LIGJ
Nr.9231, datë 13.5.2004

PËR RATIFIKIMIN E "MARRËVESHJES SË KONCESIONIT TË FORMËS "BOO" PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E TERMINALIT BREGDETAR, PËR DEPOZITIMIN E NAFTËS DHE TË NËNPRODUKTEVE TË SAJ NË GJIRIN E VLORËS", SI DHE PËR RATIFIKIMIN E "MARRËVESHJES SË KONCESIONIT TË FORMËS "BOT", PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E INFRASTRUKTURËS PORTUALE NË SHËRBIM TË TERMINALIT BREGDETAR NË GJIRIN E VLORËS"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

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

Neni 2

Ratifikohet "Marrëveshja e koncesionit e formës BOT" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale në shërbim të terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës", e negociuar dhe e nënshkruar ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë dhe shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena, S.p.A.", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 3

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

Neni 4

Ky ligj hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.4250, datë 16.6.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE
KONCESIONI E FORMËS “BOO” (NDËRTIM- PRONËSI-SHFRYTËZIM) PËR NDËRTIMIN

DHE SHFRYTËZIMIN E TERMINALIT BREGDETAR NË GJIRIN E VLORËS NË BAZË TË LIGJIT NR.7973, DATË 26.7.1995

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

MEQENËSE

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

B) Zona përkatëse për ndërtimin e terminalit, e cila përfshin një sipërfaqe prej 183,000 metra katrorë (duke përjashtuar zonat e mbushura që do të ndërtohen nga Koncesionari) dhe që është vijëzuar me të kuqe në hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i, është caktuar e seleksionuar nga Qeveria e Shqipërisë si një zonë e dedikuar për ndërtimin e një terminali bregdetar, për transportimin dhe depozitimin e naftës, nënprodukteve të saj dhe të produkteve të tjera, nëpërmjet një studimi të detajuar të janarit të vitit 2001, për "përcaktimin e zonave të përshtashme për ndërtimin e instalimeve (terminaleve) bregdetare të naftës, gazit të lëngshëm, të naftës dhe të nënprodukteve të tyre", të sponsorizuar nga ish-Ministria e Ekonomisë Publike dhe e Privatizimit, sot Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës, studim i cili është miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 251, datë 29.4.2001, me vendimin e KRRT-së së Vlorës nr.1, datë 17.1.2003, me vendimin e KRRT-së së Republikës të Shqipërisë nr.9, datë 19.2.2003, si dhe me akte të tjera.

C) Këshilli i Ministrave, duke njohur rëndësinë strategjike të terminalit dhe të infrastrukturës portuale që lidhet me të, si një prioritet kombëtar dhe si një infrastrukturë thelbësore për furnizimin me energji të vendit, duke e konsideruar atë si një projekt unik përsa i përket dimensioneve të tij teknike dhe ekonomike për zhvillimin e Shqipërisë, si dhe duke njohur ekzistencën e të gjitha të drejtave, rrethanave, mundësive dhe kushteve të parashikuara në ligj për t'i akorduar Koncesionarit të gjitha të drejtat ligjore të parashikuara në këtë Marrëveshje, ka miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.297, datë 8.5.2003 "Procedurën e dhënies me koncesion, si propozim të pakërkuar, sipas projektit të shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena" S.p.A. për ndërtimin dhe shfrytëzimin e depozitave bregdetare dhe të infrastrukturës portuale në Gjirin e Vlorës" dhe ka krijuar Organin Shtetëror të Autorizuar për të negociuar dhe nënshkruar këtë Marrëveshje, e cila u aprovua me vendimet nr. 171, datë 26.3.2004 dhe nr.278, datë 12.5.2004 të Këshillit të Ministrave.

D) Këshilli i Ministrave, duke pasur parasysh problemet mjedisore në zonën e Gjirit të Vlorës

në ballë të ish-uzinave të sodës dhe të PVC-së, e vlerëson kontributin që jep projekti kundër ndotjes së zonës nëpërmjet uljes së ndërveprimit të detit me ujin nëntokësor që derdhet në det, si dhe nëpërmjet minimizimit të filtrimit të ujërave sipërfaqësore në ujërat nëntokësore në zonën e terminalit bregdetar.

E) Koncesionari, nga ana e tij, posedon një ekspertizë dhe eksperiencë të konsiderueshme në fushën e ndërtimit dhe të shfrytëzimit të terminaleve të pavarura bregdetare dhe ka negociuar dhe do të nënshkruajë këtë Marrëveshje me cilësinë e shoqërisë kontrolluese të PIA-s, në kuptimin që ajo do të transferojë tek PIA, në fazën e ndërtimit dhe në fazën fillestare të shfrytëzimit, teknologjinë e nevojshme.

F) Të drejtat dhe detyrimet e parashikuara në këtë Marrëveshje koncesioni do të kenë kuptim vetëm në qoftë se interpretohen e merren në lidhje të ngushtë me të drejtat dhe detyrimet e parashikuara në Marrëveshjen e koncesionit portual BOT të nënshkruar në ditën e sotme nga Palët.

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

Neni 1

Përkufizime - Përshkrime dhe shtojca

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

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

Me "Marrëveshje të koncesionit portual" do të kuptohet Marrëveshja e koncesionit e formës BOT për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale në shërbim të terminalit bregdetar në Gjirin e Vlorës, duke përfshirë të gjitha shtojcat bashkëngjitur (Shtojca 1/i dhe 1/ii, 2/i dhe 2/ii dhe 3), e lidhur sot nga Palët. Kjo Marrëveshje lidhet dhe kushtëzohet nga Marrëveshja e koncesionit për terminalin e përkufizuar më sipër.

Me "Terminal bregdetar" do të kuptohen depozitat bregdetare për naftë, nënproduktet e saj dhe produkte të tjera në Gjirin e Vlorës në ballë të ish-uzinave të sodës dhe të PVC-së.

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

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

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

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

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

Me “Kanal” do të kuptohet pjesa e thelluar e detit, që do të përdoret nga anijet cisternë për të hyrë e ankoruar në terminal dhe që është paraqitur grafikisht në projektin paraprak, shtojca 1/ii.

Me “Zonë detare të rezervuar” do të kuptohet pjesa e thelluar e detit që do të përdoret nga anijet cisternë për kryerjen e manovrës dhe ankorimin dhe që është paraqitur grafikisht në projektin paraprak, shtojca 1/ii.

Me “Infrastrukturë portuale” do të kuptohet infrastruktura e domosdoshme, e lidhur me Terminalin, që përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet bregut të detit, që do të rezultojë pas ndërtimit të zonave të mbushura bregdetare, dhe kufirit jug-perëndimor të Terminalit, dhe që është vijëzuar në projektin paraprak, shtojca 1/ii.

Me “Zona të mbushura bregdetare” do të kuptohen zonat e bregdetit përballë zonës, të cilat ndodhen pas bankinës portuale, dhe që do të mbushen e ndërtohen nga Koncesionari. Zonat e Mbushura Bregdetare, të cilat tregohen përafërsisht në projektin paraprak, në shtojcën 1/ii, do të kolaudohen e përcaktohen me saktësi pas mbarimit të ndërtimit të infrastrukturës portuale.

“Zona e koncesionit portual,” e cila është objekti i Marrëveshjes së koncesionit portual, përbëhet nga infrastruktura portuale, kanali, zona detare e rezervuar dhe një pjesë e zonave të mbushura bregdetare.

Me “Kontratë shitje” do të kuptohet akti i kalimit të pronësisë mbi zonën (siç do të rezultojë më së fundi nga projekti përfundimtar, duke përfshirë edhe ndryshimet nga zonat e mbushura bregdetare dhe nga puna e pastrimit dhe e thellimit të fundit të detit), si dhe të gjitha aktet e tjera respektive të mëvonshme, duke përfshirë edhe regjistrimet e domosdoshme në Regjistrin e Pasurive të Paluajtshme.

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

Neni 2

Objekti i Marrëveshjes së koncesionit

Objekti i kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin është ndërtimi dhe shfrytëzimi i terminalit, sipas projektit përfundimtar, si dhe përcaktimi dhe rregullimi i të gjitha të drejtave, detyrimeve dhe përgjegjësive që kanë Palët me këtë Marrëveshje, brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe të ngushtë ndërmjet Palëve, si dhe në lidhje me parashikimet e Marrëveshjes së koncesionit portual.

Neni 3

Tiparet e veçanta të terminalit

Palët janë të ndërgjegjshme se:

a) Terminali është projektuar dhe do të funksionojë si një terminal shërbimesh të pavarura, i hapur për të gjithë operatorët e kualifikuar, veçanërisht në industrinë e naftës dhe do të sigurojë, për rrjedhojë, një bazë logjistike të një niveli shumë të lartë për të gjithë operatorët tregtarë të interesuar e të licencuar në Shqipëri. Koncesionari (PIA) nuk do të ushtrojë veprimtari tregtare për naftë, gaz dhe nënproduktet e tyre.

b) Koncesionari planifikon ndërtimin, drejtpërdrejt ose në mënyrë të tërthortë, të të gjitha kapaciteteve depozituese të terminalit në tri faza, afati kohor i të cilave do të varet kryesisht në tendencat ekzistuese, si dhe në ato afatmesme e afatgjata të konsumit të produkteve të naftës në Shqipëri, dhe që tregohen me përafërsi në treguesin, i cili, së bashku me një përshkrim teknik, gjendet bashkëngjitur si shtojca 3, duke kuptuar se faza 1 do të realizohet saktësisht siç paraqitet atje.

c) Projekti i terminalit kontribuon për të minimizuar ndikimin negativ të ndotjes ekzistuese të tokës, e cila në mënyrë të përmbledhur është analizuar në vitin 1999 nga Programi i Kombeve të Bashkuara për Mjedisin (PKBM) në raportin: “Vlerësimi mjedisor pas konfliktit dhe raporti për gjendjen e mjedisit”. Në lidhje më këtë studim janë parashikuar nga palët e treta zgjidhje për rehabilitimin e të gjithë zonës së ish-uzinave të sodës dhe të PVC-së, me një kosto të vlerësuar në shumën prej rreth 6 milionë dollarë amerikanë. Veçanërisht, përsa i përket zonës, bankina portuale e terminalit do të zvogëlojë ndërveprimin ndërmjet detit dhe ujit nëntokësor që derdhet në det, përgjatë gjatësisë së saj, si dhe shtruarja e pjesës më të madhe të sipërfaqes së terminalit me beton ose me asfalt (për t’u realizuar në përputhje me stadet e treguara më sipër) do të minimizojë filtrimin e ujit

sipërfaqësor (shiut) në ujërat nëntokësore, me një ulje të pritshme të ndotjes së ujërave nëntokësore që rrjedhin në ujërat e detit përreth.

Neni 4
Afatet

Koncesionari, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin ose të Marrëveshjes së koncesionit portual (cilado hyn në fuqi e dyta) dhe në bashkëpunim të plotë me Qeverinë, do të përfundojë projektin përfundimtar.

Koncesionari do të fillojë ndërtimin e terminalit dhe të infrastrukturës së saj portuale brenda gjashtëdhjetë ditëve nga pajisja e tij me të gjitha koncesionet, autorizimet dhe lejet përkatëse të të gjitha autoriteteve kompetente shqiptare (duke përfshirë këtu edhe organet e pushtetit vendor të Vlorës) dhe do të përfundojë ndërtimin e tyre brenda 24 muajve në vijim, me kusht që gjatë kësaj periudhe kohe të mos krijohen pengesa burokratike ose situata të tjera të vështira që mund të pengojnë përfundimin e punimeve.

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

Neni 5
Detyrimet e Koncesionarit

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

1. Të kryejë e të përfundojë, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin, projektin përfundimtar të terminalit dhe të zonës së saj të koncesionit portual, duke bërë të ditur se paraqitja skematike e projektit përfundimtar mund të pësojë ndryshime nga ajo e projektit paraprak, me kusht që, gjithsesi, sipërfaqja e përgjithshme e zonës së mbuluar nga terminali të përfshijë zonën ekzistuese prej 183,000 metra katrorë (shto këtu edhe zonat bregdetare të mbushura që mund të rezultojnë) dhe të jenë plotësuar të gjitha standardet respektive të sigurisë, si dhe me kusht që faza 1 të realizohet ashtu siç përshkruhet në shtojcën 3.

2. Të paraqesë, mbi bazën e konkluzioneve të favorshme të projektit përfundimtar, të gjitha kërkesat e nevojshme përpara autoriteteve kompetente shqiptare për të marrë të gjitha të drejtat, koncesionet, autorizimet dhe lejet e duhura për ndërtimin dhe shfrytëzimin e terminalit sipas projektit përfundimtar.

3. Të projektojë dhe të ndërtojë infrastrukturën portuale për të mundësuar ankorimin e anijeve cisternë me kapacitet deri në 10,000/15,000 DWT, që do të lidhen e sigurohen në një pontil të lidhur me bregun, të mbrojtur në mënyrën e duhur nga rrymat dhe erërat detare. Realizimi i infrastrukturës portuale do të shoqërohet edhe me mbushjen e zonave bregdetare të mbushura, siç paraqiten grafikisht në projektin paraprak dhe siç do të paraqiten më saktë grafikisht në projektin përfundimtar.

4. Të projektojë dhe të ndërtojë, brenda afatit të parashikuar më sipër në nenin 4 (Afatet), terminalin në përputhje me ligjet shqiptare dhe standardet inxhinierike, me rregullat e sigurimit dhe të mbrojtjes së ambientit, që zbatohen aktualisht në vendet e Europës Perëndimore dhe/ose në SHBA, të specifikuara në përshkrimin teknik bashkëngjitur këtu si shtojca 3, përshkrim i cili numëron veçoritë specifike të parashikuara për mbrojtjen e ambientit.

5. Të projektojë kanalin, që do të mundësojë hyrjen për në terminal, të thellojë fundin e detit (duke e zhvendosur rërën e materialin e nxjerrë në zonat e mbushura bregdetare ose gjetkë në gji në një distancë të përshtatshme nga bregu) dhe të vendosë bovat përgjatë anëve të kanalit;

6. Të shfrytëzojë terminalin dhe infrastrukturën e saj portuale gjatë afatit të licencës dhe/ose të koncesionit (sipas rastit), siç parashikohet në nenin 6 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik) këtu më poshtë, në përputhje me ligjet e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me standardet aktuale të sigurimit dhe të mbrojtjes së mjedisit.

7. Të kryejë gjatë afatit të licencës dhe/ose koncesionit (sipas rastit), siç parashikohet në nenin 6 këtu më poshtë, shërbimet përkatëse në lidhje me depozitat dhe me trajtimin (ngarkim-shkarkimin në

tokë ose në det) e produkteve të naftës dhe gazeve të lëngshme të naftës, për çdo operator të licencuar kombëtar ose ndërkombëtar të interesuar të operojë me një terminal të pavarur të një niveli shumë të lartë.

8. T'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi infrastrukturën portuale që përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare, që rezulton pas përfundimit të zonave bregdetare të mbushura, dhe kufirit jug-perëndimor të terminalit që shfrytëzohet nga PIA (siç tregohet në shtojcën 1/ii), pas mbarimit së ndërtuari të infrastrukturës portuale, si dhe t'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi çdo pasuri të paluajtshme të ndërtuar në këtë infrastrukturë portuale, pas mbarimit të afatit të Marrëveshjes së koncesionit portual.

9. Të mirëmbajë në mënyrën e duhur terminalin dhe infrastrukturën e saj portuale dhe të sigurojë, me shpenzimet e veta, terminalin dhe instalimet të vendosura e të ndërtuara në infrastrukturën portuale (si tubacionet, pajisjet etj.).

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

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

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

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

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

Neni 6

Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik

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

1. Detyrime në lidhje me zonën:

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

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

iii) Projekti përfundimtar do të përcaktojë një vijë bregdetare të re për zonën, e cila do të formohet nga bankina portuale (që do të ndërtohet në stadin 1 dhe në zhvillimet e mëvonshme). Ashtu siç tregohet në projektin paraprak, shtojca 1/ii, dhe siç do të tregohet e përcaktohet më saktë në

projektin përfundimtar, vija e re bregdetare do të përcaktojë një formë dhe sipërfaqe të re të zonës. Në mënyrë të veçantë, thellimi dhe pastrimi i fundit të detit mund të reduktojë përmasat e zonës, ndërsa zonat e mbushura bregdetare mund ta rrisin sipërfaqen e saj. Palët bien dakord dhe marrin përsipër që, në përputhje me tekstin e kontratës së shitjes së tokës, bashkëngjitur si shtojca 4, pas mbarimit të ndërtimit të infrastrukturës portuale, Palët do të nënshkruajnë aktin e përcaktueshmërisë së kufijve, i cili, ndërmjet të tjerave, do të rikoalidojë dhe të ripërcaktojë formën dhe sipërfaqen e zonës, duke i kaluar shtetit pronësinë mbi zonat e thelluara dhe mbi infrastrukturën portuale (përfshirë gjerësinë prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare që do të rezultojë nga projekti përfundimtar dhe kufirit jug-perëndimor të terminalit), si dhe duke i kaluar Koncesionarit pronësinë e plotë mbi zonat që mbeten, duke përfshirë zonat e mbushura bregdetare.

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

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

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

2) Detyrime të tjera

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

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

iii) T'i sigurojë brenda gjashtëdhjetë ditëve nga dita e paraqitjes së kërkesës së PIA-s tek OSHA-ja, siç parashikohet në nenin 5.10 më sipër, të gjitha lejet, autorizimet dhe koncesionet përkatëse për të mirëmbajtur në mënyrën e duhur kanalin, zonën detare të rezervuar dhe fundet e tyre gjatë afatit të parë të Marrëveshjes së koncesionit portual.

iv) Të mirëmbajë në mënyrën e duhur kanalin, zonën detare të rezervuar, si dhe fundin e tyre gjatë ripërtëritjes së afateve të Marrëveshjes së koncesionit portual, duke mbajtur në konsideratë faktin se Koncesionarit do t'i korrespondojë një tarifë vjetore siç parashikohet në nenin 5.1 të Marrëveshjes së koncesionit portual.

v) Të zbatojë në mënyrë të favorshme për PIA-n, në lidhje me terminalin, parashikimet e nenit 14 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe në infrastrukturë" dhe të përjashtojë PIA-n, me miratim të Kuvendit, nga të gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore për importimin e materialeve lëndë të para, pajisjeve, instrumenteve të tjera, nga tarifat e pronësisë intelektuale dhe nga ato inxhinierike për një periudhë prej 24 muajsh nga fillimi i ndërtimit, si dhe t'i rimbursojë asaj TVSH-në e paguar.

vi) Të respektojë plotësisht, si dhe të detyrojë edhe të gjitha autoritetet e tjera kompetente shqiptare të respektojnë plotësisht, të gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara në këtë Marrëveshje.

Neni 7

Vlera e investimit - Kontratat

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

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

- Faza 1 ka të bëjë me ndërtimin e një kapaciteti të përgjithshëm depozitues prej 37 000 metër kub për naftë, vaj dhe benzinë dhe një kapaciteti të përgjithshëm depozitues prej 6 000 metër kub për gazet e lëngshme të naftës (propan, butan), si dhe të një kapaciteti për vaj solar (mazut) dhe/ose naftë (diesel) dhe/ose produkte të tjera të rënda, që do të realizohet vetëm në rast se i shërben nevojave e kërkesave që mund të ketë termocentrali i planifikuar të ndërtohet në Vlorë ose kërkesave të tjera që mund të ketë ekonomia shqiptare.
- Faza 2 ka të bëjë me ndërtimin e kapaciteteve të tjera për produkte të naftës dhe për gazet e lëngshme të naftës.
- Faza 3 ka të bëjë me ndërtimin e kapaciteteve shtesë.

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

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

- Duke marrë përsipër kyerjen, brenda një kufiri të arsyeshëm kohe, të investimeve të mëtejshme parakohe të fazës 2 dhe 3.
- Duke treguar se investimet në zonën e koncesionit portual janë më të mëdha se shuma minimale e parashikuar në Marrëveshjen e koncesionit portual.

Neni 8

Operator i vetëm

Palët janë të ndërgjegjshme se, për të siguruar një zhvillim të mirëbalancuar të qendrave

industriale dhe rezidenciale në Gjirin e Vlorës, si dhe për të mbrojtur në mënyrën e duhur investimin dhe aktivitetin e Koncesionarit, është thelbësore që terminali dhe zona e koncesionit portual të jetë i vetmi terminal bregdetar dhe e vetmja infrastrukturë portuale për depozitimin dhe trajtimin (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte të naftës, produkte të gazeve të lëngshme dhe produkte të tjera të lëngshme në Gjirin e Vlorës.

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

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

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

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

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

4. Në qoftë se PIA, pas realizimit të fazës 3, nuk do të jetë në gjendje të plotësojë, brenda një periudhe kohe të arsyeshme, nevojat për kapacitete depozituese shtesë të një operatori të licencuar, regjimi mbrojtës i parashikuar këtu në këtë nen nuk do të zbatohet për operatorin e licencuar në fjalë, dhe i kufizuar në kapacitetet depozituese në fjalë për përdorim vetjak, me kusht që pamundësia për të plotësuar kërkesat e operatorit të licencuar të mos shkaktohet nga:

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

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

Neni 9

E drejta për t'u tërhequr

Në rast se Koncesionari vendos të tërhiqet prej kësaj Marrëveshjeje të koncesionit për terminalin dhe prej Marrëveshjes së koncesionit portual, ai ka të drejtë ta bëjë këtë, përveç kur tërheqja shkaktohet nga mospërmbushja nga ana e Qeverisë të detyrimeve të saj të parashikuara në këtë Marrëveshje, por Koncesionari është i detyruar t'i paguajë Qeverisë një penalitet prej 150,000 euro deri më 31 dhjetor 2010, vit pas të cilit penaliteti nuk do të paguhet.

Në një rast të tillë PIR dhe/ose PIA njoftojnë me shkrim qëllimin e tyre për t'u tërhequr nga Marrëveshjet e koncesionit për terminalin dhe atë portual, të cilat nuk do të krijojnë më pasoja që nga data e kryerjes së pagesës së penalitetit të caktuar më sipër Ministrisë së Financave, në qoftë se është koha për t'u bërë pagesa, ose nga data e njoftimit pas 31 dhjetorit 2010.

Megjithatë, duke pasur parasysh faktin se detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik, të parashikuara në nenin 6 më sipër, do të shfaqin anët e tyre pozitive për Koncesionarin gjatë shfrytëzimit të terminalit dhe jo më parë, Palët bien dakord që deri në përfundimin dhe dorëzimin e projektit përfundimtar, Koncesionari ka të drejtë të tërhiqet nga Marrëveshja e koncesionit për terminalin, si dhe nga Marrëveshja e koncesionit portual që lidhet me të, pa asnjë shpenzim dhe përgjegjësi për secilën nga Palët, me përjashtim të faktit që Koncesionari do t'i kalojë Qeverisë, pa pagesë, materialin inxhinierik të realizuar deri në atë kohë, të cilin Qeveria mund ta përdorë sipas gjykimit të saj.

Në këtë rast PIR dhe/ose PIA do të njoftojnë me shkrim, në çdo kohë brenda 60 ditëve nga përfundimi i projektit përfundimtar, qëllimin e saj për të hequr dorë nga Marrëveshjet e koncesionit për terminalin dhe të asaj portuale, të cilat do të pushojnë së krijuari pasoja që nga data e njoftimit; PIR dhe/ose PIA do t'i transferojë Ministrisë së Industrisë dhe të Energjetikës të gjitha materialet inxhinierike, ndërsa koston dhe shpenzimet për përgatitjen e këtyre materialeve do t'i përballojë PIR dhe/ose PIA.

Neni 10
Kontrolli shtetëror

1. OSHA do të kontrollojë përmbushjen e plotë nga Palët të detyrimeve të parashikuara në këtë Marrëveshje dhe veçanërisht do të kontrollojë kohën e punimeve të ndërtimit të infrastrukturës portuale, të kanalit dhe të terminalit.

2. Qeveria do të kontrollojë e do të mbikëqyrë shfrytëzimin e terminalit në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe veçanërisht do të marrë masa për caktimin e një grupi prej tre personash nga autoritetet doganore dhe/ose të taksave që të jenë të pranishëm në terminal gjatë orëve të funksionimit të zakonshëm.

3. Qeveria ka të drejtë të zëvendësojë përkohësisht Koncesionarin, si mjet i fundit për t'u përdorur vetëm në rast se bëhen shkelje të rënda të qëllimshme dhe të paarsyeshme të kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin nga ana e PIA-s. Shkelje të rënda janë ato që do të ndërprisnin plotësisht funksionimin e terminalit dhe do të shkaktonin ndërprerje thelbësore dhe vazhduese të furnizimit me produkte nafte të tregut shqiptar. Kjo e drejtë do të ushtrohet brenda kuadrit të parashikuar nga kjo Marrëveshje koncesioni për terminalin dhe veçanërisht në zbatim të neneve 12 (Forca madhore), 13 (Lehtësimi dhe dëmet) dhe 17 (Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi).

Neni 11
Përdorimi përjashtimor nga shteti i infrastrukturës portuale

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

Neni 12
Forca madhore

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

Secila Palë do të marrë, menjëherë dhe me vullnet të mirë, masat imediate që në mënyrë të arsyeshme mund të merren, për të zbutur e për të zvogëluar efektet e forcës madhore, dhe do të përpiqet pa humbur kohë dhe me vullnet të mirë, duke bashkëpunuar me Palën tjetër, për të shmangur,

mënjanuar ose të paktën për të zbutur ose për të zvogëluar pasojat negative, si dhe për të rivendosur kushtet normale të shfrytëzimit.

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

Neni 13
Lehtësimi – Dëmet

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

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

Neni 14
Mosheqja dorë

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

Neni 15
Transferimi

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

Neni 16
Njoftimet

Çdo njoftim ose komunikim i kërkuar ose i lejuar sipas kësaj Marrëveshjeje do të bëhet me shkrim dhe do të dorëzohet personalisht ose të dërgohet me faks ose me shërbimin e postës ndërkombëtare, ose me postë të regjistruar në adresat e mëposhtme:

Për Qeverinë: Ministria e Ekonomisë, Bulevardi Zhan d'Ark, Tiranë, Fax. 355 4 222655
Për Koncesionarin: PIR and PIA, c/o La Petrolifera Italo Rumena S.p.A.,

Sede Amministrativa, 40136 Bologna, Italy – Fax +39-051-332451

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

Neni 17
Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi

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

Vendi i arbitrazhit do të jetë Parisi.

Gjuha e arbitrazhit do të jetë anglishtja.

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

Neni 18
Kopjet e Marrëveshjes

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

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

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

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

Për KONCESIONARIN
Dr. Guido Ottolenghi
Drejtor i Përgjithshëm i PIR dhe PIA
Për QEVERINË
PËRFAQËSUAR NGA ORGANI SHTETËROR I AUTORIZUAR

Ministria e Industrisë

Gjergji Kosta

Autorizim nr.3024, datë 18.5.2004

Ministria e Ekonomisë dhe e Energjetikës

Zamir Stefani

Autorizim nr.3405, 20.5.2004

Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit

Arben Shkëmbi

Autorizim nr.2713, datë 19.5.2004

Ministria e Mjedisit

Alma Bako

Autorizim nr.619, datë 24.5.2004

Ministria e Financës

Genc Çifligu

Autorizm nr.2063/2, datë 24.5.2004

Ministria e Rregullimit të Territorit dhe Turizmit

Arben Demeti

Autorizim nr.3546, datë 19.5.2004

SHTOJCA B

PROCESVERBAL

I mbledhjes së Këshillit Administrativ të shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A.", me seli në Milano, me kapital shoqëror 486 000 euro, me numër 00745880153 të regjistrit të Shoqërive të Milanos.

Në datë 18 tetor 2002, pranë selisë administrative të shoqërisë në Bolonjë, në orën 15. 30 u mblodh Këshilli Administrativ për të diskutuar dhe vendosur sa më poshtë:

RENDI I DITËS

1. Projekti i ndërtimit të një terminali në Shqipëri

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

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

Projekti parashikon edhe ndërtimin e infrastrukturave detare të përshtatshme për përpunimin e anijeve me kapacitete 10.000-15.000 DWT.

Dr. Guido Ottolenghi ilustron fazat e ndryshme të parashikuara për investimin, madhësia totale e të cilit është vlerësuar në 30 milionë euro për fazën e parë, me përafërsi plus/minus 15% dhe i paraqet këshillit planin relativ financiar që parashikon mbulimin e investimit në masën 50 % me kapitalin e vet dhe 50% nëpërmjet kreditimit; ilustron parashikimet ekonomiko-financiare, duke i paraqitur këshillit tabela të hollësishme, si dhe vë në dukje qartë se pritshmëria e kthimit të investimit është afatmesëm dhe afatgjatë. Më pas dr.Guido Ottolenghi informon se më 2 tetor, në Tiranë është zhvilluar një takim me Kryeministrin shqiptar Fatos Nano që është pasuar me takimet me Ministrin e Mjedisit, me Ministrin e Transporteve dhe të Telekomunikacioneve dhe me Ministrin e Industrisë dhe të Energjetikës, të cilët janë informuar me hollësi rreth projektit. Është arritur kështu në një mirëkuptim që do të zyrtarizohet nëpërmjet Marrëveshjes ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë, La Petrolifera Italo Rumena S.p.a. dhe La Petrolifera Italo Albanese sh.a., e cila ka si qëllim të përcaktojë, të atribuojë dhe të rregullojë të drejtat, detyrimet dhe përgjegjësitë e Palëve në lidhje me ndërtimin dhe funksionimin në vijim të terminalit. Pasi u shpërndan të pranishmëve kopje të draftit të Marrëveshjes, dr.Guido Ottolenghi kalon në ilustrimin e përmbajtjes së saj, duke theksuar se kjo Marrëveshje do të redaktohet në gjuhët shqip dhe anglisht (kjo e fundit do të ketë përparësi në rast mosmarrëveshjeje në lidhje me përkthimin). Dr. Guido Ottolenghi ndalet në impenjimet që duhen marrë, përkundrejt të cilave Qeveria e Republikës së Shqipërisë merr përsipër të shesë sipërfaqen e ndërtimit të terminalit me çmimin simbolik prej 100 euro, në këmbim të detyrimit të shoqërisë për realizimin e infrastrukturës detare, si edhe për dhënien e koncesionit shtetëror për një kohëzgjatje prej tridhjetë vjetësh, të rinovueshme edhe për tridhjetë vjet të tjera, që do të nënshkruhet si akt i veçantë për të gjitha autorizimet, lejet për funksionimin e terminalit dhe për të drejtën e eksluzivitetit lokal për aktivitetin e terminalit në Gjirin e Vlorës. Marrëveshja përmban gjithashtu garanci mjedisore të lëshuara nga Qeveria shqiptare për ndotjet e mundshme ekzistuese në zonën ku do të ndërtohet terminali, si edhe të drejtën e shoqërisë dhe të subjektit kontrolluar prej saj "La Petrolifera Italo Albanese sh.a." për t’u tërhequr brenda tridhjetë ditësh pas përfundimit të studimit të fizibilitetit. Në fund, dr. Guido Ottolenghi saktëson se mosmarrëveshjet e mundshme do të zgjidhen nëpërmjet arbitrazhit ndërkombëtar sipas normave të arbitrazhit të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë. Këshilli, pas diskutimeve të gjera dhe të thella dhe pasi dëgjon mendimin në favor të Kolegjit Sindikal,

VENDOSI:

1. Të aprovojë projektin për ndërtimin në Shqipëri, në Gjirin e Vlorës, të një terminali detar

për pritjen, depozitimin dhe ngarkimin në autocisterna dhe cisterna hekurudhore të produkteve të ndryshme të naftës dhe të produkteve të ndryshme kimike.

2. T'i japë administratorit të deleguar dr. Guido Ottolenghi të gjitha të drejtat nga më të gjerat dhe çdo fuqi të nevojshme, pa asnjë përjashtim, me qëllim që të nënshkruajë Marrëveshjen ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë, "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A". dhe "La Petrolifera Itali Albanese sh.a." me shtojcat përkatëse.

Në orën 17.00 duke mos pasur gjë tjetër për të vendosur dhe meqë askush nuk e ka kërkuar fjalën, presidenti e deklaron mbledhjen të mbyllur.

Sekretari	Presidenti
Dr. Franko Gandolfi	Ing. Attilio Candini

SHTOJCA C

SHOQËRIA ANONIME "LA PETROLIFERA ITALO ALBANESE SH.A.".
QENDRA LEGALE: Rruga e Durrësit, Nr.1, Tiranë Trade Center, Tiranë, Al.
VENDIMI I DREJTORISË

Në Tiranë, sot ditën e martë datë 22 tetor 2002, pranë hotel Tirana Internacional, në Sheshin Skënderbej, në orën 20.00, u mblodh drejtoria e shoqërisë për të diskutuar dhe vendosur mbi sa më poshtë:

RENDI I DITËS:

1. Ecuria e punëve të shoqërisë;
2. Projekti i ndërtimit të një terminali me Shqipërinë;
3. Dhënia e atributeve drejtorit të përgjithshëm.

Janë të pranishëm të gjithë anëtarët e drejtorisë.

1. Dr. Guido Ottolenghi – Drejtor i përgjithshëm
2. Ing. Teuta Dobi;

3. Ing. Giovanni Cardamone.

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

Duke kaluar në pikën e dytë të rendit të ditës, dr. Ottolerghi komunikon që pas paraqitjes nga ana e shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A." të “propozimit të pakërkuar” sipas ligjit nr.7973 të datës 26.7.1995, me 19.7.2002, me numër protokolli 5671 të Ministrisë së Industrisë dhe në vijim themelimin e shoqërisë, të kryer në fund të korrikut, janë zhvilluar në vijim kontakte me autoritetet shqiptare dhe me institucionet financiare ndërkombëtare (BERZH, Banka Botërore, Simest), të cilat kishin si qëllim përcaktimin e hapave të nevojshme për zbatimin e shpejtë të projektit, rëndësia strategjike e të cilit për zhvillimin e Shqipërisë është njohur nga Qeveria shqiptare. Dr. Ottolenghi, më pas, kalon në paraqitjen e linjave të përgjithshme të vetë projektit, që parashikon ndërtimin në Shqipëri, në Gjirin e Vlorës, të një terminali detar për shkarkimin, depozitimin dhe ngarkimin në autobote e vagona cisternë hekurudhorë të nënprodukteve të ndryshme të naftës dhe të produkteve të ndryshme kimike; impianti do të funksionojë si furnizues shërbimesh, i hapur për të gjithë operatorët e kualifikuar.

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

Dr.Ottolenghi ilustron fazat e ndryshme të parashikuara për investimin, madhësia kompleksive e të cilit është vlerësuar rreth 30 milionë euro për fazën e parë, me një përafërsi plus-minus 15% dhe i paraqet drejtorisë planin financiar që parashikon mbulimin e investimeve në masë 50% me kapital privat dhe pjesa tjetër, 50% nëpërmjet kredive. Dr.Ottolenghi, më pas i paraqet drejtorisë një tabelë të hollësishme që përmban parashikimet ekonomiko-financiare, duke vënë në dukje se pritshmëria e kthimit të investimit parashikohet për periudhën afatmesme dhe afatgjatë. Më pas, dr. Ottolenghi informon se më 2 tetor në Tiranë është zhvilluar takimi me Kryeministrin shqiptar Fatos Nano, i cili është pasuar me takime me Ministrin e Mjedisit, Ministrin e Transporteve e të Telekomunikacioneve dhe me Ministrin e Industrisë e të Energjetikës, të cilët në këtë mënyrë janë informuar me hollësi mbi projektin. Pra, jemi në fazën e përcaktimit dhe të rënies dakord, për të zyrtarizuar nëpërmjet një marrëveshjeje ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shoqërive "La Petrolifera Italo-Rumena S.p.A." dhe "La Petrolifera Itali Albanese sh.a.," që ka për qëllim të përcaktojë, të atribuojë dhe të rregullojë të drejtat dhe detyrimet e Palëve në lidhje me ndërtimin dhe administrimin, në vijim, të terminalit. Pasi u shpërndan të pranishmëve kopje të draftit të Marrëveshjes dhe të anekseve të saj, dr. Guido Ottolenghi kalon në paraqitjen e përmbajtjes së tyre, duke specifikuar që kjo Marrëveshje do të redaktohet në gjuhët shqip dhe anglisht (kjo e fundit do të dominojë në rast mospërputhje në interpretimin e tyre). Dr. Ottolenghi ndalohet në detyrimet ekonomike, teknike për mbrojtjen e mjedisit dhe operative që do të marrë përsipër shoqëria, përkundrejt të cilave Qeveria e Republikës së Shqipërisë detyrohet të shesë sipërfaqen ku do të ndërtohet terminali, me çmimin simbolik prej 100 euro, si dhe të japë për një kohëzgjatje prej tridhjetë vjetësh, të rinovueshme me tridhjetë vite të tjera të koncesionit mbi to, gjë që do të nënshkruhet me akt të veçantë, si dhe të gjitha autorizimeve, lejeve për zhvillimin e veprimtarisë së terminalit, si dhe një të drejtë ekskluziviteti lokal për aktivitetin e terminalit në Gjirin e Vlorës, në këmbim të detyrimit që merr përsipër shoqëria për ndërtimin e veprave detare aktualisht të vlerësuara në rreth 12 milionë. Marrëveshja parashikon garaci për mjedisin të lëshuar nga Qeveria shqiptare për ndotje eventuale ekzistuese të zonës së interesuar për ndërtimin e terminalit, si dhe të drejtën e heqjes dorë të shoqërisë, si edhe të shoqërisë që e kontrollon atë të "La Petrolifera Italo-Rumena S.p.A." brenda tridhjetë ditësh nga plotësimi i studimit të fizibilitetit. Së fundi dr. Guido Ottolenghi saktëson se mosmarrëveshjet eventuale do të vendosen nga një arbitrazh ndërkombëtar, sipas normave të arbitrazhit të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë.

Pas diskutimeve të gjera e të thella, drejtoria

VENDOSI:

1. Të aprovojë projektin për ndërtimin në Shqipëri, në Gjirin e Vlorës, të një terminali detar për shkarkimin, depozitimin dhe ngarkimin në autobote e vagona cisternë hekurudhorë të nënprodukteve të ndryshme të naftës dhe produkteve të ndryshme kimike;

2. T'i japë drejtorit të përgjithshëm dr. Guido Ottolenghit cilësitë më të gjera dhe çdo fuqi të nevojshme, pa asnjë përjashtim ose kufizim, me qëllim që të mund të nënshkruajë Marrëveshjen ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë, "La Petrolifera Italo-Rumena S.p.A." dhe "La Petrolifera Itali Albanese sh.a." së bashku me anekset;

3. T'i japë drejtorit të përgjithshëm, dr. Guido Ottolenghit cilësitë më të gjera dhe çdo fuqi të nevojshme, pa asnjë përjashtim ose kufizim, me qëllim që të mund të nënshkruajë të gjitha aktet që pasojnë Marrëveshjen e pikës së mëposhtme, të cilat kanë të bëjnë me blerjen e zonës dhe me dhënien e koncesioneve, licencave, autorizimeve dhe lejeve. E gjitha kjo me premtimin për ta kryer shpejt dhe në mënyrë ligjore.

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

VENDOSI:

Në bazë të nenit 24 të statutit të shoqërisë, t'i japë drejtorit të përgjithshëm dr. Guido Ottoleghi fuqitë më të gjera të administrimit të zakonshëm e të jashtëzakonshëm, me përjashtim të atyre, të cilat me ligj i rezervohen në mënyrë ekskluzive vendimeve të këshillit mbikëqyrës ose të asamblesë.

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

Sekretari	Presidenti
Ing. Teuta Dobi	Dr. Guido Ottolenghi

PROJEKT PARAPRAK PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E NJË TERMINALI BREGDETAR PËR GLN (GAZE TË LËNGSHME TË NAFTËS), NAFTË (DIESEL, BENZINË) DHE PRODUKTE TË TJERA TË LËNGËTA (KRYESISHT KIMIKATE) NË GJIRIN E VLORËS

PËRSHKRIMI TEKNIK DHE AFATET E NDËRTIMIT

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

Vendndodhja e zonës: Gjiri i Vlorës, zona në ballë të ish-uzinave të sodës dhe PVC-së.

Sipërfaqja e zonës: 183 000 m^2 (plus zonat që mund të mbushen).

PËRSHKRIMI TEKNIK I TERMINALIT

Kapaciteti i depozitave

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

Faza 1

- PIA planifikon të ndërtojë një kapacitet total depozitimi prej 37 000 m^3 për naftë diesel dhe benzinë, të përbërë nga:

- Naftë diesel: Nr.5 cisterna, me kapacitet të përdorshëm prej 5000 m^3 secila, me një kapacitet total depozitimi prej 25 000 m^3.

- Benzinë: Nr.4 cisterna, me kapacitet të përdorshëm prej 3000 m^3 secila, me një kapacitet

total depozitimi prej 12 000 m³, dhe një kapacitet total prej 6 000 m³ për GLN (propan, butan) të përbërë nga:

- Nr.2 cisterna sferike, me kapacitet të përdorshëm depozitimi prej 2 000 m³ secila;
- Nr.10 cisterna cilindrike, me kapacitet të përdorshëm depozitimi prej 200 m³ secila.

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

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

Faza 2

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

Faza 3

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

Ne besojmë se është në interesin strategjik të Shqipërisë që terminali jo vetëm të shërbejë për plotësimin e nevojave për depozitimin e nënprodukteve të naftës, por që në kohën e duhur, ai t'u përgjigjet, gjithashtu, nevojave të domosdoshme për furnizimin me lëndë të para kimike për industritë prodhuese, të cilat pa dyshim që do të zhvillohen në të ardhmen, njëkohësisht me zhvillimin industrial të vendit.

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

- lëndët e para për poliuretanet që janë materiale polimere, të cilat përdoren gjerësisht në ndërtim banesash, mobilieri, industrinë e këpucëve etj.;
- glykolet që janë komponime organike, të cilat përdoren gjerësisht, ndërmjet të tjerash, për përzierjet antifrize (kundër ngrirjes) për motorët e makinave, dhe si përbërës kryesorë për prodhimin e shisheve plastike (PET);
- metanoli, një nga lëndët e para më kryesore për prodhimin e rezinave sintetike, të cilat përveç të tjerave, janë përbërës kryesorë për prodhimin e paneleve që përdoren në ndërtimin e banesave dhe prodhimin e mobilieve;
- acidi sulfurik që përdoret në fabrikat e letrës;
- styreni që përdoret si lëndë e parë bazë për prodhimin e plastikës dhe të gomës.

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

Përshkrimi teknik i infrastrukturës portuale

Stadi 1

Përsa i përket infrastrukturës portuale, PIA e konsideron të nevojshme që terminali të pajiset me një pontil mjaft të shkurtër, të ndërtuar në fundin e një kanali hyrës, me thellësi të mjaftueshme për të pranuar anije cisternë deri në 10 000/15 000 DWT.

Pontili do të ketë strukturë të hapur dhe do të mbështetet mbi kollona.

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

Nëse rrymat dhe erërat dominuese do ta bënin të nevojshme, pontili do të pajiset me një barrierë valëthyese, për të krijuar mbrojtje nga goditja e valëve.

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

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

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

Stadi 2

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

Bankina do të zmadhohet deri në gjatësinë e plotë të parashikuar prej rreth 650 m.

AFATET KOHORE

Faza 1 dhe stadi 1

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

Faza 2

Fillimi i zbatimit të fazës 2: në mënyrë të përafërt: viti 2009.

Faza 3 dhe stadi 2

Afatet kohore do të varen kryesisht nga kërkesat e tregut për produkte kimike në vitet që do të vijnë: në mënyrë të përafërt: viti 2011.

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

Standardet teknike inxhinierike

- Cisternat mbitokësore për depozitimin e produkteve të lëngëta do të projektohen dhe do të ndërtohen në përputhje me standardin 650 API (American Petroleum Institute): "Welded steel tanks for oil storage" (cisternat prej çeliku të salduara për depozitimin e naftës).

- Cisternat për produktet e lehta (benzinat) do të pajisen me çati lundruese, gjë që e bën funksionimin e tyre jashtëzakonisht të sigurt, si dhe me dopio-hermetizues perimetrik (primar dhe sekondar), me qëllim që sasia e avullimit të përbërësve të avullueshëm organikë (Volatile Organic Compounds -VOC) të jetë në kufij absolutisht të papërfillshëm.

- Cisternat e depozitimit nën presion të GLN do të projektohen dhe do të ndërtohen në përputhje me Kodin Italian për Enët Nën Presion VSR 95 ose ekuivalentin e tij Kodin Amerikan

ASTME (American Society of Mechanical Engineers) Sect. VIII div. 1.

- Pompat do të projektohen në përputhje me Standardin API 610: “Pompat centrifugale për shërbim në industrinë e naftës, kimikateve dhe të gazit”.

Për infrastrukturën portuale do të zbatohen standardet:

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

Tiparet e sigurisë dhe të mbrojtjes së mjedisit

Për sa i përket sigurisë dhe mbrojtjes së mjedisit, PIR dëshiron të vërë në dukje, ndërmjet të tjerave tiparet e mëposhtme:

- Cisternat do të mbështeten në bazën që shërbejnë për të mbledhur çdo rrjedhje produkti, me mure anësore prej beton-armeje. Fundi i basenit do të jetë gjithashtu prej betoni, me qëllim që të përjashtohet çdo lloj mundësie për ndotjen e tokës.
- Shkarkimet e lëngëta do të mblidhen dhe do të dërgohen në një impiant trajtimi fiziko-kimik, me qëllim që të plotësojnë standardet cilësore për shkarkimet e lëngëta.
- Çlirimi në atmosferë i përbërësve të avullueshëm organikë (Volatile Organic Compounds – VOC), të cilët mund të ndikojnë në cilësinë e ajrit, do të jetë në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.435, datë 12.9.2002 “Për miratimin e normave të shkarkimeve në ajër në Republikën e Shqipërisë”. Cisternat për produktet e lehta (p.sh. benzina) do të pajisen me çati lundruese, si dhe me dopio-hermetizues sipas perimetrit (primar dhe sekondar); për më tepër, stacionet e ngarkimit të benzinës do të pajisen me një sistem efektiv për rikuperimin e përbërësve të avullueshëm organikë - VOC.
- Terminali do të pajiset me një gjenerator fuqie rezervë ose me ndonjë formë tjetër të përshtatshme për furnizim të sigurt me energji elektrike në raste emergjencash.
- Cisternat e depozitimit të GLN-së do të vishen me shtresë izoluese, të përshtatshme për mbrojtjen ndaj zjarrit.
- Për mbrojtjen ndaj zjarrit, terminali do të pajiset me një sistem monitorimi të ajrit të ambientit, me një numër të mjaftueshëm matësish për kufirin e rrezikshmërisë.

Në veçanti, për mbrojtjen ndaj zjarrit:

Në përgjithësi mbrojtja ndaj zjarrit do të përbëhet kryesisht nga instalime të palëvizshme automatike dhe manuale, të kombinuara me pajisje portabël dhe mjete të lëvizshme për mbrojtjen ndaj zjarrit. Të gjitha pjesët e instalimeve që shërbejnë për GLN do të mbrohen me sisteme dushesh me sprucim uji.

- Një kolektor unazor për ujin e mbrojtjes ndaj zjarrit, me kapacitet të mjaftueshëm, do të shtrohet përqark pajisjeve të depozitimit, si dhe përqark pajisjeve të ngarkimit të autocisternave dhe të vagonave cisternë.
- Kolektorët e ujit të mbrojtjes ndaj zjarrit do të pajisen me hidrante të përhershme, të vendosur në pozicione stategjike pranë zonave të depozitimit të produkteve, pajisjeve të ngarkimit dhe pontilit.
- Depozita e ujit të mbrojtjes ndaj zjarrit dhe pajisjet për pompimin e tij do të jenë: një cisternë çeliku e hapur me kapacitet të mjaftueshëm dhe dy pompa identike, të llogaritura për të pompuar kapacitetin maksimal që nevojitet për të furnizuar kolektorin kryesor.
- Pompa kryesore e ujit të mbrojtjes ndaj zjarrit do të ushqehet nga një motor elektrik dhe pompa e dytë, me kapacitet rezervë 100%, do të ushqehet nga një tjetër burim fuqie, në këtë rast nga një motor diesel.
- Pompa rezervë do të pajiset me pajisje për ndezje automatike.
- Ndezja me dorë e secilës pompë do të jetë e mundur si në vendin ku ato ndodhen, ashtu edhe nga qendra e kontrollit.
- Në pikat strategjike te zonat e depozitimit do të vendosen pajisje kontrolluese/komanduese të palëvizshme për ujin, të cilat mund të vihen në funksionim dhe të rregullohen me dorë.
- Sistemi i detektimit (spiunimit) për prezencën në atmosferë të produkteve të rrezikshme, i cili do të instalohet në zonën e depozitimit të GLN-së, aktivizon në rast rreziku sistemet e mbrojtjes

ndaj zjarrit, sistemet e shuarjes së zjarrit ose jep alarm, sipas rastit.

- Mbushja e cisternave mbi nivelin e lejuar do të sinjalizohet në çdo rast: do të instalohet një pajisje për “alarm mbushje”, si dhe një tjetër pajisje e pavarur për “alarm mbi-mbushje”, të cilat do të njoftojnë personelin që punon në terminal para se mbushja e cisternave të arrijë mbi nivelin e lejuar.

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

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

Përsa i përket mbrojtjes së mjedisit, terminali do të jetë në një nivel të lartë “mik i mjedisit” si pasojë e tipareve të mësipërme të mbrojtjes së mjedisit, si dhe për kontributin në përmirësimin e situatës së ndotjes ekzistuese në zonën ku propozohet ndërtimi i tij sipas konsideratave të mëposhtme:

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

Duhet kuptuar drejt se ndërtimi i terminalit nuk mund të përbëjë një zgjidhje të përgjithshme të problemeve ekzistuese të ndotjes në zonë. Vetëm pas kryerjes së studimit të fizibilitetit dhe përcaktimit të vlerave referuese në bashkëpunim me përfaqësuesit e autoriteteve shqiptare, pra me përfundimin e fazës së projektit inxhinierik, mund të përcaktohen plotësisht avantazhet e zgjidhjes së propozuar. Megjithatë, në çdo rast, kjo zgjidhje përbën një mjet të vlefshëm për të mbajtur nën kontroll ndotjen ekzistuese dhe, për pasojë, edhe ndotjen e shkaktuar nga ujërat nëntokësore që derdhen në det. Sigurisht që këto efekte do të kufizohen në zonën që do të mbulohet nga terminali.

Në veçanti, do të ketë një impakt pozitiv në drejtim të ujërave nëntokësore, si pasojë e shtrimit me beton ose me asfalt të pjesës më të madhe të zonës së terminalit, gjë që do të shërbejë si kapsulim. Kjo do të ulë në minimum depërtimin e ujërave sipërfaqësore (të shirave) në rrjetin e ujërave nëntokësore, me pasojë uljen mjaft të ndjeshme të ndotjes së ujërave nëntokësore që derdhen në det.

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

- duke reduktuar bashkëveprimin ndërmjet ujërave të shirave dhe tokës së ndotur, meqënëse shtresa prej betoni izoluese do të pengojë tretjen e substancave ndotëse në ujërat sipërfaqësore;

- duke reduktuar bashkëveprimin ndërmjet detit dhe ujrave nëntokësorë që derdhen në të, nëpërmjet bankinës që do të ndërtohet, e cila do të realizojë izolimin e ballit të terminalit nga deti, në gjatësinë dhe thellësinë e treguar në pjesën që përshkruan infrastrukturën detare (Stadi 1 dhe 2).

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

Konkluzione

Ky përshkrim teknik bazohet në projektin paraprak, paraqitur si shtojcat 1/i, 1/ii, 2/i dhe 2/ii të Marrëveshjes së koncesionit për terminalin dhe të Marrëveshjes së koncesionit portual. Të gjitha standardet teknike me rëndësi, që u përmendën, si dhe të gjitha tiparet e sigurisë që u treguan më sipër, do të përfshihen në projektin e zbatimit inxhinierik që do të kryhet menjëherë pas plotësimit me sukses të studimit të fizibilitetit (projektit përfundimtar).

Nga ana tjetër, planimetria e terminalit dhe zgjidhja e infrastrukturës portuale mund të ndryshojnë disi, bazuar në rezultatet e studimit të fizibilitetit (Projektit përfundimtar) dhe në sugjerimet që mund të bëhen nga shoqëritë inxhnierike dhe autoritetet shqiptare. Po ashtu edhe efekti i kapsulimit të ndotjes ekzistuese do të përcaktohet saktësisht në dokumentin inxhinierik përfundimtar, pas kryerjes së studimit të fizibilitetit (projektit përfundimtar) dhe përcaktimit të hollësishëm të përbërjes së tokës në atë zonë.

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
DHOMA E NOTERISË TIRANË
NR. _____ REP
NR. _____ KOL

KONTRATË SHITJE

(PASURIE TË PALUAJTSHME)

Sot, më datë ___ ___ _____ para meje _____, notere e Dhomës së Noterisë së Vlorës, me adresë në rrugën _____, nr. ____, u paraqitën personalisht Palët:

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

dhe

Pala blerëse: Shoqëria La Petrolifera Italo Albanese sh.a., një shoqëri e krijuar dhe që funksionon sipas ligjeve të Shqipërisë, me seli në adresën _____, përfaqësuar nga _____, i autorizuar për nënshkrimin e kësaj kontrate me vendim të Këshillit Mbikëqyrës të shoqërisë, datë _____, bashkëngjitur këtu si shtojca B (më poshtë do të referohet si "Blerësi")
(Në disa raste Shitësi dhe Blerësi do të referohen bashkërisht si "Palët")

MEQENËSE

A) Palët, në përputhje me propozimin e pakërkuar, të paraqitur në Ministrinë e Industrisë dhe të Energjetikës më 19 korrik 2002 (protokoll 5671) dhe me versionin e tij të azhurnuar, datë 12 mars 2003 (protokoll 1686), në përputhje me ligjin nr.7973, datë 26.7.1995, si dhe në përputhje me Marrëveshjen e koncesionit të formës BOO, (më poshtë do të referohet si "Marrëveshje koncesioni për terminalin" ose "MKT") dhe Marrëveshjen e koncesionit të formës BOT (më poshtë do të referohet si "Marrëveshja e koncesionit portual" ose "MKP"), të dyja të ratifikuara nga Kuvendi me ligjin nr.9231, datë 13 maj 2004, kanë rënë dakord për ndërtimin dhe shfrytëzimin nga Blerësi, dhe/ose zëvendësi i tij, të një terminali bregdetar për produktet e naftës, gazeve të lëngshme të naftës, produkteve të tjera

të lëngshme (kryesisht kimikate), si dhe të produkteve të tjera në Gjirin e Vlorës në ballë të ish-uzinave të sodës dhe të PVC-së (më poshtë do të referohet si "Terminali") dhe të një infrastrukture portuale të lidhur me terminalin (më poshtë do të referohet si "Infrastruktura portuale"), sipas projektit bashkëngjitur si shtojca _____ (më poshtë do të referohet si "Projekti përfundimtar").

B) Zona përkatëse për ndërtimin e terminalit, sipërfaqja e së cilës do të jetë 183 000 m² (duke përjashtuar zonat detare të mbushura që do të ndërtohen më pas nga Blerësi) dhe që është paraqitur grafikisht e vijëzuar me të kuqe në hartën bashkëngjitur si shtojca __ (më poshtë do të referohet si "Zona"), është identifikuar e përzgjedhur nga Qeveria e Shqipërisë si një zonë e caktuar për ndërtimin e një terminali bregdetar për transportimin dhe depozitimin e produkteve të naftës, të gazeve të lëngshme të naftës, të produkteve të tjera të lëngshme, si dhe të produkteve të tjera, nëpërmjet një studimi të detajuar në janar 2001 "Për përcaktimin e zonave për ndërtimin e terminaleve bregdetare të naftës, gazit të lëngshëm, të naftës dhe të nënprodukteve të tyre", të përgatitur nga ish-Ministria e Ekonomisë Publike dhe e Privatizimit, sot Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës (më poshtë do të referohet si "Ministria"), i cili është miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 351, datë 29 prill 2001, si dhe me akte të tjera, përfshirë vendimin nr. 1, datë 17.1.2003 të KRRT-së së Vlorës, me vendimin nr.9, datë 19.2.2003 të KRRT-së së Republikës së Shqipërisë dhe.....

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

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

Neni 1
Objekti

Objekti i kësaj kontrate është shitblerja nga Shitësi tek Blerësi i zonës, pikërisht të një sipërfaqjeje prej 183,000 metra katrorë, (duke përjashtuar zonat detare të mbushura që do të ndërtohen nga Blerësi), e cila ndodhet në Gjirin e Vlorës në ballë të ish-uzinave të sodës dhe PVC-së dhe që është paraqitur grafikisht e vijëzuar me të kuqe në hartën bashkëngjitur si shtojca.

Neni 2
Baza ligjore

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

Neni 3
Përshkrimi i zonës

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

Pronësia e Shitësit mbi zonën vërtetohet me certifikatën e pronësisë të lëshuar nga ZRPP në datën _____.

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

Neni 4
Statusi ligjor i pronës

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

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

Neni 5
Çmimi i shitjes

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

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

Neni 6
Siguritë dhe garancitë e shitësit

Shitësi i siguron dhe i garanton Blerësit se:

a) Shitësi është pronari i vetëm dhe me të drejta të plota i zonës dhe se e ka fituar titullin e pronësisë mbi të në bazë të ligjeve në fuqi, dhe se vendndodhja dhe destinacioni i zonës është dhe do të jetë plotësisht e përshtatur dhe në pajtim me ndërtimin e shfrytëzimin e terminalit.

b) Në interes të Blerësit dhe për ruajtjen e pyllit, në afërsi të terminalit, me drurë pishe dhe për mbrojtjen e përshtatshme të komunitetit lokal, Shitësi do të ndikojë që përreth terminalit, në zbatim të parimeve dhe të dispozitave të Direktivës së Bashkimit Europian nr. 96/82/CE, të botuar në Fletoren Zyrtare të Komunitetit Europian L10 në 14 janar 1997 (e ashtuquajtura Direktiva Sevesco II), do të përjashtohet në mënyrë të shprehur nga planet rregulluese të qytetit dhe aktet e tjera, ndërtimi i ndërtesave për banim dhe i ndërtesave të tjera që do të ishin të papërshtatshme të ngriheshin në afërsi të materialeve të rrezikshme në një distancë jo më të vogël se 500 metra linearë nga kufijtë e terminalit, siç paraqitet grafikisht me ngjyrë jeshile në hartën bashkëngjitur si shtojca ____. Për distanca më të vogla, qeverisë dhe/ose autoriteteve vendore do t'u duhet të provojnë përshtatshmërinë e ndërtimit të lejuar me aktivitetin e terminalit; Koncesionarit dhe terminalit nuk do t'u vijë asnjë lloj dëmi, si dhe nuk do të mbajnë asnjë lloj përgjegjësie prej shkeljes së këtij detyrimi ose prej çdo ndërtimi më afër se 500 metra.

c) Zona është e lirë nga çdo hipotekë, peng, privilegj, barrë tjetër përveç barrës të specifikuar në këtë kontratë, dorëzani dhe/ose nga një drejtë e ndonjë pale të tretë të çfarëdolloj natyre ose nga çdo detyrim të cilitdo qoftë ose interes që mund të zvogëlojë vlerën e saj dhe/ose të dëmtojë ose të kufizojë të drejtën e Blerësit për përdorim dhe disponim të saj.

d) Zona nuk është dhënë me qira, përdorur dhe zënë për çfarëdolloj arsyeje nga çdo palë e tretë, dhe në çdo rast Shitësi do t'ia kalojë menjëherë Blerësit posedimin dhe përdorimin e plotë, të

sigurt dhe të qetë të zonës me nënshkrimin e kësaj kontrate.

e) Zona ka dhe do të ketë mundësi të plotë hyrjeje dhe lidhje të përshtatshme me rrugë dhe hekurudhë, siç rezulton edhe nga harta e rrugës dhe e hekurudhës bashkëngjitur si shtojca __ dhe ka dhe do të ketë të gjitha lidhjet e nevojshme me furnizuesit kryesorë të ujit dhe të energjisë elektrike, lidhjet me ujërat e zeza (nëse ka të tillë) dhe me lidhjet e tjera ekzistuese. Për këtë qëllim, Shitësi nëpërmjet kësaj kontrate, vendos në zonën e sodës dhe të PVC-së dhe në favor të zonës së Blerësit, një servitut për rrugën automobilistike dhe për hekurudhën dhe i siguron Blerësit, i cili e pranon, të gjitha të drejtat ligjore të nevojshme për përdorimin e plotë të tyre në përputhje me nevojat e terminalit.

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

Shitësi do të dorëzojë, me nënshkrimin e kësaj Kontrate:

a) Posedimin e zonës

b) Dokumentet që vërtetojnë titullin e pronësisë mbi zonën.

Të gjitha taksat dhe/ose detyrimet e çfarëdolloj natyre që rrjedhin nga nënshkrimi i kësaj kontrate do të paguhen nga Shitësi.

Neni 7

Detyrimet e Blerësit

Me nënshkrimin e kësaj kontrate, Blerësi do ta regjistrojë atë në emër të tij në Zyrën e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme të Vlorës, së bashku me Barrën e vendosur mbi titullin e pronësisë mbi zonën që rrjedh nga neni 5 më sipër.

Neni 8

Heqja e Barrës dhe përcaktimi i kufijve

Heqja e Barrës nga Regjistri i Pasurive të Paluajtshme, siç parashikohet në nenin 5, bëhet automatikisht me përfundimin, sipas projektit përfundimtar, të ndërtimit të infrastrukturës portuale nga Blerësi, siç parashikohet në nenin 5 më sipër.

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

Për këtë qëllim, menjëherë pas përfundimit të punimeve për ndërtimin e infrastrukturës portuale, dhe në çdo rast jo më vonë se 10 ditë pas kërkesës së Blerësit, Shitësi dhe Blerësi do të nënshkruajnë një dokument për caktimin e kufijve, i cili parashikohet në MKT dhe MKP dhe që, ndërmjet të tjerave, do të kolaudojë dhe do të përcaktojë formën dhe sipërfaqen e zonës, duke i kaluar shtetit pronësinë mbi zonat e pastruara e të thelluara, si dhe mbi infrastrukturën portuale (duke përfshirë gjerësinë prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare që do të rezultojë nga projekti përfundimtar dhe kufirit jugperëndimor të terminalit), ndërsa Shitësi do t'i kalojë Koncesionarit pronësinë mbi zonat që mbeten, duke përfshirë zonat e mbushura bregdetare. Ky dokument do të depozitohet në Zyrën e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme dhe do të shërbejë si dokument për heqjen e menjëhershme të Barrës mbi zonën dhe për regjistrimin e sipërfaqes së re të zonës dhe të kufijve të rinj jugperëndimorë të saj.

Në rast se Shitësi në mënyrë të paarsyeshme refuzon të nënshkruajë dokumentin e përcaktimit të kufijve ose vonon nënshkrimin e tij, Blerësi ka të drejtë t'i kërkojë një eksperti teknik ndërkombëtar të pavarur, konkretisht tashmë i caktuar të jetë Instituti Hidraulik i Departamentit Inxhinierik të Universitetit të Ankonës – Ankona Itali (më poshtë referuar si "Eksperti"), për të vlerësuar përputhjen e infrastrukturës portuale me projektin përfundimtar dhe ndërkohë Shitësi do të ketë e do të mbajë posedimin dhe shfrytëzimin e zonës dhe infrastrukturës portuale. Vendimi i Ekspertit që deklaron

përputhshmërinë e infrastrukturës portuale me projektin përfundimtar do të shërbejë si dokument për heqjen e menjëhershme të Barrës mbi zonën dhe për regjistrimin e sipërfaqes së re të zonës dhe kufijve të rinj jugperëndimorë të saj.

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

Neni 9

Mospërmbushja e kushteve të parashikuara në nenin 5

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

Neni 10

Dispozita të fundit

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

Vendi i arbitrazhit do të jetë Parisi.

Gjuha e arbitrazhit do të jetë anglishtja.

Vendimi i arbitrave do të jetë përfundimtar dhe i detyrueshëm për Palët.

Kjo kontratë është negociuar dhe nënshkruar në gjuhët shqip dhe anglisht, duke pasur parasysh që, në rast mosmarrëveshjesh mes Palëve, prioritet do të ketë versioni anglisht i kontratës.

Kjo kontratë u negociua dhe u miratua sipas versioneve në gjuhën shqipe dhe atë angleze, duke rënë dakord se në rast mospërputhje midis palëve për dy versionet e kontratave, versioni anglisht do të merret për bazë.

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

PALËT

MINISTRI I EKONOMISE

PIA

NOTERE

MARRËVESHJE

KONCESIONI E FORMËS “BOT” (NDËRTIM-SHFRYTËZIM-TRANSFERIM) PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E INFRASTRUKTURËS PORTUALE NË SHËRBIM TË TERMINALIT BREGDETAR NË GJIRIN E VLORËS, NË BAZË TË LIGJIT NR. 7973, DATË 26.7.1995

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

MEQENËSE

A) Palët, në përputhje me propozimin e pakërkuar të paraqitur nga Koncesionari, më 19.7.2002, me numër protokolli 5671 të Ministrisë së Industrisë dhe të Energjetikës, si dhe me versionin e azhurnuar të këtij propozimi, datë 12.3.2003, me numër protokolli 1686 të Ministrisë së Industrisë dhe të Energjetikës, në bazë të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995, janë të interesuara për ndërtimin dhe shfrytëzimin nga Koncesionari të një terminali bregdetar për naftën, nënproduktet e saj dhe produktet e tjera në Gjirin e Vlorës në ballë të ish-uzinave të sodës dhe të PVC-së, si dhe të infrastrukturës së saj portuale, në përputhje me projektin paraprak që gjendet bashkëngjitur si shtojca 1/i dhe 1/ii, 2/i dhe 2/ii dhe 3 dhe të zhvillimeve të tij të mëvonshme që do të pasqyrohen në një projekt fizibiliteti më të detajuar, i cili do të realizohet në bazë të afateve dhe kushteve të përcaktuara këtu më poshtë;

B) Zona përkatëse për ndërtimin e terminalit bregdetar, e cila përfshin një sipërfaqe prej 183 000 metra katrorë (duke përjashtuar zonat e mbushura që do të ndërtohen nga Koncesionari) dhe që është vijëzuar me të kuqe në hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i, zonë e cila është miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.251, datë 29.4.2001, me vendimin e KRRT-së së Vlorës nr.1, datë 17.1.2003, me vendimin e KRRT-s së Republikës të Shqipërisë nr.9, datë 19.2.2003, si dhe me akte të tjera;

C) Për shfrytëzimin e terminalit është e domosdoshme që në përputhje me projektin paraprak, të ndërtohet, në zonën e vijëzuar me jeshile në hartën bashkëngjitur si shtojca 2/i, infrastruktura portuale që i bashkohet terminalit, për të mundësuar ankorimin e anijeve cisternë me kapacitet deri në 10,000/15,000 DWT, që do të lidhen e sigurohen në një bankinë portuale të lidhur me bregun, e mbrojtur në mënyrën e duhur nga rrymat dhe erërat detare;

D) Realizimi i infrastrukturës portuale do të shoqërohet, gjithashtu, me mbushjen e disa zonave detare, siç përshkruhet në projektin paraprak, me përcaktimin dhe vijëzimin e kufijve të kanalit që mundëson hyrjen për në terminal, me përcaktimin dhe vijëzimin e zonës detare të rezervuar për manovrimin e anijeve cisternë, me gërmimin e fundit të detit në kanal dhe në zonën detare të rezervuar në mënyrë që të lejojë hyrjen e anijeve me një thellësi nënujore prej 8 metrash në fazën e parë dhe deri në 10.5 metra në fazën e mëpasme (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialin e nxjerrë

nga fundi i detit në zonat detare që do të mbushen ose gjetkë në gji, në një distancë të përshtatshme nga bregu), si dhe me vendosjen e bovave përgjatë kufijve të kanalit dhe të zonës detare të rezervuar;

E) Këshilli i Ministrave, duke njohur rëndësinë strategjike të terminalit dhe të infrastrukturës së saj portuale të lidhur me të, si një prioritet kombëtar dhe si një infrastrukturë thelbësore për furnizimin me energji të vendit, duke e konsideruar atë si një projekt unikal përsa i përket dimensioneve të tij teknike dhe ekonomike për zhvillimin e Shqipërisë, si dhe duke njohur ekzistencën e të gjitha të drejtave, rrethanave, mundësive dhe kushteve të parashikuara në ligj për t'i akorduar Koncesionarit të gjitha të drejtat ligjore të parashikuara me këtë Marrëveshje, ka miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.297, datë 8.5.2003 "procedurën e dhënies me koncesion, si propozim të pakërkuar, sipas projektit të shoqërisë "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e depozitave bregdetare dhe të infrastrukturës portuale në Gjirin e Vlorës" dhe ka krijuar organin shtetëror të autorizuar për të negociuar dhe nënshkruar këtë Marrëveshje, e cila është aprovuar me vendimet nr.171, datë 26 mars 2004 dhe nr.278, datë 12.5.2004 të Këshillit të Ministrave;

F) Të drejtat dhe detyrimet e parashikuara në këtë Marrëveshje koncesioni do të kenë kuptim vetëm në qoftë se interpretohen e merren në lidhje të ngushtë me të drejtat dhe detyrimet e parashikuara në Marrëveshjen e koncesionit të terminalit BOO të lidhur në ditën e sotme nga Palët.

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

Neni 1

Përkufizime, përshkrime dhe shtojca

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

Me "Marrëveshje të koncesionit portual" do të kuptohet kjo Marrëveshje koncesioni e formës "BOT" për ndërtimin dhe shfrytëzimin e infrastrukturës portuale në shërbim të terminalit bregdetar në gjirin e Vlorës, duke përfshirë të gjitha shtojcat bashkëngjitur (Shtojca 1/i dhe 1/ii, 2/i dhe 2/ii, dhe 3). Kjo Marrëveshje lidhet dhe kushtëzohet nga Marrëveshja e koncesionit për terminalin e përkufizuar më poshtë.

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

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

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

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

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

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

Me "Zonë" do të kuptohet zona e caktuar për ndërtimin e terminalit bregdetar, me sipërfaqe

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

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

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

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

Me "Zona të mbushura bregdetare" do të kuptohen zonat e bregdetit përballë zonës, të cilat ndodhen pas bankinës portuale, dhe që do të mbushen e ndërtohen nga Koncesionari. Zonat e mbushura bregdetare, të cilat tregohen përafërsisht në projektin paraprak, në shtojcën 1/ii, do të kolaudohen e përcaktohen me saktësi pas mbarimit të ndërtimit të infrastrukturës portuale.

"Zona e koncesionit portual" përbëhet nga infrastruktura portuale, kanali, zona detare dhe nga një pjesë e zonave të mbushura bregdetare.

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

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

Neni 2
Objekti i koncesionit

Objekti i Marrëveshjes së koncesionit portual është ndërtimi dhe shfrytëzimi i infrastrukturës portuale, të zonave të mbushura bregdetare, kanalit dhe të zonës detare të rezervuar, sipas projektit përfundimtar, si dhe përcaktimi dhe rregullimi i të gjitha të drejtave, detyrimeve dhe përgjegjësive që kanë Palët, brenda një kuadri bashkëpunimi reciprok dhe të ngushtë ndërmjet Palëve, si dhe në lidhje me parashikimet e Marrëveshjes së koncesionit për terminalin.

Neni 3
Afatet

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

2. Koncesionari, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje të koncesionit portual ose të marrëveshjes së koncesionit për terminalin (cilado hyn në fuqi më pas) dhe në bashkëpunim të plotë me Qeverinë, do të kryejë e do të përfundojë projektin përfundimtar. Koncesionari do të fillojë ndërtimin e zonës së koncesionit portual brenda gjashtëdhjetë ditëve nga pajisja e tij me të gjitha koncesionet, autorizimet dhe lejet përkatëse të të gjitha autoriteteve kompetente shqiptare (duke përfshirë këtu edhe organet e pushtetit vendor të Vlorës) dhe do të përfundojë ndërtimin e tyre brenda 24 muajve në vijim, me kusht që gjatë kësaj periudhe të mos

krijohen pengesa burokratike ose situata të tjera të vështira që mund të pengojnë përfundimin e punimeve. Pas kësaj koncesioni do të vazhdojë për 30 vjet me të drejtë ripërtëritjeje, ashtu siç specifikohet më mirë në nenin 5 më poshtë.

3. Më tej Palët bien dakord se në rast se afatet e parashikuara në këtë nen nuk përmbushen nga PIA, si dhe me kusht që (i) vonesa të mos jetë shkaktuar për faj dhe me keqdashje nga PIA, si dhe (ii) të mos ndodhemi përpara situatës kur shteti mund të ushtrojë të drejtën e zëvendësimit të Koncesionarit të parashikuar në nenin 9.3 të kësaj Marrëveshjeje, shteti ka të drejtë t'i kërkojë PIA-s një penalitet në masën prej 5000 eurosh për çdo muaj vonesë.

Neni 4
Detyrimet e Koncesionarit

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

1. Të kryejë e të përfundojë, brenda nëntë muajve nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje të koncesionit portual, projektin përfundimtar të terminalit dhe të zonës së saj të koncesionit portual, duke sqaruar se paraqitja skematike e projektit përfundimtar mund të pësojë ndryshime nga ajo e projektit paraprak, me kusht që, gjithsesi, të jenë plotësuar të gjitha standardet respektive të sigurisë, si dhe me kusht që stadi 1 të jetë ashtu siç përshkruhet në shtojcën 3;

2. Të paraqesë, mbi bazën e konkluzioneve të favorshme të projektit përfundimtar, të gjitha kërkesat e nevojshme përpara autoriteteve kompetente shqiptare për të marrë të gjitha të drejtat, koncesionet, autorizimet dhe lejet e nevojshme për ndërtimin dhe shfrytëzimin e zonës së koncesionit portual sipas projektit përfundimtar;

3. Të projektojë dhe të ndërtojë infrastrukturën portuale për të mundësuar hyrjen dhe ankorimin e anijeve cisternë me kapacitet deri në 10,000/15,000 DWT, që do të lidhen e do të sigurohen në një pontil të lidhur me bregun, të mbrojtur në mënyrën e duhur nga rrymat dhe erërat detare. Realizimi i infrastrukturës portuale do të shoqërohet edhe me mbushjen e zonave të mbushura bregdetare, siç paraqiten grafikisht në projektin paraprak dhe siç do të paraqiten më saktë grafikisht në projektin përfundimtar;

4. Të projektojë kanalin dhe zonën detare të rezervuar, që mundësojnë hyrjen për në terminal, si dhe të thellojë fundin e detit (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialet e nxjerra në zonat e mbushura bregdetare ose gjetkë në gji në një distancë të përshtatshme nga bregu) dhe të vendosë bovat përgjatë anëve të kanalit dhe zonës detare të rezervuar;

5. Të projektojë dhe të ndërtojë, brenda afateve të parashikuara në nenin 3 (Afatet) më sipër, infrastrukturën portuale në përputhje me ligjet shqiptare dhe standardet inxhinierike, me rregullat e sigurisë dhe të mbrojtjes së mjedisit aktualisht në përdorim në vendet e Europës Perëndimore dhe/ose SHBA-së, të specifikuara në përshkrimin teknik bashkëngjitur si shtojca 3, e cila numëron gjithashtu veçoritë specifike të parashikuara për mbrojtjen e ambientit;

6. Të shfrytëzojë zonën e koncesionit portual, si dhe terminalin bashkëngjitur me të, gjatë afatit të koncesionit, siç parashikohet në nenin 5 (Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik) këtu më poshtë, në përputhje me ligjet e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me standardet aktuale të sigurimit dhe të mbrojtjes së mjedisit;

7. T'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi infrastrukturën portuale që përfshin një gjerësi prej 10 metrash ndërmjet vijës bregdetare, që rezulton pas përfundimit të zonave të mbushura bregdetare dhe kufirit jugperëndimor të terminalit që shfrytëzohet nga PIA (siç tregohet në shtojcën 1/ii), pas mbarimit të punimeve ndërtuese të infrastrukturës portuale, si dhe t'i kalojë shtetit shqiptar pronësinë mbi çdo pasuri të paluajtshme të ndërtuar në këtë infrastrukturë portuale, me mbarimin e periudhës së koncesionit;

8. Të mirëmbajë në mënyrën e duhur e me shpenzimet e veta infrastrukturën portuale;

9. Të mirëmbajë në mënyrën e duhur kanalin, zonën detare të rezervuar dhe fundet e tyre gjatë afatit të parë të Marrëveshjes së koncesionit portual (duke e zhvendosur me vullnetin e tij rërën dhe materialet e nxjerra, në zonat e mbushura bregdetare ose gjetkë në gji në një distancë të përshtatshme nga bregu). Koncesionari do t'i paraqesë OSHA-së kërkesën e nevojshme për autorizim në adresën e treguar në nenin 16 (Njoftimet) këtu më poshtë;

10. Të respektojë rigorozisht dhe në kohë të gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara në këtë

Marrëveshje.

Neni 5
Detyrimet e shtetit dhe të sektorit publik

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

1. t'i sigurojë Koncesionarit, sikurse i siguron Koncesionin, të gjitha lejet, autorizimet, dhe të drejtat që burojnë nga *franchising* në lidhje me studimin, ndërtimin dhe shfrytëzimin ekskluziv të zonës së koncesionit portual. Koncesioni jepet përkundrejt një çmimi simbolik prej 1 (një) euro, i cili është përcaktuar edhe si kompensim i pjesshëm për projektimin dhe ndërtimin nga Koncesionari (me një vlerë maksimale investimi që arrin deri në 12 milionë euro) të zonës së koncesionit portual dhe do të ketë një afat të parë koncesioni prej 30 vjetësh, duke shtuar këtu periudhën shtesë prej 24 muajsh që nevojitet për të ndërtuar zonën e koncesionit portual, me të drejtë ripërtëritjeje vetëm në vullnet të Koncesionarit për një afat koncesioni të njëjtë (30 vjet), me afate dhe kushte të njëjta, me përjashtim të çmimit të Koncesionit, i cili, në rast ripërtëritjeje të afatit të koncesionit, do të jetë 2.00 € për metër katror për sa i përket infrastrukturës portuale, dhe me një shumë prej 20,000.00 euro në vit që do të paguhet për kanalin dhe zonën detare të rezervuar. Shumat e mësipërme do të azhurnohen çdo vit në bazë të një indeksi të harmonizuar eurostat të çmimeve të konsumit – të gjithë zërat - të zonës së euros (në datën e lidhjes së kësaj Marrëveshjeje të koncesionit portual: baza 1996 = 100,0 – indeksi i gushtit 2003 = 113,3). Ndryshimi i parë i kursit do të përcaktohet në kohën e ripërtëritjes së parë, duke përdorur si indeks bazë indeksin e dhjetorit të vitit 2006, dhe duke përllogaritur azhurnimet e shumave të tarifave të Koncesionit pas mbarimit të viteve të afatit të koncesionit. Ripërtëritjet e tjera (pas periudhes së dytë 30-vjeçare) do të vendosen në Marrëveshje nga Palët;

2. t'i sigurojë Koncesionarit, brenda afatit të parashikuar në nenin 3 (Afatet) më sipër, por në çdo rast jo më vonë se 60 ditë pas përfundimit të projektit përfundimtar, si dhe të ndikojë që edhe autoritetet e tjera kompetente shqiptare (duke përfshirë edhe organet e pushtetit vendor në Vlorë) t'i sigurojnë Koncesionarit, të gjitha licencat, lejet, autorizimet dhe koncesionet e duhura në lidhje me zonën e koncesionit portual, të gjitha këto në koordinim të plotë me atë që parashikohet në Marrëveshjen e koncesionit për terminalin. Për ndërtimet e mëvonshme të stadit 2, Qeveria do të përpiqet me vullnet të mirë të zbatojë të njëjtat parashikime. Çdo vonesë për dhënien e lejeve të licencave, autorizimeve dhe koncesioneve do të shtyjë automatikisht afatin e koncesionit të parashikuar në nenin 5.1 dhe afatin kohor të parashikuar në nenin 3 (Afatet) për të njëjtën periudhë kohe;

3. se Koncesionari nuk do të konsiderohet përgjegjës nga Qeveria për çfarëdo humbje, dëmtim, shpenzim dhe/ose përgjegjësi që mund t'i shkaktohet personave të tretë për shkak të ndotjes ekzistuese të shtratit të detit, në qoftë se ka, në zonën e koncesionit portual. Për këtë qëllim, Palët, gjatë hartimit të projektit përfundimtar, do të përgatisin dhe do të miratojnë së bashku një analizë të detajuar të fundit të detit që do të shërbejë si një linjë bazë;

4. të sigurojë respektimin e plotë, edhe nga palët e treta, të të drejtave që i janë dhënë Koncesionarit dhe të garantojë rendin publik, si dhe përdorimin e sigurtë të zonës së koncesionit portual;

5. t'i sigurojë brenda gjashtëdhjetë ditëve nga dita e paraqitjes së kërkesës së PIA-s tek OSHA-ja, siç parashikohet në nenin 4.9 më sipër, të gjitha lejet, autorizimet dhe koncesionet përkatëse për të mirëmbajtur në mënyrën e duhur kanalin, zonën detare të rezervuar dhe fundet e tyre gjatë afatit të parë të Marrëveshjes së koncesionit portual;

6. të mirëmbajë në mënyrën e duhur kanalin, zonën detare të rezervuar, si dhe fundin e tyre gjatë ripërtëritjes së afateve të Marrëveshjeve të koncesionit portual, duke mbajtur në konsideratë faktin se Koncesionarit do t'i takojë një tarifë vjetore siç parashikohet në nenin 5.1 të kësaj Marrëveshjeje të koncesionit portual;

7. të zbatojë në mënyrë të favorshme për PIA-n, në lidhje me zonën e koncesionit portual, nenin 14 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe në infrastrukturë" dhe të përjashtojë PIA-n, me miratim të Kuvendit, nga të gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore për importimin e materialeve lëndë të para, pajisjeve,

instrumenteve të tjera, nga tarifat e pronësisë intelektuale dhe nga ato inxhinierike për një periudhë kohe prej 24 muajsh nga fillimi i ndërtimit, si dhe t'i rimbursojë asaj rregullisht TVSH-në e paguar;

8. të respektojë plotësisht, si dhe të ndikojë që edhe autoritet kompetente shqiptare të respektojnë plotësisht të gjitha afatet dhe kushtet e parashikuara në këtë koncesion.

Neni 6

Kontratat dhe vlerësimi i investimit

Koncesionari ka të drejtë të kontraktojë dhe të nënkontraktojë, sipas ligjeve shqiptare, me palë të treta të pavarura, për ndërtimin e plotë ose të pjesshëm të zonës së koncesionit portual, duke qenë i ndërgjegjshëm se PIA do të jetë e vetmja Palë përgjegjëse ndaj Qeverisë dhe palëve të treta për zbatimin e projektit përfundimtar dhe për çdo përgjegjësi tjetër, nëse ndodh, që vjen si pasojë e ndërtimit. OSHA-ja inkurajon Koncesionarin të përfshijë edhe kontraktues vendas për kryerjen e punimeve.

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

- Stadi 1 përfshin ndërtimin e kanalit dhe të zonës detare të rezervuar në një prerje të përshtatshme që të mundësojë hyrjen dhe ankorimin e anijeve deri në 10,000/15,000 DWT, si dhe me ndërtimin e infrastrukturës portuale, ku përfshihen një pontil dhe një bankinë portuale, me një gjatësi prej 300 metrash linearë. Pontili mund të mbrohet me një barrierë valëthyese, në rast se një gjë e tillë bëhet e domosdoshme për shkak të rrymave dhe erërave detare.Fundi i detit do të thellohet dhe do të pastrohet në një thellësi të përshtashme për anijet çisternë, pjesa nënujore e të cilave shkon deri në rreth 8 metra.

- Në stadin 2 parashikohet që të thellohet dhe të pastrohet fundi i detit në pjesën e kanalit dhe në zonën detare të rezervuar në një thellësi të përshtatshme për anijet cisternë me pjesën nënujore deri në rreth 10.5 metra (rreth 20,000 DWT), me kusht që kërkesa në treg ta kërkojë një gjë të tillë. Bankina portuale do të përfundojë në gjithë gjatësinë e parashikuar në rreth 650 metra linearë.

Investimi i parashikuar nga PIA për ndërtimin e zonës së koncesionit portual në stadin 1 arrin deri në 12 (dymbëdhjetë) milionë euro, por jo më pak se 10 (dhjetë) milionë euro. Në rast se për ndonjë arsye, investimi për ndërtimin e zonës së koncesionit detar do të jetë më i vogël se 10 milionë euro, PIA është e detyruar të sigurojë OSHA-në se pjesa e kursyer është pasojë e përfshirjes së kontraktuesve vendas, ose se ajo do ta zgjidhë diferencën e krijuar si pasojë e mosarritjes së kufirit minimal të investimit prej 10 milionë euro, në njërën ose në të dyja mënyrat e mëposhtme:

- Duke marrë përsipër kryerjen, brenda një kufiri të arsyeshëm kohe, të investimeve të mëtejshme parakohe të stadit 2.

- Duke treguar se investimet për terminalin janë më të mëdha se shuma minimale e parashikuar në Marrëveshjen e koncesionit për terminalin.

Neni 7

Operator i vetëm

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

Për këtë qëllim OSHA-ja, e autorizuar, rregullisht, në emër dhe në interes të Qeverisë, si dhe të të gjithë autoriteteve kompetente shqiptare, nëpërmjet kësaj Marrëveshjeje, i jep dhe i siguron Koncesionarit, si dhe ndikon, gjithashtu, që Koncesionarit t'i sigurohet dhe t'i njihet zyrtarisht nga të gjitha autoritetet e tjera kompetente shqiptare një regjim mbrojtjeje i veçantë për investimin, të cilën Koncesionari me këtë Marrëveshjeje e pranon; nëpërmjet kësaj të drejte, Koncesionari do të jetë i vetmi entitet në të gjithë zonën e Gjirit të Vlorës (përfshirë zonën detare dhe platformat detare, nëse

ka, të Gjirit të Vlorës), që do të lejohet të ndërtojë dhe të shfrytëzojë një terminal bregdetar dhe infrastrukturën e tij portuale, përfshirë këtu edhe platformat në det, si dhe i vetmi entitet i pajisur me të drejtën për të depozituar e trajtuar (ngarkim-shkarkim) (nga brenda dhe nga jashtë, nga toka dhe nga deti) naftë, produkte të naftës, produkte të gazit të lëngshëm dhe produkte të tjera të lëngshme. Kjo e drejtë do të përfundojë 30 vjet pas përfundimit të ndërtimit të terminalit, me përjashtim të rastit kur ripërtërihet vetëm nga Koncesionari, me kërkesë me shkrim, edhe për një periudhë kohe të njëjtë.

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

1. Në rast se një rafineri e përmasave të konsiderueshme, në kuptimin e një rafinerie me një prodhim të përgjithshëm më të madh se 1 500 000 (një milionë e pesëqind mijë) tonë, do të ndërtohet në Gjirin e Vlorës, një rafineri e tillë do të ketë të drejtë të magazinojë dhe të transportojë prodhimet e saj. Kjo dispozitë në tërësinë e saj shtrihet edhe mbi dy rafineritë, njëra në Ballsh dhe tjetra në Fier, momentalisht të zotëruara nga ARMO sh.a, vetëm për nevojat e tyre industriale dhe të kufizuara për të përdorur vetëm infrastrukturën ekzistuese (nëse ka) në gjirin e Vlorës, me kusht që të mos ndërtohet asnjë lloj infrastrukture e re tjetër.

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

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

4. Në qoftë se PIA, pas realizimit të fazës 3, nuk do të jetë në gjendje të plotësojë, brenda një periudhe kohe të arsyeshme, nevojat për kapacitete depozituese shtesë të një operatori të licencuar, regjimi mbrojtës i parashikuar këtu në këtë nen nuk do të zbatohet për operatorin e licencuar në fjalë dhe i kufizuar në kapacitetet depozituese në fjalë për përdorim vetjak, me kusht që pamundësia për të plotësuar kërkesat e operatorit të licencuar të mos shkaktohet nga:

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

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

Neni 8

E drejta për t'u tërhequr

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

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

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

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

Neni 9

Kontrolli i organit kompetent shtetëror

1. OSHA-ja do të kontrollojë përmbushjen e plotë nga Palët të detyrimeve të parashikuara këtu në këtë Marrëveshje dhe, në mënyrë të veçantë, do të kontrollojë kohën e punimeve të zonës së koncesionit portual.

2. Qeveria do të kontrollojë e do të mbikëqyrë shfrytëzimin e zonës së koncesionit portual në përputhje me legjislacionin në fuqi, si dhe me detyrimet e kësaj Marrëveshjeje (duke përfshirë edhe ato në lidhje me thellimin e fundit të detit, siç parashikohet në nenin 5.5 më sipër), si dhe do të vëzhgojë funksionimin e autoritetit portual të Vlorës.

3. Qeveria ka të drejtë të zëvendësojë përkohësisht Koncesionarin si mjet i fundit për t'u përdorur vetëm në rast se bëhen shkelje të rënda të qëllimshme dhe të paarsyeshme të kësaj Marrëveshjeje koncesioni për terminalin nga ana e PIA-s. Shkelje të rënda janë ato që do të ndërprisnin plotësisht funksionimin e terminalit dhe do të shkaktonin ndërprerje thelbësore dhe vazhduese të furnizmit me produkte nafte të tregut shqiptar. Kjo e drejtë do të ushtrohet brenda kuadrit të parashikuar nga kjo Marrëveshje koncesioni për terminalin dhe veçanërisht në zbatim të neneve 12 (Forca madhore), 13 (Lehtësimi dhe dëmet) dhe 17 (Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi).

Neni 10

Transferimi i infrastrukturës detare dhe i teknologjisë përkatëse

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

Neni 11

Përdorimi përjashtimor nga shteti i infrastrukturës detare

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

Neni 12

Forca madhore

Asnjëra nga Palët nuk do të jetë përgjegjëse në rast mospërmbushje të detyrimeve të veta të

parashikuara nga kjo Marrëveshje, si pasojë e fatkeqësive natyrore, tërmeteve, përmbytjeve, luftës, kryengritjeve dhe çdo ngjarje tjetër të jashtëzakonshme të forcës madhore. Në këtë rast, Pala e dëmtuar do të njoftojë menjëherë Palën tjetër për ndodhjen e ngjarjes së forcës madhore.

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

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

Neni 13
Lehtësimi, dëmet

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

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

Neni 14
Mosheqja dorë

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

Neni 15
Transferimi

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

duhet të jetë i motivuar.

Neni 16
Njoftimet

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

Për Qeverinë: Ministria e Ekonomisë, Bulevard Zhan d'Ark, Tirana, Fax. 355 4 222 655

Për Koncesionarin: PIR and PIA, c/o "La Petrolifera Italo Rumena S.p.A, Sede Amministrativa, 40136 Bologna, Italy – Fax +39-051-332451

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

Neni 17
Ligji i zbatueshëm dhe arbitrazhi

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

Vendi i arbitrazhit do të jetë Parisi.

Gjuha e arbitrazhit do të jetë anglishtja.

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

Neni 18
Kopjet e Marrëveshjes

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

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

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

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

Për KONCESIONARIN
Dr. Guido Ottolenghi
Drejtor i Përgjithshëm i PIR dhe PIA

Për QEVERINË
PËRFAQËSUAR NGA ORGANI SHTETËROR I AUTORIZUAR

Ministria e Industrisë

Gjergji Kosta

Autorizim nr.3024,

Ministria e Ekonomisë dhe e Energjetikës

Zamir Stefani

datë 18.5.2004

Autorizim nr.3405, 20.5.2004

Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit

Arben Shkëmbi

Autorizim nr.2713, datë 19.5.2004

Ministria e Mjedisit

Alma Bako

Autorizim nr.619, datë 24.5.2004

Ministria e Financës

Genc Çifligu

Autorizm nr.2063/2, datë 24.5.2004

Ministria e Rregullimit të Territorit dhe e Turizmit

Arben Demeti

Autorizim nr.3546, datë 19.5.2004

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