjedh nga rrjedhja ose shkarkimi i karburantit nga anija, kudo që një rrjedhje ose shkarkim i tillë të ndodhë, me kusht që ky kompensim për dëmet ndaj ambientit përveçse humbjeve të fitimit nga dëme të tilla, do të kufizohen në koston e masave të arsyeshme për rivendosjen e gjendjes së ndërmarrë ose që do të ndërmerren për dëmet ndaj ambientit;

b) koston e masave preventive dhe të humbjeve të dëmeve të mëtejshme të shkaktuara nga masat preventive.

7. “Masa preventive” nënkuptojmë çdo masë të arsyeshme të marrë nga çdo person pas ndodhjes së një aksidenti për të parandaluar ose minimizuar dëmin e ndotjes.

8. “Aksident” nënkupton çdo ngjarje ose seri ngjarjesh që kanë të njëjtën origjinë, të cilat shkaktojnë dëme ndotjeje ose krijojnë një rrezik të rëndë dhe të shpejtë për shkaktimin e dëmeve të tilla.

9. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.

10. Konventa e përgjegjësisë e 1969” nënkupton Konventën “Mbi përgjegjësitë civile për dëmet nga ndotja e karburanteve, 1969”. Për shtetet palë të protokollit të 1976 ndaj kësaj Konvente, termi do të nënkuptojë përfshirjen e Konventës së përgjegjësisë 1969 si amendohet nga ky protokoll.

Neni 2

Kjo Konventë do të zbatohet ekskluzivisht:

a) Ndaj dëmeve të ndotjes të shkaktuara:

i) në territorin, duke përfshirë ujërat territoriale të një shteti kontraktues dhe

ii) në zonën ekonomike ekskluzive të një shteti kontraktues, të krijuar në përputhje me legjislacionin ndërkombëtar ose, nëse shteti kontraktues nuk ka krijuar një zonë të tillë, në rajonin ngjitur me ujërat territoriale të shtetit të përcaktuar nga ky shtet, në përputhje me legjislacionin ndërkombëtar dhe e shtrirë jo më shumë se 200 milje detare nga vija bazë nga të cilat matet gjerësia e ujërave territoriale.

b) Ndaj masave preventive, kurdoherë që ndërmerren, për parandalimin ose minimizimin e dëmeve të tilla.

Neni 3

1. Me përjashtim si është parashikuar në paragrafët 2 dhe 3 të këtij neni, pronari i anijes në kohën e një aksidenti ose, kur aksidenti konsiston në një seri ndodhish, në kohën e ndodhisë së tillë të parë, do të jetë përgjegjës për çdo dëm nga ndotja e shkaktuar nga anija si rezultat i një aksidenti.

2. Asnjë përgjegjësi për dëmin nga ndotja, nuk do t'i jepet pronarit, nëse ai provon se dëmi:

a) rezulton nga një akt lufte, armiqësi, luftë civile, rebelim ose fenomen natyror të një karakteri të jashtëzakonshëm të paevidentueshëm dhe të parezistueshëm;

b) është shkaktuar i gjithë nga një akt ose pengesë e kryer me qëllimin e shkaktimit të dëmit nga një palë e tretë; ose

c) u shkaktohet i gjithë nga një neglizhencë ose veprim i paligjshëm nga çdo qeveri ose autoritet tjetër përgjegjës për mirëmbajtjen e dritave dhe mjeteve të tjera navigacionale për ushtrimin e këtij funksioni.

3. Nëse pronari provon se dëmi nga ndotja rezulton i gjithë ose pjesërisht nga një veprim ose pengesë e kryer me qëllimin e shkakut të dëmit nga një person i cili vuan dëmin ose nga neglizhenca e këtij personi, pronari mundet komplet ose pjesërisht të përjashtojë veten nga përgjegjësitë e tij ndaj një personi të tillë.

4. Nuk bëhet asnjë reklamim për kompensim nga dëmi i ndotjes kundrejt pronarit përveçse në përputhje me këtë Konventë. Mbështetur në paragrafin 5 të këtij neni, asnjë reklamim për kompensim nga ndotja detare sipas kësaj konvente nuk bëhet ose kur është shprehur ndryshe:

a) shërbyesit ose agjentët e pronarit ose anëtarë të ekuipazhit;

b) piloti ose çdo person tjetër i cili, duke mos qenë anëtar i ekuipazhit, kryen shërbimet për anijen;

c) çdo kontratë (çfarëdoqoftë e përshkruar, duke përfshirë një kontratë bareboat), menaxher ose operatorin e anijes;

d) çdo person që kryen operime shpëtimi me konsensusin e pronarit ose sipas instruksioneve të autoriteteve kompetente;

e) çdo person që merr masat preventive;

f) të gjithë shërbyesit ose agjentët e personave të përmendur në nënparagrafët (c), (d) dhe (e), përveç dëmit të rezultuar nga veprimet e tyre personale ose pengesave, të kryera me qëllimin e shkakut të dëmeve të tilla ose nga shkëmbi dhe me njohjen që dëme të tilla mundet të ndodhin.

5. Asgjë e kësaj Konvente nuk do të paragjykojë çdo të drejtë të riapelimit nga pronari kundrejt palëve të treta.

Neni 4

Kur një aksident që përfshin më shumë se dy ose më shumë anije ndodhin, dhe dëmet nga ndotja si rrjedhim rezultojnë, pronarët e të gjitha anijeve të interesuara, përveç përjashtimeve në nenin 3, do të jenë së bashku dhe veças përgjegjës për të gjitha këto dëme të cilat nuk janë arsyeshëm të ndara.

Neni 5

1. Pronari i një anijeje do të ketë detyrën për të kufizuar përgjegjësitë e tij sipas kësaj Konvente përsa i përket çdo aksidenti lidhur me shumën e llogaritur si vijon:

a) 3 milionë njësi llogarie për një anije që nuk kalon 5000 njësi tonazhi;

b) për një anije me tonazh në tejkalim, për çdo njësi shtesë të tonazhit, 420 njësi llogaritëse në plotësim të shumës së përmendur në nënparagrafin (a), me kusht që, megjithatë, që kjo shumë progresive në çdo ngjarje nuk duhet të tejkalojë 59.7 milionë njësi të llogaritura.

2. Pronari nuk do të ketë detyrë të kufizojë përgjegjësitë e tij sipas kësaj Konvente, nëse provohet që dëmi nga ndotja rezulton nga veprimet e tij personale ose pengesat, të shkaktuara me qëllimin e shkakut të dëmeve të tilla, ose shkëmbore dhe me dijeninë që dëme të tilla do të ndodhin.

3. Për qëllimet e bërjes së aftë për përfitimin e kufizimit të parashikuar në paragrafin 1 të këtij neni, pronari do të ndërtojë një fond për shumën totale që përfaqëson kufirin e përgjegjësisë së tij ndaj gjykatës ose autoriteteve të tjera kompetente të secilit shtet kontraktues në të cilin veprimi ka ndodhur, sipas nenit 9 ose, nëse nuk ka ndodhur ndonjë veprim, me çdo gjykatë ose autoritet tjetër kompetent në çdo shtet kontraktues në të cilët një veprim mund të ndodhë sipas nenit 9.

Fondi mund të krijohet ose me anën e depozitimit të shumës, ose me anën e paraqitjes së një garancie bankare ose garancive të tjera, të pranueshme sipas legjislacionit të shtetit kontraktues kur fondi është krijuar, dhe konsiderohet se është i përshtatshëm nga gjykata ose autoritetet e tjera kompetente.

4. Fondi do të shpërndahet ndaj të gjithë reklamuesve në proporcion me shumën e reklamimeve të tyre të krijuara.

5. Në qoftë se përpara shpërndarjes së fondit pronari ose çdo shërbyes tjetër i tij ose agent, ose çdo person që i jep atij siguracion, ose siguri tjetër financiare, si rezultat i aksidentit në fjalë, ka paguar kompensim për dëmin e ndotjes, një person i tillë, mbi bazën e shumës që ai ka paguar, do të fitojë një pagesë mbi bazën e të drejtave të cilat një person i kompensuar në këtë mënyrë do t'i gëzonte sipas kësaj Konvente.

6. E drejta e pagesës e parashikuar në paragrafin 5 të këtij neni gjithashtu mund të ushtrohet nga një person, përveçse atyre të përmendur lidhur me çdo shumë të kompensimit për dëmet e ndotjes të cilat ai mund t'i ketë paguar, por vetëm në hapësirën që një pagesë e tillë lejohet sipas legjislacionit kombëtar në fuqi.

7. Kur pronari ose çdo person tjetër ka vendosur që ai është i detyruar për pagesën në një datë të mëvonshme, totalisht ose pjesërisht, çdo shumë e tillë kompensimi, lidhur me të cilën një person kishte paguar kompensimin përpara se fondi të ishte shpërndarë, gjykata ose autoritete të tjera kompetente të shtetit ku fondi është krijuar mundet të urdhërojë që një shumë e mjaftueshme të krijohet përkohësisht më vete për të bërë të aftë një person të tillë, në një datë të mëvonshme, për të realizuar reklamimin e tij kundrejt fondit.

8. Reklamimet, lidhur me shpenzimet e arsyeshme që ndodhin ose sakrificat e bëra nga pronari vullnetarisht, për të parandaluar ose minimizuar dëmet e ndotjes, do të radhiten në mënyrë të barabartë me reklamimet e tjera kundrejt fondit.

9. a) “Njësia e llogaritjes”, referuar në paragrafin 1 të këtij neni, është e drejta e veçantë e projektuar siç përcaktohet nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Shumat e përmendura në paragrafin 1 do të konvertohen në monedhën vendase mbi bazat e vlerës të kësaj monedhe, referuar të drejtave të veçanta të projektuara dhe datës së formimit të fondit në paragrafin 3. Vlera e monedhës kombëtare, për sa i përket kushteve të të drejtave të veçanta të projektuara, të një shteti kontraktues, i cili është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogariten në përputhje me metodën e vlerësimit të zbatuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar në fuqi në datën e përmendur për operimet dhe transaksionet. Vlera e monedhës kombëtare, sipas termave të të drejtave të veçanta të projektimit, të një shteti kontraktues i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në një mënyrë të përcaktuar nga ky shtet.

b) Megjithatë, një shtet kontraktues, i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligjet e të cilit nuk lejojnë zbatimin e parashikimeve të paragrafit 9 (a) në kohën e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit në këtë konventë ose në çdo kohë më vonë, mundet të deklarojë që njësia e llogaritjes referuar në paragrafin 9 (a) do të jetë e barabartë me 15 franga të arta. Frangat e arta referuar në këtë paragraf i korrespondojnë gjashtëdhjetë e pesë dhe gjysmë miligram të floririt, të të mijëtave prej nëntëqind. Konvertimi i frangave të arta në monedhën ndërkombëtare do të bëhet në përputhje me ligjin e shtetit të interesuar.

c) Llogaritjet e përmendura në frazën e fundit të paragrafit 9 (a) dhe të konvertimit të përmendur në paragrafin 9 (b) do të bëhen në një mënyrë të tillë për të shprehur në monedhën kombëtare të shtetit kontraktues sa më parë të jetë e mundur në të njëjtën vlerë për shumën në paragrafin 1 siç rrjedh nga zbatimi i tri ligjëratave të paragrafit 9 (a).

Shtetet kontraktuese do të komunikojnë, kur bëhet depozitimi, mënyrën e llogaritjes mbi bazën e paragrafit 9 (a) ose rezultatit të konvertimit në paragrafin 9 (b) sipas rastit që mund të jetë, kur depozitohet një instrument ratifikimi, pranohet, miratohet ose bëhet aderim ndaj kësaj Konvente dhe kurdoherë që bëhet një ndryshim.

10. Për qëllimet e këtij neni, tonazhi i anijeve do të jetë tonazhi bruto i llogaritur në përputhje me rregullat e përmasave të tonazhit të përmbajtura në aneksin I të Konventës ndërkombëtare “Për përmasat e tonazhit të anijeve”, 1969.

11. Siguruesi ose çdo person tjetër që jep ndihmë sigurie financiare do të jetë përgjegjës për krijimin e një fondi në përputhje me këtë nen në të njëjtat kushte dhe që kanë të njëjtin efekt sikur të ishte krijuar nga pronari. Një fond i tillë mundet të krijohet edhe nëse, sipas parashikimeve të paragrafit 2, pronari nuk ka përgjegjësi për të kufizuar përgjegjësitë e tij, por që krijimi i tij në këtë rast nuk paragjykon të drejtat e çdo reklamuesi kundrejt pronarit.

Neni 6

1. Kur pronari, pas një aksidenti, ka krijuar një fond në përputhje me nenin 5 dhe ka të drejtën e kufizimit të përgjegjësisë së tij:

a) asnjë person që ka një reklamim për dëme nga dëmet e ndotjes të ngritura jashtë këtij aksidenti nuk do të jetë përgjegjës për të ushtruar çdo të drejtë kundrejt çdo aseti tjetër të pronarit lidhur me reklamime të tilla;

b) gjykata ose çdo autoritet tjetër kompetent i çdo shteti kontraktues do të urdhërojë lirimin e çdo anijeje ose çdo prone që i përket pronarit, i cili është arrestuar lidhur me një reklamim për dëme ndotje të ngritur jashtë këtij aksidenti, dhe në mënyrë të njëjtë do të lirojë çdo garanci ose siguri tjetër të dhënë për të shmangur një arrestim të tillë.

2. Përsa më sipër, megjithatë, do ta zbatojë vetëm nëse reklamuesi ka hyrë në gjykatë duke administruar fondin dhe është aktualisht lidhur me reklamimin e tij.

Neni 7

1. Pronarit të një anijeje të regjistruar në një shtet kontraktues dhe që transporton më shumë se 2000 ton karburant rifuxho si ngarkesë do t'i kërkohet të ketë një siguracion ose siguri të tjera financiare, të tilla si një garanci bankare ose një dëshmi të lëshuar nga Fondi Ndërkombëtar i Kompensimit, në shumat e fiksuara për të zbatuar kufijtë e përgjegjësisë të parashikuara në nenin 5, paragrafi 1 për të mbuluar përgjegjësitë e tij për dëmet nga ndotja sipas kësaj Konvente.

2. Pasi autoritetet përkatëse të shtetit kontraktues të kenë vendosur që kërkesat e paragrafit 1 janë plotësuar, do të lëshohet një certifikatë që vërteton se është në fuqi siguracioni ose sigurime të tjera financiare, në përputhje me parashikimet e kësaj Konvente. Përsa i përket një anijeje të regjistruar në një shtet kontraktues një certifikatë e tillë do të lëshohet ose vërtetohet nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrimit të anijes; lidhur me një anije që nuk është regjistruar në një shtet kontraktues, ajo mund të lëshohet ose të vërtetohet nga autoritetet përkatëse të çdo shteti kontraktues. Kjo certifikatë do të jetë në formë standarde sipas modelit bashkëlidhur dhe do të përmbajë të dhënat që vijnë:

a) emrin e anijes dhe portin e regjistrimit;

b) emrin dhe selinë qendrore të veprimtarisë së pronarit;

c) tipin e sigurisë;

d) emrin dhe selinë qendrore të veprimtarisë së siguruesit ose personave të tjerë që japin sigurinë dhe, kur duhet, vendin e veprimtarisë ku siguracioni ose siguri të tjera janë dhënë;

e) periudhën e vlefshmërisë së certifikatës, e cila nuk duhet të jetë më e madhe se periudha e vlefshmërisë së siguracionit ose sigurive të tjera.

3. Certifikata do të jetë në gjuhën zyrtare ose gjuhët e shtetit lëshues. Në qoftë se gjuha e përdorur nuk është anglisht ose frëngjisht, teksti duhet të përfshijë një përkthim në njërën nga këto dy gjuhë.

4. Certifikata duhet të mbahet në bordin e anijes dhe një kopje do të depozitohet tek autoritetet, të cilat mbajnë shënime në regjistrin e anijeve ose, nëse nuk është e regjistruar në një shtet kontraktues, tek autoritetet e shtetit që lëshon ose vërteton certifikatën.

5. Një siguracion ose siguri të tjera financiare nuk do të përmbushë kërkesat e këtij neni nëse mund të pushojë, për arsye përveç asaj të skadimit të periudhës së vlefshmërisë të siguracionit ose të sigurive të specifikuar në certifikatë sipas paragrafit 2 të këtij neni, përpara kalimit të tre muajve nga data kur është bërë një njoftim për përfundimin e saj ndaj autoriteteve të referuara në paragrafin 4 të këtij neni, derisa certifikata t'u jetë dorëzuar këtyre autoriteteve ose një certifikatë e re të lëshohet brenda periudhës në fjalë. Parashikimet e përmendura më sipër do të zbatohen në të njëjtën mënyrë për çdo modifikim i cili shkakton që siguracioni ose siguria nuk kënaq më kërkesat e këtij neni.

6. Shteti i regjistrimit, mbështetur në parashikimet e këtij neni, do të përcaktojë kushtet e lëshimit dhe të vlefshmërisë së certifikatës.

7. Certifikata e lëshuar ose e vërtetuar nën autoritetin e shtetit kontraktues në përputhje me paragrafin 2 do të pranohet nga shtetet e tjera kontraktuese për qëllimet e kësaj Konvente dhe do të konsiderohet nga shtetet e tjera kontraktuese sikur kanë të njëjtën fuqi si certifikata e lëshuar ose vërtetuar nga ato edhe pse është lëshuar ose vërtetuar lidhur me një anije jo të regjistruar në një shtet kontraktues. Një shtet kontraktues në çdo kohë mund të kërkojë konsultime me shtetin lëshues ose vërtetues duke pasur dyshime se siguruesi ose garantuesi i përmendur në certifikatë nuk është në gjendje financiare për të përmbushur detyrimet e imponuara nga kjo Konventë.

8. Çdo reklamim për kompensim të dëmeve nga ndotja mund të bëhet direkt kundrejt siguruesit ose personave të tjerë që japin sigurinë financiare për përgjegjësitë e pronarit për dëmet e ndotjes. Në raste të tilla, i mbrojturi, edhe pse pronari nuk është i ngarkuar për të kufizuar përgjegjësitë e tij sipas nenit 5 paragrafi 2, ka të drejtën e kufizimeve të përgjegjësisë të përshkruara në nenin 5 paragrafi 1. Ai më tej mund të ketë të drejtën e mbrojtjes (përveç atyre që rrjedhin nga falimentimi i pronarit) të cilat pronari i ka të drejtë për t'i imponuar. Për më tepër, i mbrojturi ka të drejtën e tij për mbrojtje, që dëmi i ndotjes i rezultuar nga menaxhimi jo i drejtë i pronarit, por i mbrojturi nuk ka të drejtë në mbrojtje të tjera të cilat i janë ngarkuar në procedurat e bëra me pronarin kundër tij. I mbrojturi në çdo ngjarje do të ketë të drejtën t'i kërkojë pronarit për t'u bashkuar për procedurat.

9. Çdo shumë e parashikuar në siguracion ose siguri të tjera financiare të mbajtura në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni do të jetë e vlefshme ekskluzivisht për përballimin e reklamimeve sipas kësaj Konvente.

10. Një shtet kontraktues nuk do të lejojë një anije me flamurin e tij ndaj së cilës zbatohet ky nen, që të lundrojë, përveçse kur është lëshuar një certifikatë sipas paragrafëve 2 ose 12 të këtij neni.

11. Mbështetur në parashikimet e këtij neni, secili shtet kontraktues duhet të sigurohet sipas legjislacionit të tij kombëtar, se siguracioni ose siguritë e tjera për hapësirën e specifikuar në paragrafin 1 të këtij neni është në fuqi lidhur me çdo anije, kurdoherë që ajo regjistrohet, hyn ose largohet nga një port në territorin e saj ose kur mbërrin ose largohet nga një terminal në det në ujërat e saj territoriale nëse anija transporton më shumë se 2000 ton karburant rifuxho si ngarkesë.

12. Nëse siguracioni ose siguritë e tjera financiare nuk janë mbajtur ndaj një anije pronë e një shteti kontraktues, parashikimet e këtij neni nuk do të zbatohen ndaj anijeve të tilla, por anija duhet të mbajë një certifikatë të lëshuar nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrimit të anijes që anija është pronë e shtetit dhe se përgjegjësitë e anijes mbulohen brenda kufijve të përshkruara në nenin V paragrafi 1. Një certifikatë e tillë duhet të jetë sa më tepër e mundur e ngjashme me modelin e përshkruar në paragrafin 2 të këtij neni.

Neni 8

Të drejtat e kompensimit sipas kësaj Konvente duhet të theksohen, përveçse kur një veprim përmendet brenda tre vjetëve nga data e ndodhjes së dëmit. Megjithatë në asnjë rast, ndonjë veprim do të përmendet pas gjashtë vjetëve nga data e aksidentit i cili shkaktoi dëmin. Kur një aksident konsiston në një seri ndodhish, periudha prej gjashtë vjetësh fillon nga data e ndodhjes së parë të tillë.

Neni 9

1. Kur një aksident ka shkaktuar një dëm ndotjeje në territor, duke përfshirë dhe ujërat territoriale ose një rajon të referuar në nenin 2, të një ose më shumë shteteve kontraktuese ose kanë qenë marrë masa parandaluese për parandalimin ose minimizimin e dëmit të ndotjes në territore të tilla duke përfshirë ujërat territoriale ose rajone, veprimet për kompensim duhet të paraqiten në gjykatat e çdo shteti të tillë kontraktues. Një njoftim i arsyeshëm për çdo veprim të tillë do t'i jepet edhe të mbrojturit.

2. Secili shtet kontraktues do të sigurohet që gjykatat e tij kanë juridiksionin e nevojshëm për të ndërmarrë veprime të tilla për kompensim.

3. Pas krijimit të fondit, në përputhje me nenin 5, gjykata e shtetit në të cilin fondi është krijuar do të jetë ekskluzivisht kompetente për të vendosur të gjitha çështjet lidhur me ndarjen dhe shpërndarjen e fondit.

Neni 10

1. Çdo vendim i dhënë nga një gjykatë me juridiksionin, në përputhje me nenin 9, i cili është i zbatueshëm në shtetin e origjinës, i cili nuk është më objekt i formave të zakonshme të rishikimit, do të njihet në çdo shtet kontraktues me përjashtim:

a) kur vendimi është marrë për një thyerje;
b) kur të akuzuarit nuk i është dhënë ndonjë njoftim i arsyeshëm dhe mundësi për t'u shprehur.

2. Një vendim i njohur sipas paragrafit 1 të këtij neni, do të jetë i zbatueshëm në çdo shtet kontraktues menjëherë sapo formalitetet e kërkuara në këtë shtet të jenë kryer. Formalitetet nuk do të lejojnë që meritat e rastit të rihapen.

Neni 11

1. Parashikimet e kësaj Konvente nuk do të zbatohen ndaj anijeve ushtarake ose anijeve të tjera që janë pronë ose operohen nga një shtet dhe që përdoren, gjatë gjithë kohës, vetëm për shërbime qeveritare jotregtare.

2. Lidhur me anijet që janë pronë e një shteti kontraktues dhe që përdoren për qëllime komerciale, secili shtet do të jetë objekt që të përmbushë të gjithë juridiksionin të vendosur në nenin 9 dhe do të ankohet ndaj të gjitha ankesave, bazuar në satusin e tij si një shtet sovran.

Neni 12

Kjo Konventë do të mbishkruajë çdo konventë ndërkombëtare në fuqi ose të hapur për firmosje, ratifikim ose aderim në datën në të cilën Konventa është e hapur për firmosje, por vetëm në hapësirën që konventa të tilla nuk do të jenë në konflikt me to, megjithatë, asgjë në këtë nen nuk do të ndikojë në detyrimet e shteteve kontraktuese ndaj shteteve jokontraktuese të ndritura sipas konventave të tilla ndërkombëtare.

Neni 12 (dy)

Parashikime transitore

Parashikimet transitore që vijnë do të zbatohen në rastet e një shteti i cili, në kohën e një aksidenti, është palë e të dyja, si të kësaj Konvente ashtu dhe Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969:

a) Kur një aksident ka shkaktuar dëme ndotje brenda qëllimit të kësaj Konvente, përgjegjësia sipas kësaj Konvente do të merret për t'u shkarkuar nëse, dhe brenda hapësirës kur ajo ngrihet sipas Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969;

b) Kur një aksident ka shkaktuar dëme ndotje brenda qëllimit të kësaj Konvente, dhe shteti palë është anëtar i të dyja Konventave dhe në Konventën Ndërkombëtare mbi krijimin e fondit ndërkombëtar për kompensim të dëmeve nga ndotja me karburant, 1971, përgjegjësia e mbetur për t'u shkarkuar pas zbatimit të nënparagrafit (a) të këtij neni do të ngrihet sipas kësaj Konvente vetëm në hapësirën që ky dëm nga ndotja mbetet i pakompensuar pas zbatimit të Konventës së vitit 1971, në fjalë;

c) Kur zbatohet neni 3 paragrafi 4 i kësaj Konvente shprehja "Kjo Konventë" do të interpretohet si referohet në këtë Konventë ose në Konventën e Përgjegjësive të vitit 1969, sipas rastit;

d) Në zbatimin e nenit 5 paragrafi 3 të kësaj Konvente shuma totale e fondit që duhet të krijohet do të reduktohet me një shumë me anën e së cilës përgjegjësia del e shkarkuar në përputhje me nënparagrafin (a) të këtij neni.

Neni 12 (tre)

Dispozita përfundimtare

Dispozitat përfundimtare të kësaj Konvente do të jenë nenet 12 deri në 18 të protokollit të vitit 1992 të amenduara ndaj Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969. Referencat në këtë Konventë ndaj shteteve kontraktuese do të nënkuptojnë referencat ndaj shteteve kontraktuese të këtij protokollit.

Dispozitat përfundimtare të protokollit të vitit 1912 të amenduara Konventës së Përgjegjësisë Civile të vitit 1969

Neni 12

Firmosja, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe aderimi

1. Ky protokoll është i hapur për firmosje në Londër nga 15 janari 1993 deri më 14 janar 1994 nga të gjitha shtetet.

2. Mbështetur në paragrafin 4, çdo shtet mund të bëhet palë ndaj këtij protokollit me anën:

a) e firmosjes si objekt ratifikimin, pranimin ose miratimin, ose

b) aderimin

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti formal për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

4. Çdo shtet kontraktues i Konventës Ndërkombëtare mbi krijimin e një fondi ndërkombëtar për kompensimin e dëmeve të ndotjes nga karburantet, 1971, këtu më poshtë të referuar si Konventa e Fondit 1971, mundet të ratifikojë, pranojë, miratojë ose aderojë në këtë protokoll vetëm nëse ai ratifikon, pranon, miraton ose aderon në protokollin e vitit 1992 amenduar kësaj Konvente në të njëjtën kohë, përveçse kur ai e denoncon Konventën e Fondit 1971 për të hyrë në fuqi në datën kur ky protokoll hyn në fuqi për këtë shtet.

5. Një shtet i cili është një palë në këtë protokoll, por jo një palë e Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969, do të niset nga parashikimet e Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll lidhur me shtetet e tjera palë, por nuk do të niset nga parashikimet e Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969 lidhur me shtetet palë të saj.

6. Çdo instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose bashkimi i depozituar pas hyrjes në fuqi të një amendamenti ndaj Konventës së Përgjegjësisë të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll, do të konsiderohet si zbatim i Konventës si amendohet, si modifikohet nga amendamente të tilla.

Neni 13

Hyrja në fuqi

1. Ky protokoll do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj mbas datës në të cilën dhjetë shtete duke përfshirë katër shtetet, secili me jo më pak se një milionë njësi të tonazhit bruto tanker kanë depozituar instrumentin e ratifikimit, pranimin, miratimit ose aderimit tek Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

2. Megjithatë, çdo shtet kontraktues ndaj Konventës së Fondit të vitit 1971 mund, në kohën e depozitimit të instrumentit të tij, ratifikimit, pranimin, miratimit ose aderimit lidhur me këtë protokoll, deklaron se instrumenti i tillë do të konsiderohet sikur nuk është efektiv për qëllimet e këtij neni deri në fund të periudhës prej gjashtë muaj të përmendur në nenin 31 të protokollit të vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit 1971. Një shtet i cili nuk është një shtet kontraktues në Konventën e Fondit të vitit 1971, por i cili depoziton një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi lidhur me protokollin e vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit 1971 mund gjithashtu të bëjë një deklaratë në përputhje me këtë paragraf në të njëjtën kohë.

3. Çdo shtet i cili ka bërë një deklaratë në përputhje me paragrafin e mëparshëm mundet të mos e pranojë atë në çdo kohë me anën e një njoftimi adresuar Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës. Çdo mospranim i tillë do të hyjë në fuqi në datën kur njoftimi është marrë, me kusht që një shtet i tillë do të konsiderohet sikur ka depozituar instrumentin e tij të ratifikimit, pranimin, miratimit ose aderimit lidhur me këtë protokoll në këtë datë.

4. Për çdo shtet i cili ratifikon, pranon, miraton ose aderon në të pas plotësimit të kushteve të paragrafit 1 për hyrje në fuqi, ky protokoll do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës së depozitimit nga një shtet i tillë për dokumentin përkatës.

Neni 14

Rishikimi dhe amendimi

1. Nga Organizata do të mbahet një konferencë për qëllimet e rishikimit ose amendimit të Konventës së Përgjegjësive të vitit 1992.

2. Organizata do të thërrasë një Konferencë të shteteve kontraktuese për qëllimet e rishikimit ose amendimit të Konventës së Përgjegjësive të vitit 1992 me kërkesën e jo më pak se një të tretës të shteteve kontraktuese.

Neni 15

Amendamentet e kufizimit të shumave

1. Mbas kërkesës të së paku një të katërtës të shteteve kontraktuese çdo propozim për amendimin e kufijve të përgjegjësive të shprehur në nenin 5 paragrafi 1 i Konventës së Përgjegjësive si amendohet nga ky protokoll do t'u qarkullohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjitha shteteve të organizatës dhe të gjitha shteteve kontraktuese.

2. Çdo amendament i propozuar dhe i qarkulluar si më lart do t'i parashtrohet Komitetit Ligjor të Organizatës për t'u marrë në konsideratë në një datë të paktën gjashtë muaj pas datës së qarkullimit të saj.

3. Të gjitha shtetet kontraktuese ndaj Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll, pavarësisht nëse janë anëtarë ose jo të organizatës, do të jenë të ngarkuar për të marrë pjesë në procedurat e Komisionit Ligjor për të marrë në konsideratë dhe adoptimin e amendamenteve.

4. Amendamentet do të adoptohen nga dy të tretat e maxhorancës të shteteve kontraktuese që janë prezent dhe votojnë në Komisionin Ligjor, të zgjeruar si parashikohet në paragrafin 3, me kushtin që së paku gjysma e shteteve kontraktuese do të jenë prezent në kohën e votimit.

5. Kur vepron mbi një propozim për amendim të kufijve, Komisioni Ligjor do të marrë në konsideratë eksperiencën e aksidenteve dhe në veçanti shumën e dëmeve që rezultojnë, ndryshimet në vlerat monetare dhe efektin e amendamenteve të propozuara mbi koston e siguracionit. Ajo gjithashtu do të marrë në konsideratë marrëdhëniet ndërmjet kufijve të nenit 5 paragrafi 1 të Konventës së Përgjegjësive 1969 si amendohet nga ky protokoll dhe atyre në nenin 4 paragrafi 4 të Konventës Ndërkombëtare mbi krijimin e një fondi ndërkombëtar për kompensimin e dëmeve nga ndotja e karburanteve, 1992.

6.a) Asnjë amendament i kufijve të përgjegjësive sipas këtij neni mundet të merret në konsideratë përpara 15 janarit 1998 dhe as më pak se pesë vjet nga data e hyrjes në fuqi të një amendamenti të mëparshëm sipas këtij neni. Asnjë amendament sipas këtij neni nuk do të merret në konsideratë përpara se ky protokoll të ketë hyrë në fuqi.

b) Asnjë kufi nuk do të zmadhohet në mënyrë të tillë që të tejkalojë një shumë që i korrespondojnë kufirit të parashtruar në Konventën e Përgjegjësive të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll i rritur me 6 për qind në vit të llogaritur në bazë llogaritje 15 janari 1993.

c) asnjë kufi nuk mund të rritet në mënyrë të tillë që të tejkalojë një shumë e cila i korrespondon ndaj Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll i shumëzuar me tre.

7. Çdo amendament i adoptuar në përputhje me paragrafin 4 do t'u njoftohet nga Organizata të gjitha shteteve kontraktuese. Amendamentet do të konsiderohen të pranura në fundin e periudhës së tetëmbëdhjetë muajve pas datës së njoftimit, përveçse brenda asaj periudhe jo më pak se një e katërta e shteteve që ishin shtete kontraktuese në kohën e adoptimit të amendamentit kur Komisioni Ligjor i ka komunikuar Organizatës që ato nuk pranojnë amendamentin në rastin të cilin amendamenti është kthyer dhe nuk ka fuqi.

8. Një amendament do të konsiderohet si i pranuar në përputhje me paragrafin 7 dhe do të hyjë në fuqi tetëmbëdhjetë muaj pas pranimi të tij.

9. Të gjitha shtetet kontraktuese do të zbatojnë amendamentin, përveçse kur ato denoncojnë këtë protokoll në përputhje me nenin 16 paragrafi 1 dhe 2, të së paku gjashtë muaj përpara se amendamenti të hyjë në fuqi. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi kur amendamenti hyn në fuqi.

10. Kur një amendament është adoptuar nga Komisioni Ligjor, por periudha tetëmbëdhjetë mujore për pranimin e tij nuk ka skaduar akoma, një shtet i cili bëhet një shtet kontraktues gjatë kësaj periudhe do të niset nga amendamenti në qoftë se ai hyn në fuqi. Një shtet i cili bëhet një shtet kontraktues pas kësaj periudhe do të niset nga një amendament i cili është pranuar në përputhje me paragrafin 7. Në rastin e referuar në këtë paragraf, një shtet lidhet me një amendament, kur ky amendament hyn në fuqi ose kur ky protokoll hyn në fuqi për këtë shtet, nëse bëhet më vonë.

Neni 16 Denoncimi

1. Ky protokoll mund të denoncohet nga çdo palë në çdo kohë pas datës në të cilën ai hyn në fuqi për këtë palë.

2. Denoncimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj ose një periudhe më të gjatë si mund të jetë përcaktuar në instrumentin e denoncimit, pas depozitimit të tij te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

4. Si është vendosur midis palëve të këtij protokoll, denoncimi nga secila nga ato i Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 në përputhje me nenin 16 nuk do të konsiderohet në asnjë mënyrë si një denoncim i Konventës së Përgjegjësive të vitit 1969 si amendohet nga ky protokoll.

5. Denoncimi i protokollit të vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit të vitit 1971 nga një shtet i cili mbetet palë e Konventës së Fondit të vitit 1971 do të konsiderohet si denoncim i këtij protokoll. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi në datën në të cilën denoncimi i protokollit të vitit 1992 që amendon Konventën e Fondit të vitit 1971 hyn në fuqi sipas nenit 34 të këtij protokoll.

Neni 17 Depozitimi

1. Ky protokoll dhe çdo amendament i pranuar sipas nenit 15 do të depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

2. Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës:

a) do të informojë të gjitha shtetet që kanë firmosur pse kanë aderuar në këtë protokoll për:

i) secilën firmosje të re ose depozitim të një instrumenti së bashku me datën;

ii) çdo deklaram ose njoftim sipas nenit 13 dhe secilën deklaratë dhe komunikim sipas nenit 5 paragrafi 9 i Konventës së Përgjegjësive të vitit 1992;

iii) datën e hyrjes në fuqi të këtij protokoll;

iv) çdo propozim që amendon kufijtë e përgjegjësive të cilat janë bërë në përputhje me nenin 15 paragrafi 1;

v) çdo amendament i cili është adoptuar në përputhje me nenin 15 paragrafi 4;

vi) çdo amendament që del se është pranuar sipas nenit 15 paragrafi 7, së bashku me datën në të cilën ky amendament do të hyjë në fuqi në përputhje me paragrafët 8 dhe 9 të këtij neni;

vii) depozitimin e çdo instrumenti denoncimi të këtij protokoll së bashku me datën e depozitimit dhe datën në të cilën ai hyn në fuqi;

viii) çdo denoncim që duket se është bërë sipas nenit 16 paragrafi 5;

ix) çdo komunikim që kërkohet nga çdo nen i këtij protokoll.

b) Do t'u transmetojë kopjet e vërtetuara të vërteta të këtij protokoll të gjitha shteteve firmosëse dhe të gjitha shteteve të cilat aderojnë në këtë protokoll.

3. Menjëherë kur ky protokoll hyn në fuqi, teksti do të transmetohet nga Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës te Sekretari i Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 18
Gjuhët

Ky protokoll bëhet në një kopje të vetme në gjuhët arabe, kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle duke pasur secili tekst autentitet të barabartë.

Bërë në Londër, më 27 nëntor 1992.

Si dëshmi i nënshkruari, që është i autorizuar nga qeveria e tyre respektive për këtë qëllim, firmos këtë protokoll.

ANEKS

**CERTIFIKATA E SIGURACIONIT OSE SIGURIVE TË TJERA FINANCIARE LIDHUR ME
PËRGJEGJËSINË CIVILE PËR DËME NGA NDOTJA ME KARBURANT**

Lëshuar në përputhje me parashikimet e nenit 7 të Konventës Ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja me karburant e vitit 1992.

Emri i anijes	Numri ose gjerat e dallimit	Porti i regjistrimit	Emri dhe adresa e pronarit

Me anën e kësaj vërtetohet që është në fuqi lidhur me anijen e përmendur më sipër një policë sigurimi ose siguri të tjera financiare që përmbush kërkesat e nenit 7 të Konventës Ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e karburantit të vitit, 1992.

Tipi sigurisë.....

Afati i sigurisë.....

Emri dhe adresa e siguruesit (Siguruesve dhe ose garantuesve)

.....

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më.....

Lëshuar ose vërtetuar nga qeveria.....

(Përcaktimi i plotë i shtetit)

Më.....Në.....

(Vendi) (Data)

.....

Firma dhe përgjegjësia e vërtetimit zyrtar

Shënim shpjegues:

1. Nëse dëshirohet, përcaktimi i shtetit mund të përfshijë një referim ndaj autoriteteve kompetente publike të vendit ku certifikata është lëshuar.
2. Nëse shuma totale e sigurisë është dhënë nga një ose më shumë burime, shuma e secilit nga ato duhet të tregohet.
3. Nëse siguria është dhënë në disa forma, kjo duhet të paraqitet.
4. Shënimi “Afati i sigurisë” duhet të nënkuptojë datën në të cilën kjo siguri hyn në fuqi.

LIGJ

Nr.9294, datë 21.10.2004

PËR PRANIMIN NGA REPUBLIKA E SHQIPËRISË TË REZOLUTËS A.724 (17) “PËR NDRYSHIMET E KONVENTËS SË ORGANIZATËS NDËRKOMBËTARE DETARE DHE ANEKSIT TË SAJ”, 1991

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

KUVENDI I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë pranon Rezolutën A.724 (17) “Për ndryshimet e Konventës së Organizatës Ndërkombëtare Detare dhe aneksit të saj”, 1991.

Neni 2

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

**Shpallur me dekretin nr.4395, datë 17.11.2004, të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**

Rezoluta A.724 (17) dhe mbi bazën e pranimit në vazhdim të nenit 66 të Konventës,
adoptuar nga Asambleja e Organizatës Ndërkombëtare Detare

AMENDAMENTE NDAJ KONVENTËS MBI ORGANIZATËN NDËRKOMBËTARE DETARE (INSTITUCIONALIZIMI I KOMITETIT TË LEHTËSIRAVE)

Neni 11

Teksti zëvendësohet si vijon:

Organizata do të përbëhet nga Asambleja, Këshilli, Komiteti i Sigurisë Detare, Komiteti Ligjor, Komiteti i Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komiteti i Bashkëpunimit Teknik, Komiteti i Lehtësirave dhe organeve të tilla të subvencionuara si Organizata në çdo kohë mund t’i marrë në konsideratë si të nevojshme dhe Sekretariatit.

Neni 15

Teksti i paragrafit (1) zëvendësohet me:

1) Të marrë vendimet lidhur me mbledhjen e çdo konference ndërkombëtare ose ndjekjen e çdo procedure tjetër përkatëse për adoptimin e konventave ndërkombëtare, ose të amendamenteve ndaj çdo konvente ndërkombëtare të cilat janë zhvilluar nga Komiteti i Sigurisë Detare, Komiteti Ligjor, Komiteti i Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komiteti i Bashkëpunimit Teknik, Komiteti i Lehtësirave, ose organeve të tjera të Organizatës.

Neni 21

Teksti zëvendësohet si vijon:

a) Këshilli do të marrë në konsideratë draftin e programit të punës dhe shifrat e buxhetit të përgatitura nga Sekretari i Përgjithshëm mbi bazën e propozimeve të Komitetit të Sigurisë Detare, Komitetit Ligjor, Komitetit të Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komitetit të Bashkëpunimit Teknik, Komitetit të Lehtësirave, dhe organeve të tjera të Organizatës dhe, duke marrë këtë në konsideratë, do të krijojë dhe do t'i paraqesë Asamblesë programin e punës dhe buxhetin e Organizatës, duke pasur parasysh interesat e përgjithshme dhe prioritetet e Organizatës.

b) Këshilli do të marrë raporte, propozime dhe rekomandime të Komitetit të Sigurisë Detare, Komitetit Ligjor, Komitetit të Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komitetit të bashkëpunimit Teknik, Komitetit të Lehtësirave dhe organeve të tjera të Organizatës dhe do t'i transmetojë ato tek Asambleja dhe, kur Asambleja nuk ka sesion tek anëtarët për informacion, së bashku me komentet dhe rekomandimet e Këshillit.

c) Çështjet brenda qëllimit të neneve 28, 33, 38,43 dhe 48 do të konsiderohen nga Këshilli vetëm pas marrjes së mendimit nga Komiteti i Sigurisë Detare, Komiteti Ligjor, Komiteti i Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komiteti i Bashkëpunimit Teknik ose Komiteti i Lehtësirave, përkatësisht.

Neni 25

Teksti i paragrafit (b) zëvendësohet me:

b) Duke pasur parasysh parashikimet e pjesës XVI dhe të marrëdhënieve që mbahen me institucionet e tjera nga komitetet respektive sipas neneve 28,33,38,43 dhe 48, Këshilli ndërmjet sesioneve të Asamblesë, do të jetë përgjegjës për marrëdhëniet me organizatat e tjera.

PJESA XI

Teksti i ri është vendosur si më poshtë:

Komiteti i Lehtësirave

Neni 47

Komiteti i Lehtësirave do të përbëhet nga të gjithë anëtarët.

Neni 48

Komiteti i Lehtësirave do të marrë në konsideratë çdo çështje brenda qëllimit të Organizatës së interesuar me dokumentacionin e trafikut ndërkombëtar detar dhe në veçanti:

a) do të kryejë funksione të tilla siç janë ose do të vendosen nga Organizata, mbi bazën, ose sipas konventave ndërkombëtare për dokumentacionin e trafikut ndërkombëtar detar, veçanërisht lidhur me adoptimin dhe amendimin e masave ose parashikimeve të tjera, si parashikohet në konventa të tilla;

b) duke pasur parasysh parashikimet e nenit 25, Komiteti i Lehtësirave, me kërkesën e Asamblesë ose Këshillit, ose kur i duket se një veprim i tillë është i dobishëm në interes të punës së tij, do të mbajë marrëdhënie të tilla të ngushta me institucionet e tjera si parashikohen nga qëllimet e Organizatës.

Neni 49

Komiteti i Lehtësirave do t'i parashtojë:

- a) Rekomandimet dhe udhëzues të cilat Komiteti ka zhvilluar;
- b) Një raport mbi punën e Komitetit që nga sesioni i mëparshëm i Këshillit.

Neni 50

Komiteti i Lehtësirave do të mbledhet së paku një herë në vit. Ai do të zgjedhë nëpunësit e tij njëherë në vit, do të adoptojë rregullat e tij të procedurave.

Neni 51

Pa marrë parasysh çdo gjë në të kundërt të kësaj Konvente, por mbështetur në parashikimet e nenit 47, Komiteti i Lehtësirave kur ushtron funksionet e vendosura mbi të ose sipas konventave ndërkombëtare, ose çdo instrumenti tjetër konform parashikimeve më të rëndësishme të Konventës ose instrumentit në fjalë, veçanërisht përsa i përket rregullave do të udhëhiqet nga procedurat.

Neni 56 (i rinumëruar si neni 61)

Teksti zëvendësohet si vijon:

Çdo anëtar i cili nuk arrin të shkarkojë detyrimet financiare ndaj Organizatës brenda një viti nga data në të cilën duhet, nuk do të ketë të drejtë vote në Asamble, Komitetin e Sigurisë Detare, Komitetin Ligjor, Komitetin e Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komitetin e Bashkëpunimit Teknik ose Komitetin e Lehtësirave, përveçse kur Asambleja të anulojë këtë parashikim.

Neni 57 (rinumëruar si neni 62)

Teksti zëvendësohet si vijon:

Me përjashtim kur parashikohet ndryshe në Konventë ose në marrëveshjet e tjera ndërkombëtare që vendosin funksionet e Asamblesë, Këshillit, Komitetit të Sigurisë Detare, Komitetit Ligjor, Komitetit të Mbrojtjes së Ambientit Detar, Komitetit të Bashkëpunimit Teknik ose Komitetit të Lehtësirave, parashikimet që vijnë do të zbatohen në votim në këto organe:

- a) Secili anëtar do të ketë një votë;
- b) Vendimet do të merren me votë maxhoritare të anëtarëve të pranishëm dhe që votojnë dhe për vendimet që kërkohen nga dy të tretat e votave, nga dy të tretat e votave të atyre që janë të pranishëm.
- c) Për qëllimet e Konventës, fraza: “Anëtarët e pranishëm dhe që votojnë” nënkupton anëtarët e pranishëm dhe që japin një votë pro ose kundër. Anëtarët që abstenojnë do të konsiderohen sikur nuk votojnë.

Amendamentet si pasojë

Nenet 5,6 dhe 7

Referencat ndaj nenit 71 janë zëvendësuar me referimet në nenin 76.

Neni 8

Referenca ndaj nenit 72 është zëvendësuar me referimin në nenin 77.

Neni 15

Referenca në paragrafin (g) të pjesës XII është zëvendësuar me referimin në pjesën XIII.

Neni 25

Referenca në paragrafin (a) të pjesës XV është zëvendësuar me referimin në pjesën XVI.

PJESËT XI DERI XX

Pjesët XI deri XX janë rinumëruar si pjesët XII deri XXI.

Nenet 47 deri 77

Nenet 47 deri 77 janë rinumëruar si nenet 52 deri 82.

Neni (i rinumëruar si neni 71)

Referenca ndaj nenit 73 është zëvendësuar nga referenca në nenin 78.

SHTOJCA II

Referenca në kokën e nenit 65 është zëvendësuar me referencën në nenin 70.

Nenet 67 dhe 68 (rinumërohen respektivisht si nenet 72 dhe 73)

Referencat në nenin 66 janë zëvendësuar me referencat në nenin 71.

Neni 70 (i rinumëruar si neni 75)

Referenca ndaj nenin 69 është zëvendësuar nga referenca në nenin 74.

Neni 72 (i rinumëruar si neni 77)

Referenca në paragrafin (d) të nenit 71 është zëvendësuar nga referenca në nenin 76.

Neni 73 (i rinumëruar si neni 78)

Referenca në paragrafin (b) të nenit 72 është zëvendësuar nga referenca në nenin 77.

Neni 74 (i rinumëruar si neni 79)

Referenca ndaj nenit 71 është zëvendësuar nga referenca në nenin 76.

LIGJ
Nr.9295, datë 21.10.2004

PËR KRITERET E PRANIMIT, KARRIERËN DHE NDËRPRERJEN E SAJ NË
SHËRBIMIN INFORMATIV USHTARAK

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Objekti

Ky ligj përcakton kriteret e pranimit, karrierën dhe ndërprerjen e saj për punonjësit e Shërbimit Informativ Ushtarak (SHIU).

Neni 2
Përkufizime

Në kuptim të këtij ligji, termat e mëposhtëm nënkuptojnë:

1. "Punonjës i SHIU-t" është shtetasi shqiptar, ushtarak ose civil, që ka arsimin dhe kualifikimin përkatës, sipas kriterëve të këtij ligji dhe është i punësuar në strukturat e SHIU-t.
2. "Oficer i SHIU-t" është oficeri aktiv i Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë, i cili punon në strukturat e SHIU-t dhe ka kualifikimin e nevojshëm, sipas kriterëve të këtij ligji.
3. "Nënoficer i SHIU-t" është nënoficeri aktiv ose shtetasi, që plotëson kriteret për t'u pranuar si nënoficer në Forcat e Armatosura të Republikës së Shqipërisë, punon në strukturat e SHIU-t dhe ka kualifikimin e nevojshëm, sipas kriterëve të këtij ligji.
4. "Personel civil i SHIU-t" është shtetasi shqiptar me arsim të lartë, i cili punon në strukturat e SHIU-t dhe ka kualifikimin e nevojshëm, sipas kriterëve të këtij ligji.

KREU II
PRANIMI I PERSONELIT CIVIL

Neni 3
Kriteret e pranimit

1. Personeli civil, për të punuar në Shërbimin Informativ Ushtarak dhe për t'u ngritur në detyrë duhet të plotësojë këto kriterë:

- a) kriterë të përgjithshme:
 - i) të jetë shtetas shqiptar;
 - ii) të ketë zotësi të plotë për të vepruar;
 - iii) të ketë aftësitë e nevojshme profesionale për vendin përkatës të punës;
 - iv) të mos jetë dënuar nga gjykata me vendim të formës së prerë;
 - v) të mos jetë larguar për shkelje disiplinore nga administrata publike;

vi) të plotësojë kushtet për t'u pajisur me certifikatë sigurie, sipas kriterëve të përcaktuara në ligj dhe akte të tjera nënligjore;

b) kriterë të veçanta:

i) specialisti të ketë arsimin e lartë, të ketë kryer kursin bazë në Institutin e SHISH-it dhe të ketë 3 vjet përvojë pune;

ii) drejtuesi i nivelit të ulët duhet të plotësojë kriteret e specialistit, të ketë kryer kursin e avancuar të SHIU-t dhe të ketë 5 vjet përvojë pune;

iii) drejtuesi i nivelit të mesëm duhet të plotësojë kriteret e drejtuesit të nivelit të ulët dhe të ketë 7 vjet përvojë pune;

iv) drejtuesi i nivelit të lartë duhet të plotësojë kriteret e drejtuesit të nivelit të mesëm, të ketë kryer kursin e kolegjit të mbrojtjes në Akademinë e Mbrojtjes dhe të ketë 10 vjet përvojë pune.

2. Kurset dhe trajnimet në Institutin e SHISH-it organizohen me urdhër të përbashkët të Ministrit të Mbrojtjes dhe të Drejtorit të SHISH-it.

3. Kursi i avancuar i SHIU-t, në Akademinë e Mbrojtjes, organizohet me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes.

4. Kriteret e hollësishme sipas pozicionit dhe përshkrimit të vendit të punës përcaktohen me akt nënligjor të Ministrit të Mbrojtjes.

Neni 4

Pranimi i personelit civil në SHIU

1. Pranimi i personelit civil në SHIU bëhet nëpërmjet konkurrimit.

2. Shpallja e konkursit bëhet nga Drejtoria e SHIU-t në dy gazeta me qarkullim të madh, të paktën 30 ditë para datës së caktuar për konkurrim. Shpallja përmban kërkesat e përgjithshme dhe të veçanta, që duhet të plotësojë kandidati dhe përcakton fushën në të cilën do të zhvillohet konkurrimi.

3. Konkursi zhvillohet nga komisioni i pranimit në Drejtorinë e SHIU-t, i cili ngrihet dhe funksionon sipas urdhrit të Ministrit të Mbrojtjes.

4. Personeli civil në SHIU përbën deri në 30 për qind të numrit të përgjithshëm të punonjësve të këtij shërbimi.

KREU III

DREJTORI I SHIU-T DHE KLASIFIKIMI I FUNKSIONEVE

Neni 5

Drejtori i SHIU-t

Drejtori i SHIU-t mund të jetë person civil ose ushtarak.

Neni 6

Klasifikimi i funksioneve

Funksionet në SHIU klasifikohen si më poshtë:

a) funksion i nivelit të lartë drejtues;

b) funksion i nivel të mesëm drejtues;

c) funksion i nivelit të ulët drejtues;

ç) funksion i nivelit zbatues.

Funksion i nivelit të lartë drejtues është:

- Drejtor i SHIU-t.

Funksione të nivelit të mesëm drejtues janë:

- Zëvendësdrejtor;

- Shef shërbimi.

Funksione të nivelit të ulët drejtues janë:

- Inspektor i përgjithshëm/këshilltar, kryeinspektor;

- Shef sektori/shef zyre/analist.
- Funksione të nivelit zbatues janë:
- Specialist, inspektor, ndihmësinsektor.

KREU IV TRANSFERIMI I PËRKOHSHËM DHE PEZULLIMI NGA DETYRA

Neni 7 **Transferimi i përkohshëm**

1. Punonjësi i SHIU-t, për nevoja pune, mund të transferohet në një detyrë tjetër.
2. Transferimi bëhet për jo më shumë se dy periudha 3-mujore në vit.
3. Në fund të këtij afati punonjësi kthehet në detyrën e mëparshme.

Neni 8 **Pezullimi dhe ruajtja e vendit të punës së punonjësit të SHIU-t**

1. Kur ndaj punonjësit të SHIU-t fillon ndjekja penale, ai pezullohet me urdhër të autoritetit që e ka emëruar, deri në marrjen e një vendimi përfundimtar ose të formës së prerë nga organi i akuzës apo gjykata. Kur punonjësi deklarohet i pafajshëm ose kur çështja penale ndaj tij pushohet, ai rikthehet në vendin e punës dhe përfiton pagën bazë që nga çasti i pezullimit të tij.
2. Punonjësit të SHIU-t, për periudha studimi, me miratimin e Drejtorit, i ruhet vendi i punës.

KREU V PAGA, GRADA DHE KARRIERA

Neni 9 **Paga**

1. Ushtarakët e SHIU-t trajtohen me pagë si ushtarakët e Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë.
2. Paga e personelit civil të SHIU-t përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave, duke iu referuar niveleve respektive të pagave të ushtarakëve.
3. Përfitimet, shtesat dhe trajtimet mbi pagë për natyrë të veçantë pune për të gjithë punonjësit e SHIU-t përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 10 **E drejta e gradës dhe e karrierës**

1. Ushtaraku i SHIU-t, përveç të drejtave për gradat dhe karrierën, të përfituar nga ligji nr. 9171, datë 22.01.2004 "Për gradat dhe karrierën ushtarake në Forcat e Armatosura të Republikës së Shqipërisë", gëzon edhe këto të drejta:
 - a) oficeri i SHIU-t fiton gradën deri major ose kapiten i rangut III, sipas vjetërsisë në shërbimin ushtarak dhe pasi të ketë kryer kursin bazë për oficerët në Institutin e SHISH-it;
 - b) oficeri i SHIU-t, për të fituar gradat e tjera të larta, në varësi të armës nga vjen, duhet të ketë kryer kursin e funksioneve në shtab dhe kursin e avancuar të SHIU-t në Akademinë e Mbrojtjes;
 - c) nënoficeri i SHIU-t e fiton gradën deri rreshter, sipas vjetërsisë në shërbimin ushtarak dhe pasi të ketë kryer kursin e specialitetit për nënoficerët në Institutin e SHISH-it.

2. Për ushtarakët e SHIU-t njësimi i gradave me funksionet organike bëhet si më poshtë:

Funksioni	Grada
Drejtor i SHIU-t	Kolonel/kapiten i rangut I;
Zëvendësdrejtor	Kolonel/kapiten i rangut I;
Shef shërbimi	Kolonel/kapiten i rangut I;
Inspektor i përgjithshëm	Nënkolonel/kapiten i rangut II;
Këshilltar	Nënkolonel/kapiten i rangut II;
Kryeinspektor	Nënkolonel/kapiten i rangut II;
Shef shektori/shef zyre	Nënkolonel/ kapiten i rangut II;
Analist	Major-Nënkolonel/kapiten i rangut III deri kapiten i rangut II;
Specialist	Major/ kapiten i rangut III;
Inspektor	Nëntoger deri kapiten/kapiten lejtant;
Ndihmësinsektor	Nëntetar deri kapter.

Neni 11

Detyrime të ushtarakut të SHIU-t

1. Ushtaraku i SHIU-t, për largimin nga ky shërbim, i nënshtrohet parimit për kohën e qëndrimit në një gradë dhe vjetërsisë në shërbim, të përcaktuara në ligjin nr. 9171, datë 22.1.2004 "Për gradat dhe karrierën ushtarake në Forcat e Armatosura të Republikës së Shqipërisë".

2. Ushtaraku i SHIU-t, për procedimin disiplinor dhe masat disiplinore, i nënshtrohet ligjit nr. 9183, datë 5.2.2004 "Për disiplinën ushtarake në Forcat e Armatosura të Republikës së Shqipërisë".

Neni 12

Komisioni i karrierës

1. Autoritetet përgjegjëse për vlerësimin, përparimin në gradë dhe karrierë, për kualifikimin brenda dhe jashtë vendit janë komisionet e karrierës në Forcat e Armatosura.

2. Komisioni i zakonshëm i karrierës për vlerësimin dhe rekomandimin e gradimit për ushtarakët e SHIU-t është komisioni i njërive autonome të Shtabit të Përgjithshëm, në përbërje të të cilit marrin pjesë edhe dy anëtarë të tjerë ushtarakë nga SHIU, të caktuar me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes.

3. Komisioni i lartë i karrierës për vlerësimin dhe rekomandimin e gradimit për ushtarakët e SHIU-t është Komisioni i Lartë i Shtabit të Përgjithshëm, ku marrin pjesë edhe dy anëtarë të tjerë ushtarakë nga SHIU, të caktuar me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes.

Neni 13

Emërimi dhe lirimi nga shërbimi

1. Emërimi, transferimi i përkohshëm e lirimi i oficerit dhe i personelit civil të SHIU-t bëhen nga Ministri i Mbrojtjes, me propozimin e Drejtorit të SHIU-t.

2. Emërimi, transferimi i përkohshëm e lirimi i nënoficerit të SHIU-t bëhen nga Drejtori i SHIU-t.

KREU VI
DISIPLINA DHE NDËRPRERJA E MARRËDHËNIEVE TË PUNËS SË PERSONELIT CIVIL

Neni 14
Masa disiplinore

Personelit civil, që shkel rregullat e parashikuara në aktet ligjore dhe nënligjore, që lidhen me detyrën e tij, ose nuk i zbaton ato, kur nuk përbën vepër penale, i jepet njëra nga këto masa disiplinore:

- vërejtje me shkrim;
- vërejtje me paralajmërim për shkarkim nga detyra;
- shkarkim nga detyra.

Neni 15
Dhënia e masës disiplinore dhe shlyerja e saj

1. Procedimi disiplinor fillon jo më vonë se 30 ditë nga çasti i vënies re të shkeljes dhe jo më vonë se një vit nga çasti i kryerjes së saj.

2. Nismën për fillimin e procedimit disiplinor e ndërmerr eprori direkt i personelit civil. Ministri i Mbrojtjes jep masën disiplinore, sipas shkronjës "c" të nenit 14 të këtij ligji. Drejtori i SHIU-t jep masat e tjera disiplinore.

3. Masat disiplinore jepen në mënyrë të shkallëzuar ose sipas rëndësisë së shkeljes dhe të pasojave. Për çdo shkelje jepet vetëm një masë disiplinore.

4. Masat jepen sipas një procedure administrative, që garanton të drejtën për të marrë të dhëna, për t'u dëgjuar, për t'u mbrojtur dhe për t'u ankuar. Vendimi për marrjen e masës disiplinore i komunikohet me shkrim të interesuarit.

5. Masat e përcaktuara në nenin 14 të këtij ligji, me përjashtim të masës së përcaktuar në shkronjën "c", mund të shlyhen, nëse brenda një viti nga data e dhënies së tyre, ndaj personit nuk është marrë ndonjë masë tjetër disiplinore. Masat disiplinore të shlyera hiqen nga dosja vetjake.

Neni 16
Ankimi

Kundër dhënies së masës disiplinore të parashikuar në shkronjën "c" të nenit 14 të këtij ligji mund të bëhet ankimi në gjykatë, sipas rregullave të parashikuara në Kodin e Procedurës Civile.

Neni 17
Lirimi i personelit civil nga shërbimi

1. Personeli civil i SHIU-t lirohet nga shërbimi në rastet kur:

- a) mbush moshën për pension;
- b) bëhet i paaftë nga ana shëndetësore për një periudhë kohe mbi një vit;
- c) humbet zotësinë për të vepruar;
- ç) kërkon vetë largimin;
- d) shkurtohet funksioni organik.

2. Lirimi i personelit civil nga shërbimi bëhet me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes.

Neni 18
Shkarkimi

1. Personeli civil shkarkohet nga detyra në rastet kur:

- a) dënohet për kryerjen e një vepre penale me vendim gjykate të formës së prerë;
- b) kryen shkelje të rënda të disiplinës së punës;

c) provohet se ka përdorur funksionin e tij në shërbim të interesave vetjakë ose të personave me të cilët ka lidhje familjare;

ç) provohet se me veprimet ose mosveprimet të tij ka bërë favore për persona të tjerë;

d) është vlerësuar "i paaftë" dy herë rresht në vlerësimin vjetor të punës së tij.

2. Shkarkimi i personelit civil nga detyra bëhet me urdhër të Ministrit të Mbrojtjes.

KREU VII DISPOZITA KALIMTARE

Neni 19 **Aktet nënligjore**

Këshilli i Ministrave, brenda 6 muajve nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të pikave 2 e 3 të nenit 9.

Ministri i Mbrojtjes, brenda 6 muajve nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të nenit 3 pikat 2, 3 e 4 dhe nenit 4 pika 3.

Drejtori i SHISH-it, brenda 6 muajve nga data e hyrjes në fuqi të këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të pikës 2 të nenit 3.

Neni 20

Në ligjin nr.9074, datë 29.5.2003 “Për Shërbimin Informativ Ushtarak”, në nenin 8 paragrafi i parë, fjalia “ndërsa personeli civil gëzon statusin e nëpunësit civil” ndryshohet në “ndërsa personeli civil gëzon statusin e personelit civil të SHISH-it”.

Neni 21 **Hyrja në fuqi**

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

**Shpallur me dekretin nr.4396, datë 17.11.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**

LIGJ Nr.9298, datë 28.10.2004

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES SË KONCESIONIT, TË FORMËS “BOT” (NDËRTIM, SHFRYTËZIM, TRANSFERIM), PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS, DURRËS”

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 155 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja e koncesionit, e formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën

bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”, të negociuar e nënshkruar ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe shoqërisë “Romano Port” sha, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

Shoqëria “Romano Port” sha përjashtohet nga të gjitha taksat dhe detyrimet doganore për importimin e materialeve, pajisjeve, instrumenteve teknike, që do të përdoren për ndërtimin e pontilit dhe të infrastrukturës përkatëse, sipas projektit të miratuar. Përjashtimi nga taksat dhe detyrimet doganore mbaron me përfundimin e ndërtimit të objektit.

Neni 3

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

Shpallur me dekretin nr.4397, datë 17.11.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE KONCESIONI E FORMËS “BOT” (NDËRTIM, SHFRYTËZIM, TRANSFERIM), PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS, DURRËS

E lidhur sot më datë 8.9.2004, ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë e përfaqësuar nga “Organi Shtetëror i Autorizuar” që më poshtë do të quhet OSHA, caktuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004 dhe urdhrin nr.170, datë 8.7.2004 të Ministrit të Industrisë dhe e Energjetikës sipas autorizimeve të ministrave përkatës anëtarë, të OSHA-së dhe

shoqërisë “Romano Port” sh.a. me seli në Durrës, regjistruar si person juridik me vendimin nr.30465, datë 28.10.2003 të Gjykatës së Rrethit Tiranë, që më poshtë do të quhet “Koncesionari”, i përfaqësuar nga:

z.Piro Bare Aksioner i shoqërisë, me autorizimin nr.2242, datë 31.7.2004

z.Veli Hoxha Drejtor ekzekutiv i saj.

Duke pasur parasysh që:

- në kuadrin e zhvillimit ekonomik të vendit, Qeveria shqiptare i ka dhënë një rol të rëndësishëm ndërtimit të instalimeve bregdetare për transportimin dhe depozitimin e naftës, gazit e nënprodukteve të tyre nëpërmjet transportit detar, duke e konsideruar si prioritet kombëtar,

- aktualisht ka përfunduar dhe është miratuar kuadri juridik i nevojshëm që lidhet me ndërtimin dhe shfrytëzimin e depozitave dhe instalimeve bregdetare, ku përfshihet infrastruktura ujore dhe pontili,

- shoqëria “Romano Port” sh.a. është e interesuar të investojë në ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre në zonën e Porto-Romanos, Durrës, sipas kuadrit juridik në fuqi,

- shoqëria “Romano Port” sh.a. zotëron kapacitetet e nevojshme tekniko-financiare për të realizuar projektin e pranuar dhe miratuar sipas objektit të kësaj Marrëveshjeje, me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004 “Për fillimin e negocimit për dhënien me koncesion për ndërtimin dhe shfrytëzimin e instalimeve bregdetare të zonës së Porto-Romanos, Durrës.

- palët bien dakord për sa më poshtë:

Neni 1 **Përkufizime**

Në kuptim të kësaj Marrëveshjeje përdoren termat e mëposhtëm:

Marrëveshje koncesioni: Dokumenti në fjalë dhe anekset nr.1, 2, 3, 4 dhe 5.

OSHA (Organi Shtetëror i Autorizuar) i përbërë nga Ministria e Iundustrisë dhe e Energjetikës, Ministria e Ekonomisë, Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, Ministria e Mjedisit, Ministria e Rregullimit të Territorit dhe e Turizmit, të përfaqësuara sipas autorizimeve përkatëse:

Koncesionari: Shoqëria “Romano-Port” sh.a.

Kontratat: Të gjitha kontratat e nënshkruara nga Koncesionari me sipërmarrësit për realizimin e punimeve.

Projekti: Dokumentacioni teknik dhe ekonomik për ndërtimin, financimin, shfrytëzimin dhe transferimin e pontilit të gazit, naftës dhe nënprodukteve të tyre në zonën e Porto-Romanos, Durrës.

Tërësi fizike: Nënkuptohen të gjitha ndërtimet sipas projektit për të realizuar qëllimin e koncesionit.

Anekset: Aneksi 1
 Aneksi 2
 Aneksi 3
 Aneksi 4
 Aneksi 5

Neni 2 **Objekti i koncesionit**

Objekti i kësaj Marrëveshjeje është dhënia me koncesion e zonës bregdetare të Porto-Romanos, Durrës, të miratuar me vendimin nr.21, datë 19.10.2001 të Këshillit të Rregullimit të Territorit të Shqipërisë për ndërtimin e pontilit dhe të infrastrukturës portuale, në funksion të depozitave bregdetare të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre, sipas përcaktimeve të pikave 1 e 2 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004, të jetë e formës “BOT” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), së bashku me instalimet teknologjike të sigurisë, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për përpunimin e tankerave që transportojnë në linjë detare nënproduktet e naftës dhe të GLN-së, sipas projektit të miratuar.

Neni 3 **Kriteret specifike të punimeve**

Programi i ndërtimit të pontilit me infrastrukturën përkatëse për përpunimin e tankerave, që transportojnë në linjë detare nënproduktet e naftës dhe të GLN-së, do të realizohet për një periudhë maksimale 24 muaj, që ndahet në 2 faza:

Faza e parë do të jetë periudha që do të përfshijë përfundimin e projektit teknik të detajuar, ndërtimin e objektit dhe të instalimeve bregdetare që do të bëjë të mundur përpunimin e tankerave me kapacitet 7000 tonë për naftën dhe 3000 tonë për gazin e lëngshëm të naftës.

Kjo periudhë do të jetë 18 muaj nga momenti i hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje me vlerë 7-8 milionë euro (referuar aneksit nr.1 bashkëlidhur kësaj Marrëveshjeje).

Faza e dytë do të jetë vazhdim i mëtejshëm i punimeve sipas projektit, duke mospenguar anën funksionale të fazës së parë, për rritjen e kapacitetit përpunues të tankerave deri në 15 000 ton për naftën dhe 3000 tonë për gazin e lëngshëm të naftës (aneksi nr.2).

Realizimi i kësaj do të bëhet për një periudhë deri në 24 muaj me një investim total deri 10 milionë euro.

Të detajuara punimet do të jenë si më poshtë:

1. Punimet e piketimit, 7 muaj;

2. Punimet për ndërtimin e infrastrukturës portuale (pontil, dallgëthyes, platformë dhe objektet mbi platformë, pontile të mjeteve detare, rrugë, sheshe etj.), për 18 muaj;
3. Punimet për thellimin e portit, përfshirë kanalin e hyrjes, për 18 muaj;
4. Instalimet e pajisjeve teknologjike:
 - 4.1 Pajisje tubacioni shkarkimi dhe transportimi në terminal;
 - 4.2 Pajisje navigacionare, zjarrfikëse, sigurie, ndërlidhjeje, elektrike dhe hidraulike;
 - 4.3 Pajisjet për mbrojtjen e mjedisit;
5. Mjetet e shërbimit portual të përpunimit të tankerave dhe të sigurisë (sipas aneksit nr.5).

Shfrytëzimi

Parashikon kryerjen e shërbimit të përpunimit të tankerave të karburanteve dhe nënprodukteve të tyre dhe të GLN-së nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit (të ndërtuara sipas projektit të miratuar), konform legjislacionit shqiptar në fuqi dhe standardeve kombëtare dhe ndërkombëtare.

Mirëmbajtje

Nënkupton mirëmbajtje gjatë gjithë periudhës së koncesionit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit të ndërtuara sipas projektit të miratuar.

Transferim në shtet

Nënkupton kalimin në shtet të të gjitha aseteve, përfshirë infrastrukturën portuale, instalimet bregdetare, pajisjet, mjetet dhe objektet e shërbimit në gjendje teknike të shfrytëzueshme.

Neni 4

Detyrimet e koncesionarit

Koncesionari detyrohet:

- Të regjistrohet si shoqëri koncesionare sipas legjislacionit shqiptar brenda 30 ditëve nga hyrja në fuqi e kësaj Marrëveshjeje.
- Të respektojë legjislacionin në fuqi në këtë fushë, si dhe kondicionet e vendosura në pikën 5 në vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004 për rakordimin e projektit të propozuar ndërmjet shoqërisë koncesionare dhe Qendrës Kombëtare të Hidrokarbureve, si dhe Institutit të Studimeve të Transportit, në përputhje me kushtet e përcaktuara në nenin 7 të ligjit nr.7973, datë 27.6.1995 “Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe infrastrukturë”;
- Të hartojë projektin përfundimtar të zbatimit brenda 5 muajve pas ratifikimit të marrëveshjes nga parlamenti dhe dekretimi nga Presidenti i Republikës dhe të financojë plotësisht ndërtimin e këtij objekti;
- Të zbatojë punimet në përputhje me projektin e investimeve sipas parashikimeve të nenit 3 të kësaj Marrëveshjeje;
- Të sigurojë drejtimin e punimeve, duke mbajtur në informim të vazhdueshëm OSHA-në për realizimin e tyre;
- Ta administrojë projektin e miratuar për periudhën e koncesionit dhe të respektojë të drejtën e OSHA-së për transferim të aseteve, makinerive e pajisjeve të cilat janë në gjendje pune në përfundim të periudhës së koncesionit;
- Të shfrytëzojë objektin duke organizuar funksionimin e pontilit, në përputhje me sandardet dhe teknologjinë navigacionale dhe praktikat juridike, si edhe legjislacionin në fuqi për këtë qëllim, duke përfshirë edhe autoritetet shtetërore përkatëse në port;
- Detyrohet të paguajë të gjitha detyrimet tatimore që rrjedhin nga aktiviteti ekonomik, sipas legjislacionit në fuqi;
- Të respektojë të drejtën e barazisë për shoqëritë që do të kryejnë shërbime nëpërmjet këtij objekti, duke respektuar legjislacionin në fuqi në këtë fushë;
- Ndërtimin e pontilit 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 bashkëkohore e për funksionimin e tij duke qenë i shoqëruar me materialin studimor për ndikimin në mjedis të këtyre punimeve;

- Konform legjislacionit në fuqi, shfrytëzimi do të fillojë pas marrjes së lejes mjedisore;
- Koncesionari për zbatimin e projektit gjatë shfrytëzimit do t'i paraqesë OSHA-së në vazhdimësi përshkrimin e çmimeve dhe tarifave të aplikueshme (sipas aneksit nr.4);
- Paraqitja për miratim në organet përkatëse për marrjen e lejes së ndërtimit të objektit;
- Në qoftë se do të rriten kapacitetet ekzistuese të depove, koncesionari detyrohet të kryejë të njëjtat shërbime që rrjedhin nga kjo Marrëveshje edhe për këto shtesa.

Koncesionari ka të drejtë:

Referuar nenit 12 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995 “Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe infrastrukturë”, palët, të ndërgjegjshme për të siguruar një zhvillim të mirëbalancuar të zonave industriale në Shqipëri, për të mbrojtur në shkallën e mënyrën e duhur mjedisin në zonën e koncesionit dhe rreth saj, si dhe investimet dhe veprimtarinë e koncesionarit bien dakord që ky koncesion të jetë e vetmja veprimtari që ka të drejtë ta kryejë koncesionari, sipas objektit të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Detyrimet e OSHA-së

OSHA merr përsipër detyrimet e mëposhtme:

- Me kërkesë të koncesionarit, shqyrton dhe harton një aneks marrëveshjes që rregullon marrëdhëniet ndërmjet organeve portuale shtetërore dhe shoqërisë.
- Me kërkesën e koncesionarit mund të ndihmojë në nxjerrjen e autorizimeve urbanistike, lejeve të ndërtimit, lejeve të nevojshme të punimeve për realizimin e projektit.
- Të asistojë koncesionarin pranë çdo organizmi shtetëror, të qeverisjes vendore ose qendrore, enti e autoriteti shqiptar për realizimin e qëllimit të koncesionit.

Neni 6

Periudha e koncesionit

Marrëveshja e koncesionit është për një periudhë 30-vjeçare me të drejtë ripërtëritje të objektmarrëveshjes, të përcaktuar sipas nenit 2 të saj.

Kjo periudhë do të fillojë nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

Kur është e nevojshme dhe me miratim të OSHA-së, koncesionari mund të hipotekojë si garanci pasuritë e shoqërisë, me kusht që pasuritë e hipotekuara të vazhdojnë të shfrytëzohen për të përmbushur objektivat e marrëveshjes së koncesionit.

Neni 7

Kontrolli i punimeve dhe të drejtat e OSHA-së

- OSHA-ja ka të drejtë dhe detyrë të kontrollojë rregullisht ecurinë e kësaj marrëveshjeje, zbatimin e punimeve sipas projektit të miratuar. Ky kontroll në asnjë rast nuk duhet të përbëjë ndërhyrje të paarsyeshme që bien ndesh me zbatimin e projektit.

- OSHA-ja ka të drejtë të ndërhyjë dhe të marrë përkohësisht përsipër projektin deri në zgjidhjen e konfliktit kur konstaton se koncesionari bën një shkelje të rëndë dhe me pasoja për marrëveshjen, apo ecuria në punë e koncesionarit është e pamundur të vazhdojë sipas kushteve të kontratës për shkak të kësaj shkeljeje të rëndë. Koncesionari do të japë çdo sqarim teknik të kërkuar nga OSHA-ja.

- Në çdo rast, kur OSHA-ja konstaton parregullsi, do t'ia komunikojë me shkrim vërejtjet koncesionarit, duke kërkuar të vazhdojë punimet sipas anekseve të kësaj Marrëveshjeje koncesioni si dhe duke i komunikuar penaltitetet përkatëse të miratuara në këtë Marrëveshje.

- OSHA-ja në rast lufte, gjendje të jashtëzakonshme, si edhe të gjendjes së fatkeqësive natyrore, në rast se është e nevojshme ka të drejtë të përdorë infrastrukturën portuale. Në këtë rast, ai koordinon veprimtarinë me koncesionarin, në mënyrë që të sigurojë një përdorim më të sigurt dhe eficient të infrastrukturës portuale.

Neni 8

Format e veçanta të mbështetjes nga qeveria dhe garantimi i investimeve

Për të garantuar qëndrueshmërinë e projektit qeveria stimulon dhe garanton koncesionarin si më poshtë:

1. Të përjashtojë koncesionarin nga të gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore vetëm për materialet, pajisjet, instrumente teknike që importohen me qëllim ndërtimin e pontilit dhe infrastrukturës përkatëse sipas projektit të miratuar. Ky përjashtim mbaron me përfundimin e ndërtimit të objektit.

Neni 9

Zgjidhja e marrëveshjes së koncesionit

OSHA-ja mund të zgjidhë marrëveshjen e koncesionit kur konstaton shkelje të vazhdueshme të detyrimeve të marra nga Koncesionari, të tilla që kompromentojnë vazhdimësinë e punimeve, dhe kur këto raste nuk futen në penalitete.

Në rast se ngjarje të tilla verifikohen, OSHA-ja duhet t'i komunikojë koncesionarit shkeljet, duke pritur 30 ditë për një përgjigje shpjeguese.

Në rast se kontrata zgjidhet për shkaqet e mësipërme dhe në qoftë se koncesionari largohet në mënyrë të njëanshme para përfundimit të Marrëveshjes, investimet e kryera i mbeten shtetit shqiptar së bashku me projektin.

Neni 10

Kontratrat

Koncesionari ka të drejtë të përdorë nënkontraktorë për realizimin e projektit. Për të gjitha kontratat që Koncesionari do të lidhë me të tretët, ai duhet të respektojë ligjet në fuqi në Republikën e Shqipërisë dhe kushtet e kësaj Marrëveshjeje. Ndalohet shfrytëzimi me nënkontraktorë.

Koncesionari do të jetë përgjegjës i vetëm kundrejt OSHA-së për zbatimin e përpiktë të projektit, pavarësisht nga kontratat që do të lidhen me të tretët.

OSHA-ja nuk ka asnjë detyrim kundrejt të tretëve që lidhen me Koncesionarin dhe me këtë Marrëveshje.

Neni 11

Legjislacioni që do t'i referohet

OSHA-ja garanton se gjithçka që është vendosur në Marrëveshjen në fjalë nuk mund të ndryshohet nga norma ligjore në të ardhmen.

Ligji i aplikueshëm do të jetë legjislacioni shqiptar në fuqi.

Neni 12

Forca madhore

Konsiderohen ngjarje të forcës madhore të tilla si: katastrofat natyrore, përmbytjet, tërmetet, gjendja e luftës dhe çdo ngjarje e barabartë që mund të ndikojë në objektin e kësaj Marrëveshjeje, duke bërë të pamundur përmbushjen e detyrimeve reciproke të Marrëveshjes.

Gjatë zbatimit të Marrëveshjes, në rast se verifikon ngjarje të forcës madhore, vonesa të mundshme ose mosrespektim të detyrimeve të palëve, ato nuk mund të jenë motiv për kërkesa reciproke për zhdëmtim.

Në rast të kundërt, kur një detyrim i kësaj Marrëveshjeje do të prishet ose do të hiqet si rezultat i forcës madhore, pala e dëmtuar është e detyruar të njoftojë me shkrim palën tjetër, duke i treguar dhe duke arsyetuar shtyrjen e punimeve ose braktisjen e tyre, si dhe masat që do të merren për të parandaluar pasojat.

OSHA-ja ka të drejtën t'i verifikojë ato.

Kufijtë e ndërprerjes së punës dhe të shtyrjes në kohë të punimeve do të konfirmohen nga palët në një procesverbal të ngjarjes rast pas rasti.

Për dëme dhe vonesa të shkaktuara për faj të të tretëve, të cilat nuk janë forca madhore dhe nuk varen nga Koncesionari, por që pengojnë realizimin në afat të Marrëveshjes, atëherë me mirëkuptim ndërmjet dy palëve mund të rishikohen afatet e saj.

Pezullimi i punimeve ose mosshfrytëzimi i objektit të kësaj Marrëveshjeje, për shkak të forcës madhore, shtyn periudhën e koncesionit për aq kohë sa ka vazhduar forca madhore dhe eliminimi i pasojave të saj.

Neni 13

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

Çdo mosmarrëveshje ndërmjet palëve nuk do të ndërpresë ekzekutimin e detyrimeve dhe në qoftë se nuk zgjidhet me mirëkuptim, zgjidhet me ndihmën e një arbitri pajtimi, të emëruar me vullnet të dy palëve dhe të një eksperti të emëruar nga OSHA-ja dhe një të emëruar nga Koncesionari.

Në rast mospajtimi të mëtijshëm, marrëveshja do të zgjidhet duke iu drejtuar Gjykatës së Shkallës së Parë Tiranë.

Neni 14

Sanksionet

Në rast se për faj të Koncesionarit do të konstatohen shkelje të afateve të zbatimit të projekteve të përcaktuara në nenin 3, Koncesionarit do t'i lihet e drejta që t'i realizjë ato brenda 3 muajve të fazës pasardhëse, ndërsa për fazën e fundit brenda 6 muajve nga afati i përfundimit. Koncesionari paguan penaltitë në vlerën 0.01% në ditë të vlerës së investimit të porealizuar në çdo fazë.

Neni 15

Bashkëpunimi

OSHA-ja dhe Koncesionari angazhohen reciprokisht për të bashkëpunuar dhe kooperuar ndërmjet tyre, me qëllim që të garantohet realizimi optimal i projektit.

Korrespondenca ndërmjet palëve do të dërgohet në adresat:

Ministria e Industrisë dhe Energjetikës

Tel:

Fax:

Dhe

Shoqëria "Romano Port" sh.a.

Rruga "Perlat Rexhepi" 184/4, Tiranë

Tel: 04 271 636

Fax: 04 271 632

Neni 16

Dispozita të përgjithshme

OSHA-ja dhe Koncesionari do t'i komunikojnë njëri-tjetrit emrat e të ngarkuarve për të firmosur aktin në fjalë, si dhe anekset bashkëlidhur që do të hartohen në gjuhën shqipe, në gjashtë kopje origjinale.

Hyrja në fuqi e Marrëveshjes

Marrëveshja, si dhe anekset nr.1, 2, 3, 4, 5 bashkëlidhur, hyjnë në fuqi me nënshkrimin e saj nga palët dhe me miratimin nga Këshilli i Ministrave dhe Parlamenti.

Për OSHA-në:

z.Zamir Stefani

Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës

z.Miltiadh Mata

Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës

z.Enkeleida Bego

Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës

z.Anila Nikolla

Ministria e Rregullimit të Territorit dhe e Turizmit

z.Ali Dedei

Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit

z.Selim Molla

Ministria e Ekonomisë

z.Vojo Tashi

Ministria e Mjedisit

Për Koncesionarin:

z.Piro Bare

Aksioner i Shoqërisë

ANEKSI 1

NDËRTIMI I PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS

Ndërtimi i infrastrukturës portuale, së bashku me instalimet teknologjike, të sigurisë, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për përpunimin e tankerave të karburanteve e të nënprodukteve të tyre dhe të GLN-së, me dy faza:

a.1 *Në fazën e parë*, për përpunimin e tankereve të karburanteve dhe nënprodukteve të tyre 5 deri në 7000 TDW dhe të tankerave të GLN deri në 3000 TDW. Periudha maksimale e kësaj faze do të jetë deri në 24 muaj.

1. Proceset e ndërtimit në këtë fazë, mbështetur në kryerjen e projektidesë dhe projektit të detajuar të alternativës së pontilit të përzgjedhur, mbi bazën e studimeve të detajuara të hidrometrologjisë në shkallën 1:1000, të studimit sizmik, të studimit gjeologo-inxhinierik, të modelimit hidraulik dhe të vizatimeve të projektit të detajuar për shkallën 1:500 për punimet në përgjithësi dhe ato detare deri në shkallën 1:50 do të përfshijnë:

1.1 Punimet e piketimit

1.2 Punimet e zbatimit për ndërtimin e infrastrukturës portuale, pontilin kryesor (dallgëthyesin për GLN), platforma dhe objektet mbi platformë, pontile të mjeteve detare, rrugë, sheshe dhe objekte të tjera të nevojshme.

1.3 Punimet për thellimin e portit, përfshirë kanalin e hyrjes së anijeve dhe akuariumet e domosdoshme, kryesisht për përpunimin e tankereve të GLN-së ose dhe të karburanteve apo nënprodukteve të tyre.

1.4 Ndërtime civile për menaxhimin, administrimin dhe shërbimeve të tjera në port.

2. Instalimet e pajisjeve teknologjike

2.1 Tubacionet së bashku me pajisjet e tyre për shkarkimin e transportimin e naftës dhe të GLN dhe të nënprodukteve të tyre deri në kolektorin qendror, mbështetur në përllogaritje, në lidhje me:

- gjatësinë e tubacioneve

- diametrin e brendshëm të llogaritur (diametri i jashtëm, spesori, diametri i brendshëm dhe pesha për 1 ml tub me ujë);

- distancën midis mbështetjeve;
- distancën e faqeve të jashtme të tubave.
- 2.2 Pajisjet, sistemimet navigacionale dhe ndërlidhja
- 2.3 Pajisjet dhe sistemet e mbrojtjes ndaj zjarrit
 - Instalimi i dy sistemeve qendrore zjarrfikëse
- 2.4 Pajisjet, mjetet dhe sistemet e sigurisë
- 2.5 Impianti dhe pajisjet për sigurimin e energjisë elektrike (linjat e ndriçimit dhe të furnizimit me energji elektrike)
- 2.6. Impianti dhe pajisjet për furnizimin me ujë të pijshëm
- 2.7 Impianti dhe linjat për furnizimin me karburant
- 2.8 Pajisjet e sigurisë së mbrojtjes së mjedisit
- 2.9 Mjete detare të shërbimit portual

ANEKSI 1/1

a.2 *Në fazën e dytë* zgjerimi i infrastrukturës portuale për rritje të kapacitetit të përpunimit të tankerave, të karburanteve dhe të nënprodukteve të tyre deri në 15 000 TDW, në funksion të kërkesave të tregut pas 7 deri në 10 vjet.

- Pontil, 800 ml me vlerë 7 milionë \$, ndërtimi do të përfundojë për 24 muaj.
 - Platformë për anije 15 TDW me vlerë 2.2. milionë \$, ndërtimi do të përfundojë për 8 muaj.
 - Tubacionet për karburantet dhe nënprodukteve të tyre me vlerë 2.5 milionë \$, ndërtimi do të përfundojë për 4 muaj.
- Gjithsej, vlera e ndërtimit të objektit në fazën e dytë do të jetë 11.78 milionë \$.

ANEKSI 2

SHFRYTËZIMI I PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE, NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS

Kryerja e shërbimit të përpunimit të tankerave, të karburanteve e nënprodukteve të tyre dhe të GLN-së nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për të gjithë periudhën e koncesionit, konform rregullave dhe standardeve kombëtare e ndërkombëtare.

1. Funksionimi i terminalit
 - 1.1 Administrimi i pontilit (Personeli teknik i drejtimit të aktivitetit në terminal)
 - 1.2 Shërbimi i rimorkimit të tankerave (mjeteve portuale)
 - 1.3 Pilotimi
 - 1.4 Onmerxhimi
 - 1.5 Pastrimi
 - 1.6 Furnizimi me karburant
 - 1.7 Furnizimi me ujë
 - 1.8 Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj.
 - 1.9 Agjensitë detare
 - 1.10 Agjencitë doganore
2. Bashkërendimi me autoritetet shtetërore
 - 2.1 Kapitenerinë e pontilit
 - 2.2 Policinë Kufitare
 - 2.3 Doganën
 - 2.4 Qendrën sanitare
 - 2.5 Qendrën e sigurisë
 - 2.6 Qendrën e mbrojtjes nga zjarri
 - 2.7 Qendrën e mbrojtjes së mjedisit
 - 2.8 Shërbimin e kontrollit të peshmatjes dhe laboratorit të cilësisë së karburanteve GLN dhe të nënprodukteve të tyre.

ANEKSI 3

MIRËMBAJTJA E INFRASTRUKTURËS, PAJISJEVE DHE INSTALIMEVE TË PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS

Mirëmbajtja do të bëhet konform normave dhe standardeve ndërkombëtare për amortizimin e infrastrukturës së objekteve detare dhe instalimeve, pajisjeve dhe mjeteve të shërbimit detar në pronësi të koncesionarit.

1. Infrastrukturës portuale
 - 1.1 Kanalin e hyrjes
 - 1.2 Pontilin dhe dallgëpritisit
 - 1.3. Polatformat dhe objektet mbi platformë
 - 1.4 Pontilet e mjeteve detare
 - 1.5 Rrugë, sheshe dhe ndërtime civile
2. Instalimet, mjetet dhe pajisjet teknologjike
 - 2.1 Tubacionet e shkarkimit
 - 2.2 Pajisjet e tubacioneve të shkarkimit
 - 2.3 Pajisjet navigacionale
 - 2.4 Pajisjet zjarrfikëse
 - 2.5 Pajisjet e sigurisë
 - 2.6 Pajisjet e ndërlidhjes
 - 2.7 Pajisjet elektrike
 - 2.8 Pajisjet hidraulike
 - 2.9 Pajisjet e mjedisit
 - 2.10 Pajisjet metereologjike
 - 2.11 Mjetet detare të shërbimeve portuale.

ANEKSI 4

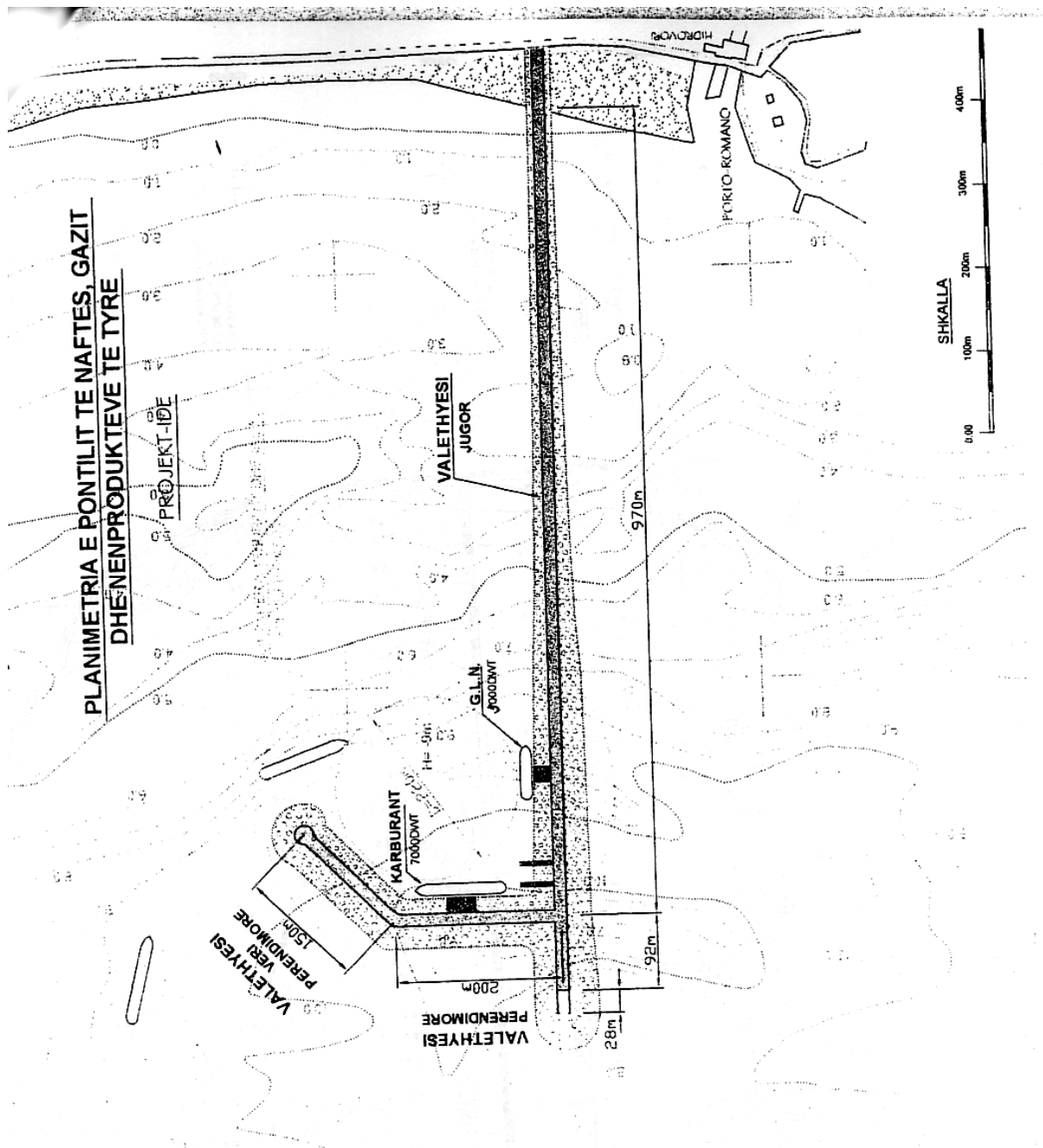
PËRSHKRIMI I TARIFAVE TË AKTIVITETEVE PËR SHFRYTËZIMIN E PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE TË NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS

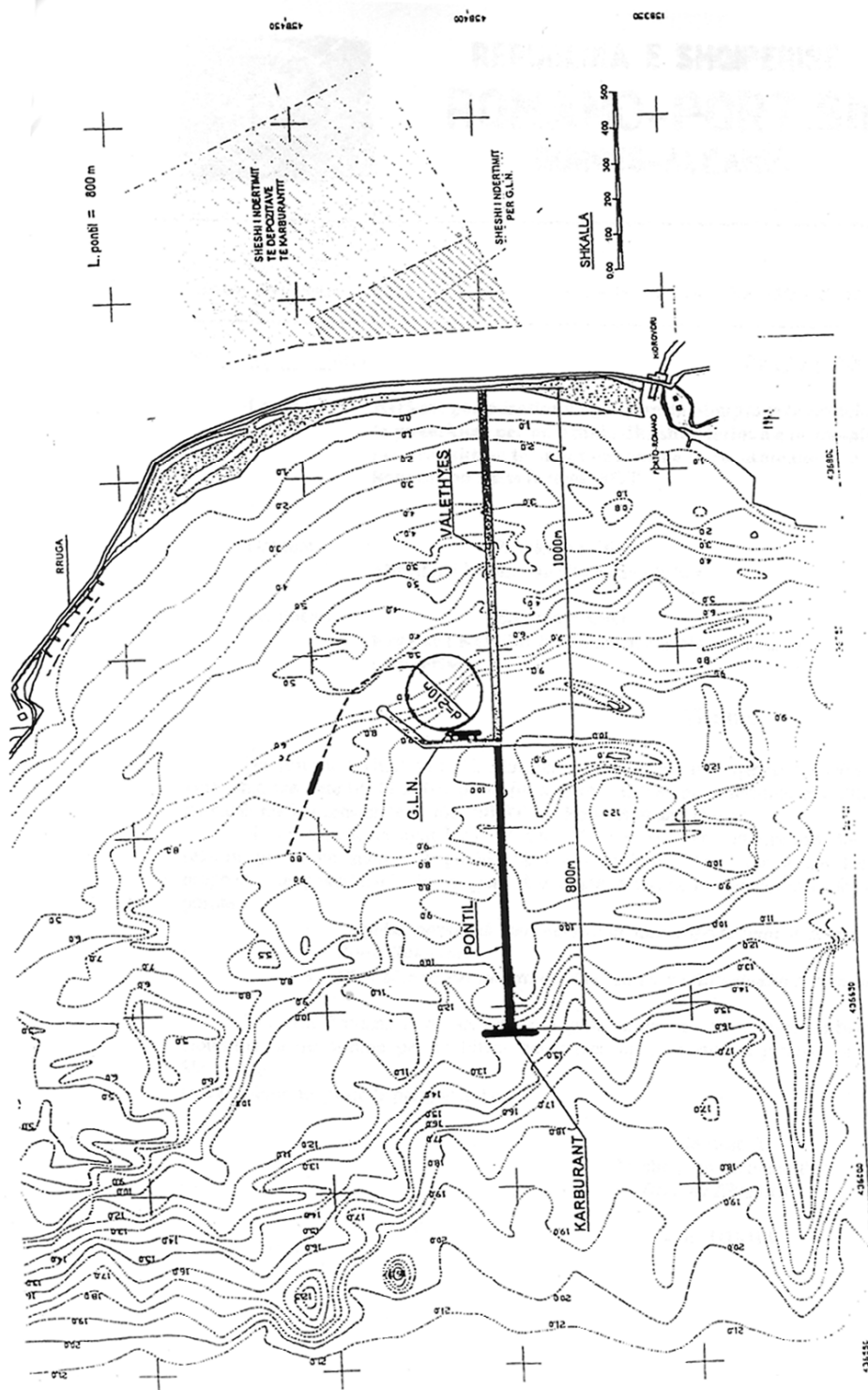
1. Tarifat e aktivitetit të ngarkim-shkarkimit të detajuara për tankerat sipas kapaciteteve për naftën, gazin dhe nënprodukteve të tyre.
2. Tarifat e shërbimeve të tjera portuale, përfshirë:
 - 2.1 Pilotimi
 - 2.2 Onmerxhimi
 - 2.3 Pastrimi
 - 2.4. Furnizimi me karburant
 - 2.5 Furnizimi me ujë
 - 2.6 Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj
 - 2.7 Shërbimi i kontrollit të peshëmbajtjes dhe laboratorit të cilësisë së karburanteve, GLN dhe nënprodukteve të tyre.

ANEKSI 5

TRANSFERIM NË SHTET I PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT DHE TË NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS

- 1. Infrastruktura portuale
 - 1.6 Kanalin e hyrjes
 - 1.7 Pontilin dhe dallgëpritësit
 - 1.8. Platformat dhe objektet mbi platformë
 - 1.9 Pontilet e mjeteve detare
 - 1.10 Rrugë, sheshe dhe ndërtime civile.
- 2. Instalimet, mjetet dhe pajisjet teknologjike
 - 2.10 Tubacionet e shkarkimit
 - 2.11 Pajisjet e tubacioneve të shkarkimit
 - 2.12 Pajisjet navigacionale
 - 2.13 Pajisjet zjarrfikëse
 - 2.14 Pajisjet e sigurisë
 - 2.15 Pajisjet e ndërlidhjes
 - 2.16 Pajisjet elektrike
 - 2.17 Pajisjet hidraulike
 - 2.18 Pajisjet e mjedisit
 - 2.10 Pajisjet metereologjike
 - 2.11 Mjetet detare të shërbimeve portuale.





RELACION SHPJEGUES

PROJEKTI PARAPRAK PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E TERMINALIT NË ZONËN E PORTO-ROMANOS

HYRJE

Projekti për terminalin e gazit të lëngshëm e të naftës kryhet në bregdetin e Porto-Romanos në qarkun e Durrësit. Kjo zonë ndodhet pranë një infrastrukture të favorshme në metropolin kryesor të tregut të nënprodukteve të naftës.

1. Situata gjeologjike e nënndodhjes së objektit

Sistemi i terminalit të gazit të lëngshëm dhe të nënprodukteve të naftës vendoset në cektinën detare të detit Adriatik në zonën e Porto-Romanos, Durrës.

Thellësia e ujit deri në ekstremin fundor (perëndim) varion nga 0 deri në 16 m. Morfologjia e fundit të detit paraqitet e qetë deri në largësinë 500 m nga bregu; dhe e tillë mbetet ajo pothuaj edhe tej largësisë 600 m e deri në fund. Në intervalin 500-600 m, funddeti aksidentohet nga prania e trashësisë ranoro konglomeratike-kompakte dhe një prishje tektonike gjatësore (e njohur dhe e vërtetuar në rajon), e cila ndërpritet nga objekti (vizatimi nr.1).

Shkëmbinjtë nënujorë të pranishëm, mbi të cilët do të mbështetet objekti “Pontil”, nga vija bregore deri në fund, litologjikisht përfaqësohen nga:

Argjilat, ranoret masivet dhe konglomeratet e moshës Pliocen dhe tej largësisë 600-650 m nga bregu, prerja ndërtohet nga Alevrolit, Argjila, ndonjë shtresë gipsi dhe shtresa ranori kompakt, si dhe rëra e zhavorre të shkriфта. Të gjitha këto mbulohen nga depozitime të shkriфта kuaternare.

Parashikohet që objekti “Pontil” të mbështetet kryesisht në shkëmbinjtë rrënjësorë të Mesinianit, pliocen me parametra fiziko-mekanikë të favorshëm (ngarkesa e lejuar) dhe kohezion të lartë.

2. Treguesit kryesorë të sizmicitetit

Në rajonizimin sizmologjik të Shqipërisë rajoni i Durrësit, si dhe zona e Porto-Romanos bëjnë pjesë në zonën me potencial sizmik të përfshirë në magnitudë e cila varion nga 6.5-6.9 ballë. Mbështetur në hartat e rrezikut sizmik në formë propabilitare, kjo hapësirë përfshihet në zonën me intensitet 8 ballë ose $PGA=0.2G$ që ndodhin në çdo 100-250 vjet.

3. Të dhënat hidrologjike dhe metereologjike

Elementet kryesore hidrometrologjike që ndikojnë në punimet tona janë: valëzimi, era, niveli i detit, temperatura e ujit, kripsshmëria, si dhe rrymat detare. Valët më të larta vijnë nga drejtimet jugore, jugperëndimore dhe perëndimore me lartësi maksimale 4-4.5m, gjatësi 70-80 m, si dhe shpejtësi 5.6-8.3 m/s.

Erërat predominuese vjetore që fryjnë janë: veriore, veriperëndimore, si dhe jugperëndimore. Shpejtësitë më të mëdha mesatare vërehen gjatë dimrit 4.6 m/s, ndërsa më të vogla në verë 3.3 m/s. Jo rrallë në bregdetin e Durrësit (veçanërisht në dimër), gjatë drejtimeve jugore e jugperëndimore, vihen re erëra me shpejtësi mbi 40 m/s. Lëkundjet e detit kanë periudhë 12-orëshe, janë të çrregullta dhe amplituda e tyre është e dobët nga 20-30 cm, ndikimi i valëzimit shtrihet deri në nivelet e fundit të detit. Dallgëzimi i detit Adriatik ka dukuri stinore.

Erërat ndikojnë në nivelin e fundit të detit. Nivelet e larta të detit vërehen në muajt nëntor-dhjetor, ku niveli maksimal është 107 cm. Temperatura e ujit është e lartë në verë, ndërsa e ulët në dimër, varion nga 10° - $22^{\circ}C$. Punimet e ndryshme nënujore mund të kryhen me sukses në periudhën prill-nëntor, ku temperatura mesatare e ujit të detit është $15^{\circ}C$.

Kripsshmëria mesatare e detit luhet nga 35.3 mg/litër në 38.8 mg/litër. Tipit i ujit dhe PH i lartë (> 9.0), e bëjnë atë mjaft agresiv ndaj hekurit dhe betonit të zakonshëm.

Temperatura e ajrit lëviz nga $-5^{\circ}C$ në $39^{\circ}C$. Temperaturat negative janë në raste të rralla. Rreshjet përfaqësohen nga shiu dhe numri i ditëve me shi luhet sipas stinëve.

4. Zgjidhja inxhinierike e ndërtimit të terminalit

Varianti i propozuar gjykohet si më i favorshmi, pasi merr në konsideratë kushtet më optimale gjeologjike të funddetit, faktorin gjeomorfologjik të gjirit, atë hidrik, drejtimet predominuese të erërave dhe të valëzimit të detit dhe mbrojtjen natyrale nga sistemi kodrinor (vizatimi nr.1).

Ai kënaq optimalisht kërkesat teknike të mjeteve lundruese të transportit të gazit dhe të naftës, në lidhje me pozicionin e zgjedhur të impianteve në tokë.

Projektzbatimi do të parashikojë, si pjesë jo më pak të rëndësishme të tij, organizimin dhe radhën e kryerjes së punimeve, në varësi të objekteve të vënies së veprës në shfrytëzim.

Fillimisht puna do të nisë nga ndërtimi i pontilit, duke filluar nga toka në drejtim të detit. Pjesa e cektinës deri në 3-4 m thellësi uji (rreth 300 m gjatësi) do të realizohet me mbushje, çka diktohet nga krijimi i kushteve për nguljen (apo derdhjen) e pilotave beton arme (vizatim nr.2).

Dallgëthyesi mbrojtës (skoljera) vendoset rreth 200 m larg skajit fundor të platformës përpunuese; forma e tij lidhet me drejtimet predominuese të erës dhe valëzimit të detit. Gjatësia arrin deri në 700 m dhe përkon me thellësinë e detit 12 deri 16 m. (Vizatim nr.1)

Elementet kryesore të këtij objekti janë:

- Skoljera në cektinën detare (0-300 m);
- Terminali i gazit të lëngshëm;
- Terminali i produktit të naftës;
- Platforma shkarkuese;
- Skoljera mbrojtëse;

Terminali i gazit

Ky do të shërbejë si shkarkues tokësor për importet e gazit të lëngshëm. Pjesët përbërëse të tij do të jenë:

- Pajisje për lidhjen e tubit prej gome me anijen, valvulat, si dhe të tubave nënujorë;
- Sistemin e ankorimit dhe të mbajtjes së anijeve;
- Tubat freksibël nënujorë për lidhjen e tankerit me shumëndarësin;
- Tubacionet përkatëse me pajisjet e lidhjes me impiantin tokësor me kapacitet transportimi të LPG 1000-15000 tonë/24 orë.

Gjatësia është llogaritur përafërsisht 1500 m nga bregu i detit.

Terminali i produktit të naftës

Ky do të shërbejë si një shkarkues tokësor i tankerave të naftës së importuar dhe nënprodukteve të saj. Pjesët përbërëse të tij do të jenë:

- Sistem ankorimi për anijet, tubacion lidhës me shumëndarësin prej gome;
- Zinxhirët e ankorimit;
- Tub puskes për lidhjen e anijes (tankerit);
- Tubin prej gome që lidh pajisjen me tubin e vozit;
- Pajisje për të lidhur tubacionin me impiantin tokësor, si dhe vetë tankerin;
- Tubacion përkatës për transportin e produktit të lëngët (naftë etj.) nga tankeri në impiantin tokësor me kapacitet 6000-7000 tonë/24 orë.

- Gjatësia e këtij terminali është llogaritur 1.8 km nga bregu i detit (vizatimi nr.3).

Platforma shkarkuese (përpunuese)

- Komponentët kryesorë të platformës shkarkuese janë:
- platforma operuese;
- platforma mbështetëse;
- bankina.

Kjo platformë do të shërbejë për sistemimin e tubacioneve në platformë (naftës e gazit) dhe lidhjen e tubit shkarkues të anijes në një anë me sistemin e tubacioneve në tokën e skajin tjetër.

Platforma shkarkuese është llogaritur përafërsisht 1.8 km nga bregu (vizatimi nr.4).

Të dhënat e tankerave

Të dhënat e mëposhtme janë përdorur si bazë për dizenjimin e vendit të ankorimit.

Tankeri i transportit të gazit të lëngshëm me:

- gjatësia rreth 103 m,

- gjerësi rreth 15 m,
- thellësi rreth 8.3 m,
- kapacitet deri në 3000 tonë.

Tankeri i produkteve të naftës me:

- gjatësi 160 m,
- gjerësia 20 m,
- thellësi rreth 1.2 m,
- kapacitet deri në 20000 tonë.

5. Mbrojtja nga zjarri dhe shkalla e automatizimit

Ndikimi i mundshëm negativ për ambientin dhe rrezikun nga zjarri lidhet kryesisht me derdhjen e naftës në det dhe çlirimin e pakontrolluar të gazit në atmosferë, që ka probabilitet të ulët, sepse gjithçka mbështetet në realizimin e teknologjive bashkëkohore të parashikuara për aplikim dhe masat përkatëse parandaluese. Strukturat që do aplikohen janë kryesisht zjarrrduruese, të pajisura me impiante përkatëse zjarrfikëse, në përputhje me rregulloret e veçanta.

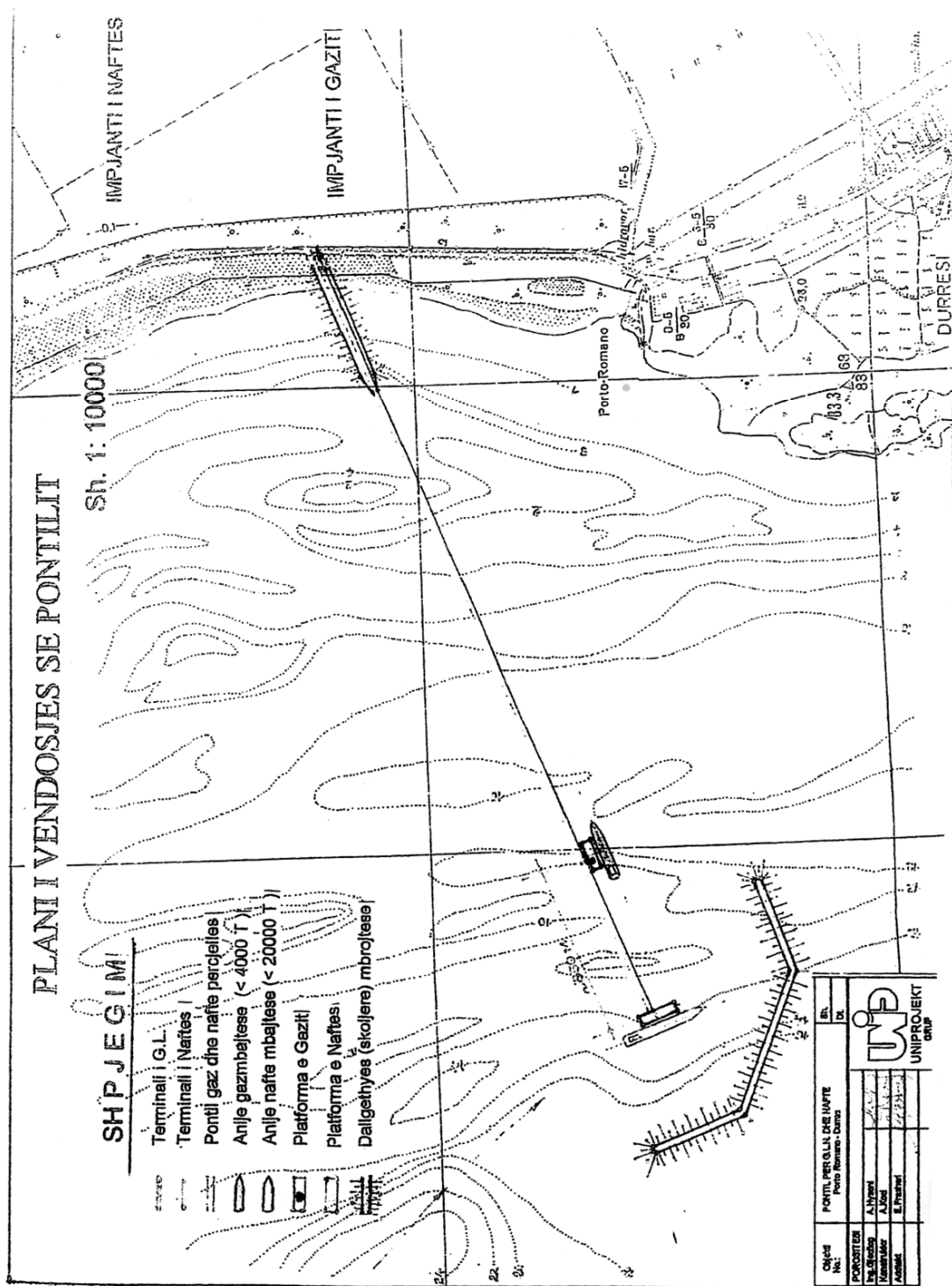
Shoqëria do të trajtojë një plan menaxhimi të mbrojtjes së mjedisit nga zjarri, që ka të bëjë kryesisht me masat e sigurisë, trajtimin e mbeturinave, përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, masat mbrojtëse nga aksioni detar etj.

Grupi "Uniprojekt"

Agim Koçi Konstruktor

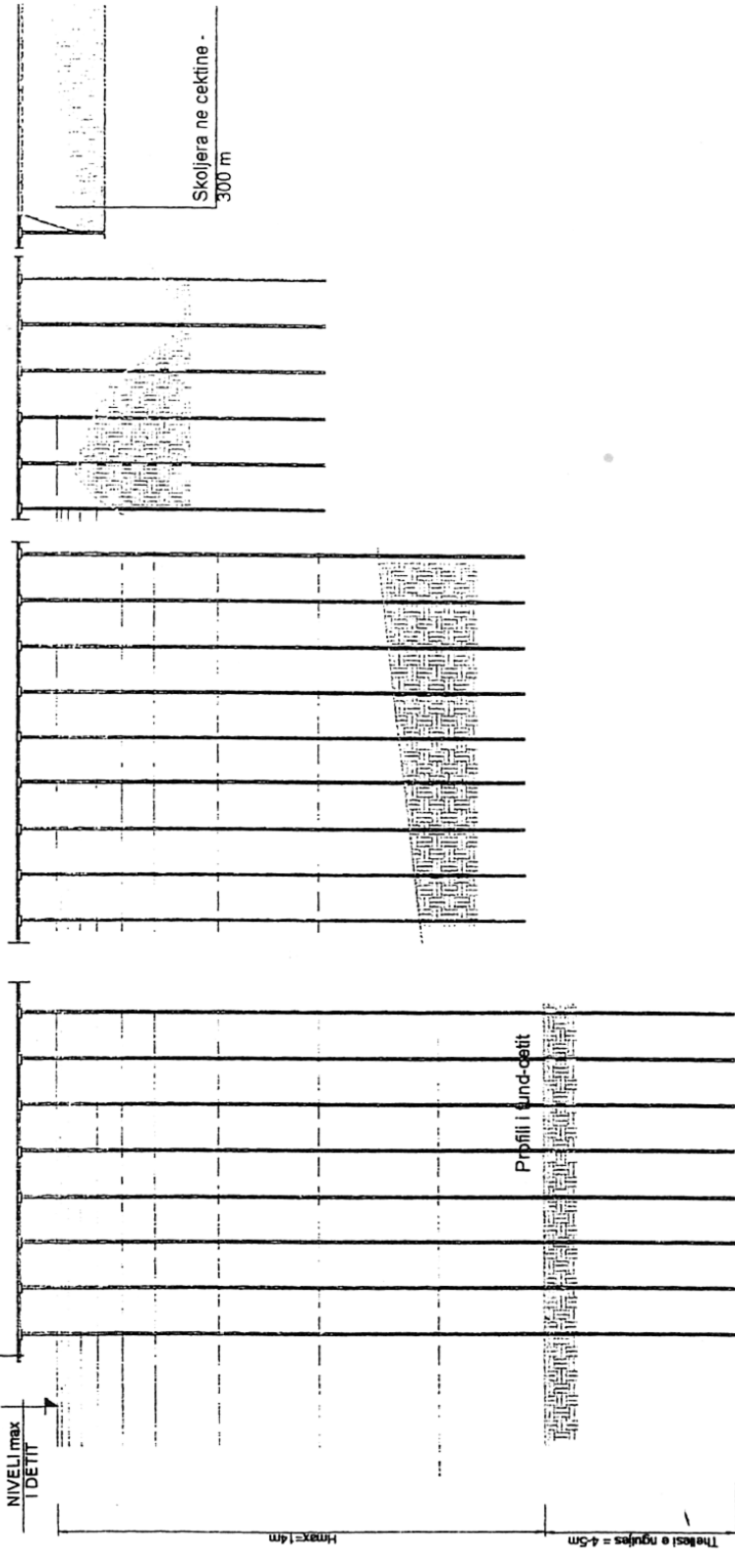
Adem Hyseni Gjeolog

Edgar Frashëri Arkitekt.



PROFILI GJATESOR SH. H.1:1000
V. 1:200

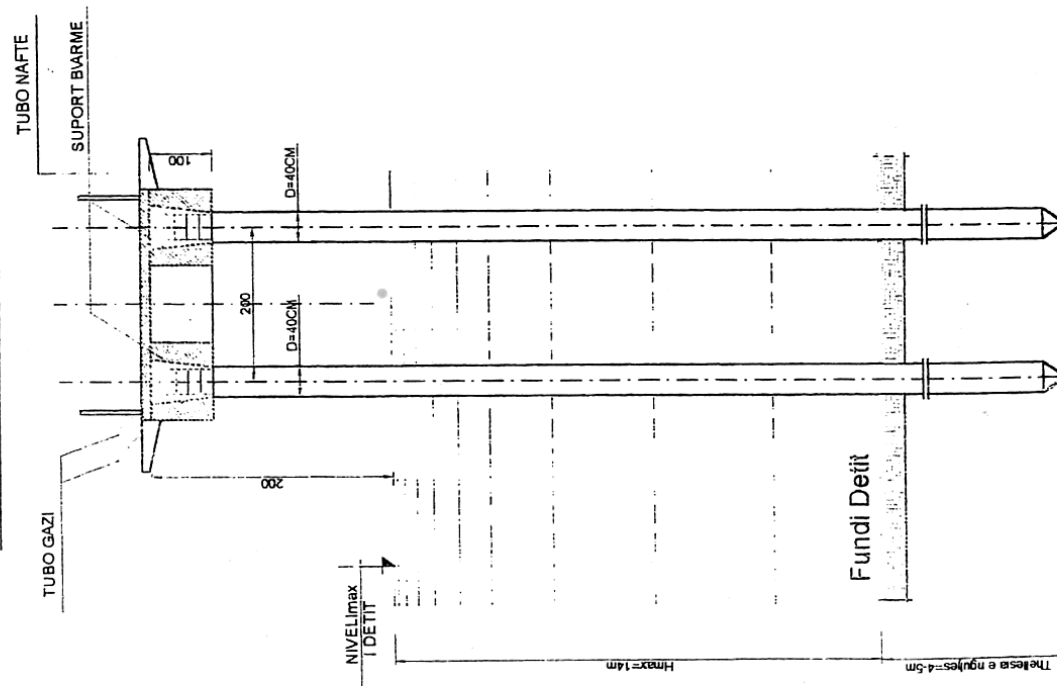
Lidhje me Platformen Perpunuese te Naftes



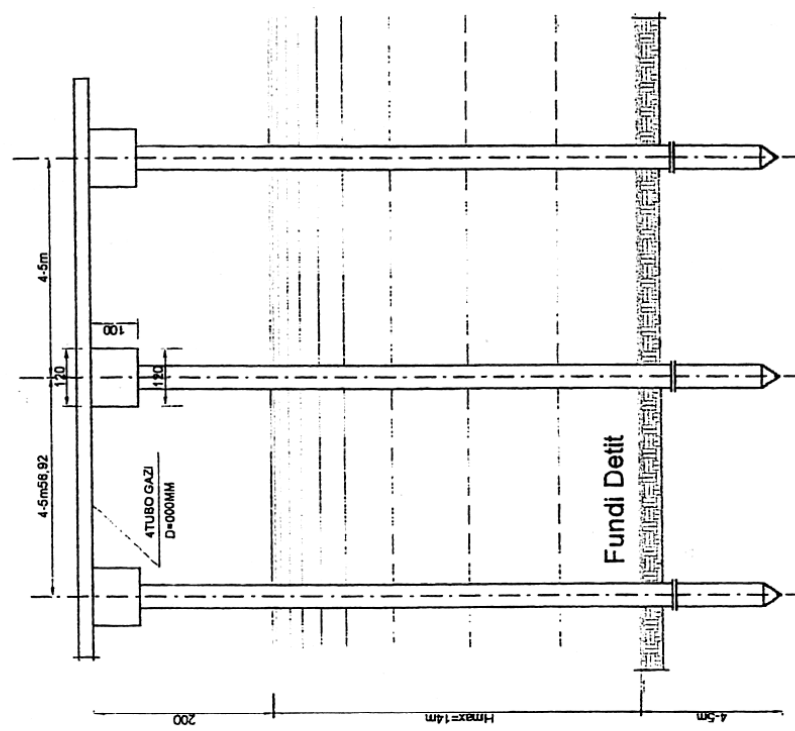
Objekti No.	PONTIL PER G.L.N. DHE NAFTE Pete Romane - Duma	Sh. Dl.
POKOSITEN		
Ing. Qilash	A. Hyseni	
Konstrukt	A. Koci	
Arkitekt	E. Prizmi	
Firma No. 2	PROFILI GJATESOR	

UNIPROJE
GRUP
Rr. "Drita" 11, Prizren

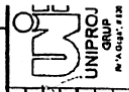
PAMJA TERTHORE

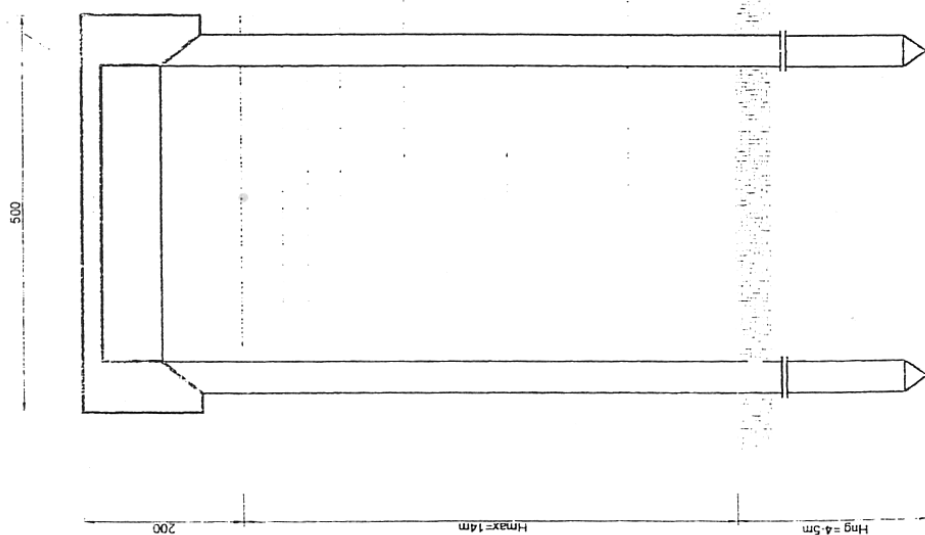


PAMJA GJATESORE

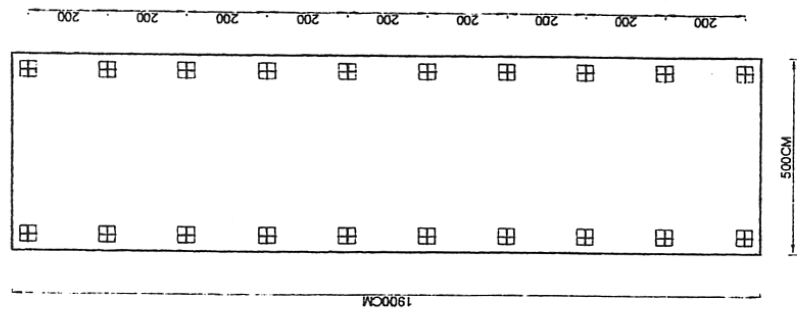


Objekt N°:	FONTIL PER Q.L.N. DHE NAFTI Pamje Nivello-Detritus	Sk. D.
PROJEKTI	A. Hymer	
Ing. Gjergj	A. Kod	
Konstrukt	B. P. Prash	
Arhitekt		
Plan N°: 3	PRERJË TERTHORE PAMJE GJATESORE	





PLANI | PLATFORMES

[illegible]

PLANBIZNESI PËR NDËRTIMIN DHE VËNIEN NË FUNKSIONIM TË TERMINALIT NË GJIRIN E PORTO-ROMANOS, DURRËS

HYRJE

Zgjerimi në përmasa të konsiderueshme i konsumit të nënprodukteve të naftës në vendin tonë ka tërhequr vëmendjen e investitorit vendas dhe atij të huaj për kryerjen e investimeve në drejtim të fuqizimit, modernizimit dhe integritetit të këtij tregu në aspektin rajonal.

Nevojat për ndryshimin e strukturës së burimeve energjetike, të relatuara këto në strategjinë e energjisë që ka hartuar Qeveria shqiptare, kanë krijuar një vizion të qartë edhe në drejtim të orientimit të investimeve në fushën e energjisë.

Sot vendi importon rreth 650 mijë tonë lëndë djegëse të lëngët dhe rreth 40 mijë tonë lëndë djegëse të gaztë. Referuar nivelit të sotëm të konsumit të lëndëve energjetike me bazë naftë për çdo banor në vendin tonë, mund të themi se ai është disa herë më i vogël në raport me vendet e Europës Lindore dhe Qendrore.

Ky fakt shpreh qartë nevojën e një furnizimi më të garantuar, më të fuqishëm, më efikas në aspektin e konkurrencës, gjë që do të realizohet nëpërmjet ndërtimit dhe shfrytëzimit të depozitave bregdetare. Shoqëria jonë i vlerëson me vend hapat e hedhura nga shteti shqiptar në këtë drejtim, duke përcaktuar si zonë ku do të ndërtohen këto depozita zonën e Porto Romanos e cila është pranë Korridorit të 8, njërit prej korridoreve më të fuqishme të rajonit tonë.

Si domosdoshmëri për shkarkimin e këtyre lëndëve djegëse nga tankerat, pra për vënien në përdorim të këtyre depozitave bregdetare, nevojitet të ndërtohet një terminal ku do të kalojnë tubacionet e gazit dhe të naftës, së bashku me teknikën përkatëse që do të lidhë tankerin me depozitat.

Ndërtimi i këtij terminali do të bëjë të mundur që GLN-ja dhe nënprodukte të tjera të naftës të vijnë në Shqipëri nëpërmjet transportit detar me tankera, duke ulur në mënyrë të ndjeshme çmimin e transportit, gjë që do të lehtësojë përdorimin e energjisë elektrike për shërbime të karakterit komunal dhe industrial në infrastrukturën e shërbimeve.

Sikurse e kemi theksuar dhe në kërkesën që ju kemi paraqitur, mbështetje për investimin që duam të ndërmarrim është kuadri juridik që aktualisht është miratuar nga shteti, si dhe studimet e kryera nga strukturat përkatëse, të cilat nxjerrin në pah domosdoshmërinë e ndërtimit si të depozitave, ashtu edhe të terminalit, i cili do të bëjë funksionale këto depozita bregdetare.

Shoqëria “Romano-Port” sh.a., nëpërmjet projektidesë apo projektit paraprak teknologjik që po ju paraqet, kërkon të hedhë hapa konkretë partneriteti me shtetin për fillimin e praktikave procedurale, duke ofruar zgjidhjen e mundshme të këtij problemi në trajtën e propozimit të pakërkuar, që duhet të vijojë më tej me nënshkrimin e marrëveshjes koncesionare të natyrës BOT, në zbatim të gjithë praktikave juridike që ka shteti shqiptar.

1. Përshkrimi i shoqërisë

Shoqëria “Romano-Port” sh.a. është krijuar me vendimin nr.30465, datë 28.10.2003 të Gjykatës së Shkallës së Parë Tiranë.

Ajo përbëhet nga disa aksionerë dhe funksionon në përputhje me ligjet shqiptare në fuqi. Selia ndodhet në Porto-Romano, Durrës.

Kapitali dhe mjetet financiare të kësaj shoqërie janë rezultat i bashkimit të shoqërisë “Inter-Gaz” sh.a., “Rira”, që operojnë në tregun e gazit dhe të naftës, si dhe shoqërisë së ndërtimit “Edil” etj., që operon në fushën e ndërtimit. Aktiviteti në rritje të vazhdueshme i këtyre kompanive në fushat përkatëse, ka krijuar likuiditete dhe kapitale të fuqishme që kapërcejnë vlerën e investimit të parashikuar.

Kjo shoqëri funksionon mbi struktura administrative të institucionalizuara, e për pasojë i ka siguruar asaj një partneritet të konsiderueshëm dhe me investitor strategjik rajonal. Aktualisht ajo garanton të gjitha potencialet e nevojshme financiare, logjistike dhe intelektuale për një konceptim dhe realizim sa më konkret dhe efikas të këtij projekti.

2. Analiza e tregut

2/a –Situata konkrete dhe perspektiva e zhvillimit të tregut të karburanteve dhe GLN-së në Shqipëri

Mungesa e zbulimit të vendburimeve të reja të naftës dhe të gazit në Shqipëri, rënia e prodhimit në vendburimet ekzistuese të naftës, si dhe rritja e pandërprerë e nevojave për lëndë djegëse bëjnë të domosdoshëm intensifikimin e importimit të tyre.

Mungesa e energjisë elektrike dhe rritja graduale e çmimit të saj do të rrisin vazhdimisht kërkesën për lëndë djegëse të lëngët dhe të gaztë.

Krijimi i infrastrukturës së nevojshme për importimin e gazit dhe përsosja e infrastrukturës së manipulimit të lëndës djegëse do të sjellë njëkohësisht përmirësimin e furnizimit me energji elektrike duke ulur kërkesën nga konsumatorët familjarë.

Nga sondazhet e fundit rezulton se vetëm 12% e familjeve shqiptare përdorin gaz të lëngët për qëllim ngrohje dhe gatimi. Përdorimi i naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre është gjithnjë e në rritje, gjë që shprehet qartë dhe në statistikën vjetore sidomos në këto pesë vjetët e fundit. Konkretisht, po t'i referohemi përqindjes që zënë nënproduktet e naftës në konsumin energjetik kombëtar, dallohet qartë rritja e ndjeshme e saj, nga 48% në vitin 1995 në rreth 65.3% në vitin 2002. Referuar konkluzioneve të relatuara nga organizmat vëzhgues dhe institucioneve të specializuara brenda dhe jashtë vendit, parashikohet që deri në vitin 2015 rreth 55-60% të nevojave për burime energjetike në shkallë kombëtare do të plotësohen nga gasi i lëngshëm dhe nënproduktet e naftës.

Domosdoshmëria e administrimit më të mirë të burimeve elektroenergjetike është duke e ballafaquar gjithnjë e më tepër tregun shqiptar me koston reale të burimeve energjetike. Aktualisht kostoja për çdo njësi energjie është 3-5% më e ulët kur përfitohet nga gasi i lëngshëm në raport me atë të përfutur nga elektroenergji.

Ndërtimi i terminalit dhe vënia në përdorim e depozitave begdetare do të rrisin në mënyrë të ndjeshme tregtimin e nënprodukteve të naftës dhe gazit të lëngët jo vetëm në tregun vendas, por edhe atë të rajonit, gjë që favorizohet dhe nga korridoret që do të përshkojnë vendin tonë.

Funksionimi normal me të gjitha strukturat e nevojshme, si port më vete i transportit detar për nënproduktet e naftës, në zonën e Porto Romanos, i miratuar nga Qeveria Shqiptare me vendimin nr.21, të KRRTRSH-së, datë 19.10.2001 dhe vendimit të Këshillit të Ministrave nr.30, datë 28.1.2000 do të krijojë mundësinë e liberalizimit të mëtejshëm të këtij tregu, pasi do të sigurojë një furnizim ritmik me rezervën e nevojshme gjithëvjetore, si dhe do të ofrojë një çmim më të ulët për efekt të koston së favorshme që ka transporti detar.

Pavarësisht nga nevojat transituese që do të krijohen në aspektin e difuzimit të tregut vendas me atë rajonal, të cilat aktualisht janë të vështira të vlerësohen, referuar vetëm ecurisë së tregut vendas për gazin e lëngshëm ku rritja vjetore mesatare ka qenë rreth 50% çdo vit, konsumi i kësaj lënde energjetike deri në vitin 2010 pritet të shkojë 170-200 mijë tonë në vit.

E njëjta gjë pritet në ndodhë dhe me karburantet e lëndët e tjera djegëse me bazë naftë. Rritja e shpejtë e konsumit të tyre kushtëzohet tashmë jo thjesht nga rritja e numrit të mjeteve, por dhe nga objektet industriale që do të ndërtohen në shkallë vendi. Ky zhvillim i vlerësuar me ritme normale pritet që të rrisë deri në 1 milionë tonë konsumin e gazoilit dhe karburanteve të tjera, deri në vitin 2015, duke përfshirë këtu krahas konsumit për efekte transporti dhe atë industrial.

2/b –Relacionet midis tregut dhe treguesve operacionalë të transportit

Në bazë të studimit të tregut vendas dhe atij rajonal, në zgjidhjen që do të ofrojë shoqëria jonë, janë sintetizuar këta faktorë kryesorë:

- Ritmet e kapaciteteve të përpunimit të tankerave në portet e vendit tonë si në aspektin e kapaciteteve, ashtu dhe të intensitetit të përpunimit të tyre;
- Përputhja midis kapaciteteve bregdetare depozituese dhe kapaciteteve depozituese dhe përpunuese të tankerave që do të përpunohen në këtë port;
- Mundësinë e përpunimit 24-orësh të tankerave;
- Përputhjen e tarifave midis kushteve konkrete operacionale dhe praktikave rajonale.

Referuar të dhënave statistikore të përpunimit të tankerave në të gjitha portet e vendit tonë, konstatohet se gati 80% e nënprodukteve të naftës që importohen në vendin tonë kalojnë nga porti i Durrësit. Ky fenomen lidhet me faktin se aktualisht segmenti kryesor i tregut të deritanishëm të karburanteve gjendet në metropolin Tiranë-Durrës dhe përreth tij.

Kapaciteti i anijeve të cilat janë përpunuar në portet tona dhe që i kanë shërbyer nevojave të deritanishme të tregut, kanë qenë relativisht të vogla, mesatarisht 3000-3500 tonë. Koha e përpunimit të tyre ka qenë jo shumë rentabël, po t'i referohemi teknologjisë së sotme të përpunimit të tankerave në rajon. Referuar standardeve europiane lidhur me raportin midis kapaciteteve depozituese në breg dhe aftësisë qarkulluese të tyre për të qenë rentabël, duhet që 1 m³ depozitë në breg të qarkulloj 35-40 tonë karburant në vit. Shprehur ndryshe, ky raport do të thotë që kapacitetet e instaluara në bregdet duhet të jenë jo më të mëdha se 10% e sasisë vjetore të qarkullimit të karburanteve.

Duke marrë në konsideratë përputhjen e produktivitetit të terminalit të tankerave m³/orë me atë të kompleksit të depozitave në bregdet, garancinë operacionale sipas standardeve bashkëkohore të këtij shërbimi, si dhe aplikimin e tarifave të pranueshme, si konkluzion paraprak nga studimi i këtij tregu shërbimesh mund të paraqesim faktin që ky terminal duhet të ndërtohet me faza.

Faza e parë duhet t'i përgjigjet kapacitetit të përpunimit të tankerave deri në 15 mijë tonë. Këtë gjë e kemi materializuar në relacionin shpjegues të projektit paraprak që shoqëron materialin.

Ky konkluzion mbështetet mbi të gjitha nga fakti që tregu i sotëm dhe ai i parashikuar për një periudhë afatmesme, për sasi të që do të përpunohen në këtë terminal, nuk justifikojnë kohën e vetshlyerjes së objektit. Nëse ai do të ndërtohet që në fillim për kapacitete maksimale (50 mijë tonë), kjo do të riskonte së tepërmi rentabilitetin e investimeve që do të kryhen.

3. Oportuniteti i investimit

Qëndrimi i qartë i shtetit shqiptar për futjen e burimeve alternative të energjisë në shërbimin familjar dhe atë industrial, është që për një periudhë ende të gjatë prioritet do të marrin lëndët energjetike me gaz të lëngshëm dhe nënprodukte naftë.

Ritmet e rritjes së tregut të nënprodukteve të naftës dhe gazit, për të plotësuar nevojat kombëtare me burime të tjera energjetike, aktualisht kanë disponibilitetin më të madh; për këtë duhet të kryhet politikë e diferencuar fiskale për lëndët energjetike me bazë naftë.

Investimi që kërkon të realizojë shoqëria "Romano-Port" vendoset në një rajon prioritar ku gjen përhapje rreth 60% e tregut të nënprodukteve të naftës dhe gazit të lëngshëm.

Aktualisht ky rajon është shumë pranë infrastrukturës nacionale të rrjetit rrugor automobilistik dhe atij hekurudhor.

Referuar zhvillimit kompleks të këtij rajoni, për periudha afatmesme dhe afatgjata, ekzistojnë propabilitete të mëdha për zhvillimin e një industrie të konsiderueshme në shkallë kombëtare, e cila do të jetë dhe një konsumatore e fuqishme e lëndëve energjetike me bazë naftë. Ekzistenca e një tregu të garantuar, i cili aktualisht ka evidentuar nevojën e këtij shërbimi nëpërmjet kapaciteteve të mëdha të depozitave bregdetare, që janë parashikuar dhe kanë filluar të ndërtohen në këtë zonë.

Praktika e deritanishme e kuadrit juridik të shtetit shqiptar ka përcaktuar zonat bregdetare të interferencës ku do të kryhet përpunimi i transportit detar të nënprodukteve të naftës e cila favorizon ekskluzivitetin lokal.

Shoqëria "Romano-Port", duke qenë sintezë e kapitaleve të shoqërive të cilat aktualisht janë prezent fuqishëm edhe në tregun e nënprodukteve të naftës, zotëron një eksperiencë dhe partneritet që do t'i shërbejë integritetit me efikasitet të kësaj shoqërie në këtë treg shërbimesh.

Gjendja e mirë financiare, me aktivitet gjithnjë e në rritje, si dhe ekzistenca e një personeli të kualifikuar brenda dhe jashtë vendit, në këtë fushë.

Shoqëria "Romano-Port" është një shoqëri me aktivitet kompleks, kapitalet dhe likuiditetet e saj nuk burojnë thjesht nga një fushë aktiviteti, gjë që i krijon asaj një suport të fuqishëm për përballimin e sfidave të ekonomisë së tregut.

4. Menaxhimi

Elementi më delikat përsa i përket anës subjektive të trajtimit të problemit, por dhe baza e suksesit për rritjen e efektivitetit dhe shkurtimin e kohës së vetshlyerjes së investimit mbetet menaxhimi. Dy janë elementet bazë për realizimin e një menaxhimi efikas: niveli bashkëkohor i teknologjisë dhe kualifikimi personelit që do të shfrytëzojë këtë teknologji. Pikërisht këto dy drejtime shoqëria jonë do të ketë në qendër të vëmendjes për menaxhimin e këtij investimi.

Konkretisht, në aspektin e aktivitetit komercial dhe teknik të terminalit, paralel me përfundimin e projektit të zbatimit dhe gjatë fazës së ndërtimit, do të realizohet dhe trajnimi i personelit, në vendet ku ka gjetur zbatim projekti dhe teknologjia që do të përdorim për ndërtimin e këtij terminali.

Në aspektin e operacioneve praktike, shfrytëzimi i infrastrukturës portuale, pontili dhe platforma përpunuese do të mundësojë hyrjen, ankorimin dhe shkarkimin e anijeve cisternë me kapacitet deri në 1500 tonë/ditë. Kjo infrastruktura do të jetë e projektuar dhe ndërtuar në përputhje me ligjet shqiptare me standardet inxhinierike për rregullat e sigurisë dhe të mbrojtjes së mjedisit, në përputhje me ato të Komunitetit Europian.

Objekti parashikohet të përballojë kapacitetet ditore të përpunimit rreth 1000-1500 tonë gaz të lëngëzuar dhe të vetë tankerit me kapacitet 2000-3000 tonë. Për produktet gazoil, benzol, vajguri parashikohet një kapacitet ditor përpunimi 6000-7000 tonë dhe tankerave 20000 tonë.

Sistemet moderne të shuarjes së zjarrit dhe të grumbullimit të naftës në det në rast avarie do të garantojnë sigurinë në objekt dhe diapazon shumë të vogël të shtrirjes.

Aspekt me rëndësi të veçantë të menaxhimit të terminalit, në vlerësojmë kujdesin për administrimin dhe mirëmbajtjen e tij. Në këtë drejtim, shoqëria do të respektojë praktikën administrative dhe juridike të shtetit shqiptar, të cilat do të jenë dhe pjesë e negocimeve midis palëve gjatë hartimit të projekt marrëveshjes.

5. Marketingu dhe konkurrenca

Infrastruktura portuale që do të ndërtohet në gjirin e Porto-Romanos, Durrës do të jetë i vetmi investim i këtij lloji për shkarkimin e lëndëve djegëse të lëngëta dhe të gazta. Ai do të ketë një regjim mbrojtës të veçantë.

Tarifat që do të përdoren do të jenë ato që përdoren sot në portin e Durrësit me tendencë uljeje.

Në një vit ne parashikojmë që në këtë pontil të shkarkohen rreth 600 mijë tonë lëndë djegëse të lëngët dhe rreth 200 mijë tonë lëndë djegëse të gaztë.

6. Burimi i financimit, efektiviteti dhe afati i vetëshlyerjes

Nisur nga nevoja për këtë investim, shoqëria “Romano-Port” sh.a. do të fillojë këtë projekt me fondet e veta dhe do të vazhdojë projektin me mbështetjen financiare të bankave.

Aksionerët e shoqërisë kanë eksperiencë dhe referenca të shquara në veprimtarinë tregtare të teknologjive dhe pajisjeve dhe janë operatorë të rëndësishëm në fushën e ndërtimeve të çdo lloji. Nga analiza e bërë gjatë përgatitjes së projektidesë, rezulton se investimi në fazën e parë shkon rreth 10.530 milionë USD dhe në fazën tjetër 7.8 milionë USD. Në total 18.330 milionë USD.

Efektiviteti i projektit në argumentet e paraqitura më poshtë.

Parashikimi i shpenzimeve për ndërtimin dhe vënien në shfrytëzim të objektit në fazën e parë janë:

- Pjesa e parë e terminalit (moli me mbushje)	1 080 milionë USD
- Pontili për mbajtjen e tubacioneve 1500 ml (pilota)	2 650 milionë USD
- Platforma përpunuese e anijeve (me pilota)	1 250 milionë USD
- Tubacionet 5x1800 9000m	1 210 milionë USD
- Punime ndërtimi	0 800 milionë USD
- Punime kave (gurore)	0 450 milionë USD
- Gërmime me dragë	0 200 milionë USD
- Punime laborator (prova)	0 300 milionë USD
- Punime transporti	0 200 milionë USD

Shuma e investimit faza e parë	10 030 milionë USD
--------------------------------	--------------------

Shpenzime mirëmbajtje + amortizim	0 500 milionë USD/vit
Totali i shpenzimeve faza e parë	10 530 milionë USD

Në fazën e dytë parashikohet të ndërtohet skollera mbrojtëse. Ndërtimi i kësaj skollere, për shkak të erërave që janë gjithmonë prezent në këtë zonë, do të bëhet në një afat të shkurtër kohor.

Vlera e skolljerës parashikohet të jetë rreth 7.8 milionë USD.

Vlera e gjithë objektit do të jetë për të dyja fazat rreth 18 330 milionë USD.

Shfrytëzimi i këtij objekti parashikohet të fillojë menjëherë për shkak të nevojës imediate për këtë investim duke dhënë të ardhura që me fillimin e punës së tij.

Të ardhurat rezultojnë si më poshtë:

Naftë e importuar	350000 ton/vit x 280 lekë/ton = 98 milion lekë
Benzinë e importuar	100000 ton/vit x 560 lekë/ton = 56 milion lekë
Vajgur avionësh	30000 ton/vit x 560 lekë/ton = 16.8 milion lekë
Gaz i lëngshëm	60000 ton/vit x 560 lekë/ton = 33.6 milion lekë
Totali i të ardhurave në një vit	204.4 milionë lekë

Duke pasur parasysh kursin aktual të dollarit kemi:

204.4 milionë lekë/120 kursi i dollarit = 1.7 milionë USD të ardhura në vit.

Afati i vetëshlyerjes për fazën e parë:

Totali i shpenzimeve-10.530 milionë USD/1.7 milionë USD të ardhura në vit = 6.2 vjet.

Afati i vetëshlyerjes për gjithë investimin: 18330 milionë USD /1.7=10.8 vjet

7. Rreziqet për investimin

Pas një analize të përgjithshme, “Romano-Port” sh.a. është vendosur të ndërmarrë këtë projekt në kohën më të shkurtër të mundshme.

Ndonëse shoqëria njih mirë dhe parashikon rreziqet që mund të kërcënojnë këtë projekt.

- Vonesa deri në nënshkrimin e marrëveshjes me qeverinë dhe miratimi i koncesionit të formës BOT.

- Probleme teknike të mundshme gjatë zbatimit të projektit dhe që nuk janë të parashikuara.

- Forma madhore, si: tërmeti, luftë, prishje të rendit publik, përmblytje etj.

8. Ambienti

Ndikimi i mundshëm negativ për ambientin lidhet kryesisht me derdhjen e naftës dhe çlirimin e pakontrolluar të gazit në det, gjë që ka probabilitet të ulët, falë realizimit të teknologjive bashkëkohore të parashikuara për aplikim dhe masat preventive.

Shoqëria do të trajtojë një plan menaxhimi të mbrojtjes së mjedisit që ka të bëjë kryesisht me masat e sigurisë, trajtimin e mbeturinave, përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, masat mbrojtëse nga aksioni detar aq i theksuar në këtë zonë.

Fletorja Zyrtare gjendet:

Duke u abonuar për çdo vit pranë:

- çdo njësie postare të qyteteve;

- Qendrës së Publikimeve Zyrtare;

Bulevardi Zhan d'Ark, pranë ish-ekspozitës "Shqipëria Sot".

Tel: 042 555 63; 267 468

Pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare mund të gjeni:

BOTIMET:

1.	KUSHTETUTA (edhe anglisht)	600
2.	KODI I PROCEDURËS CIVILE	500
3.	KODI I PROCEDURËS PENALE	600
4.	KODI PENAL	400
5.	KODI I PUNËS	500
6.	KODI I FAMILJES	450
7.	KODI CIVIL	1000
8.	KODI RRUGOR DHE LIGJ PËR TRANSPORTIN	900
9.	KODI ZGJEDHOR	355
10.	DISPOZITA ZBATUESE TË KODIT RRUGOR	1500

PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI

11.	PËRMBLEDHJE E LEGJISLACIONIT NË FUSHËN E PËRMBARIMIT	800
12.	PËRMBLEDHJE E LEGJISLACIONIT NË FUSHËN E PROKURIMIT PUBLIK	1000
13.	KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	500
14.	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR NËPUNËSIN CIVIL	600
15.	PËRMBLEDHJE NË FUSHËN E TAKSAVE DHE TATIMEVE	1500

DOLI NGA SHTYPI

TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT SHQIPTAR 1990-KORRIK 2004	1500
TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT SHQIPTAR 1990-KORRIK 2004	2000

Doli nga shtypi më 3.12.2004

Tirazhi: 4500 copë	Formati: 60x88/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja Grafon
Tiranë, 2004

Çmimi 150 lekë