

AEROPORTI NDERKOMBETAR I VLORËS (VIA)

KËRKESAT TEKNIKE

Shoqëria Konçesionare do të referohet në kushtet sa më poshtë parashtrihen, *por duke mos u kufizuar*, me qëllim realizimin dhe përsosjen e veprës, produkteve e shërbimeve në kuadër të ndërtimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës VIA, duke vepruar e mbajtur në çdo kohë përcaktimet dhe standardet e përditësuara të ICAO, EC, EASA, EN, ICE, BS (*kjo e fundit ku është e zbatueshme*).

1. Projekti Teknik

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

2. Masterplani dhe Masterplani i Përditësuar

- 2.1 Konçesionari duhet të përmirësojë dhe zhvillojë Masterplanin e Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës. Ky përmirësim duhet të përfshijë si minimum:
 - 2.1.1 Një plan kryesor afatgjatë duke parashtruar zonat që do të zhvillohen dhe shfrytëzimin e tokës brenda dhe jashtë perimetrit të Aeroportit (*airside dhe landside*);
 - 2.1.2 Parashikimet e trafikut; për pasagjerët, avionët si dhe parashikimet për tonazhet e kargos, duke përfshirë periudhën e ngarkuar dhe diagramet;
 - 2.1.3 Skicat e infrastrukturës në zonën ajrore (*airside*) pista, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimi avionëve;
 - 2.1.4 Planin e zonës së terminalit, terminali, hangarët dhe skicat e elementeve tokësore;
 - 2.1.5 Infrastrukturën mbështetëse; karburanti, zjarri dhe shpëtimi, nënstacionet
 - 2.1.6 Qendrën e kargos;
 - 2.1.7 Ndërtesën e Administratës së Aeroportit;
 - 2.1.8 Mjetet e navigimit ajror, duke u bazuar në të dhënat e marra nga Albcontrol, telekomunikacioni dhe ndriçimin;

2.1.9 Siguria, në kuptimin e masave të marra në lidhje me sigurinë e njerëzve dhe mallrave nga ndërhyrjet e paligjshme;

2.1.10 Rrugët Lidhëse; rruga perimetrale dhe rrugët e fushës ajrore (*airside*);

2.2 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përfshijë një program zhvillimi me faza për Aeroportin që të plotësojë kërkesat e parashikuara të trafikut ajror gjatë periudhës së koncesionit.

2.3 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përfshijë Zonën e Ndaluar për të mundësuar funksionimin e Aeroportit.

2.4 Konçesionari do të përcaktojë vendndodhjen e impiantit të trajtimit të ujërave të zeza në Masterplanin e Përditësuar të Aeroportit.

2.5 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përmbajë specifikimet e detajuara për pistën, rrugët lidhëse dhe vendqendrimin e avionëve. Masterplani mund të konsiderojë ndërtimin e pistës dhe rrugëve lidhëse me faza duke mos cenuar operimin pa kufizime të avionëve të parashikuar për kategorinë 4E të aeroportit.

2.6 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përmbajë mënyrën e llogaritjes së *Numrit Klasifikues së Fortësisë së Asfaltit PCN* për pistën, rrugët lidhëse (*taxiway*) dhe vendqendrimin (*apron*)

2.7 Masterplani i Përditësuar i Aeroportit do të përfundojë dhe do t'i dorëzohet Autoritetit Kontraktor.

2.8 Konçesionari do të rishikojë në mënyrë periodike Masterplanin e Përditësuar të Aeroportit një herë në pesë vjet.

2.9 Konçesionari do të zhvillojë dhe vëre në funksionim Aeroportin gjatë periudhës së Koncesionit në përputhje me Masterplanin e Përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit.

3. Terminali i Pasagjereve

3.1 Konçesionari do të projektojë, komisionojë, ndërtojë, dhe mbajë në funksionim e mirembajë ndërtesën e Terminalit në përputhje me Projektin Teknik të Miratuar dhe fazat e dakordësuara të zhvillimit të tij.

3.2 Konçesionari do të garantojë që Terminali, pas fillimit të operimit dhe përpara fillimit të zgjerimit të tij, të përballojë të paktën 370 000 mije pasagjerë në vit, dhe barasvlerën e 340 pasagjerëve për ore sipas Standardit të Nivelit TPHP (Numri pasagjerëve në oret pik).

3.3 Konçesionari do të garantojë që pajisjet e nevojshme për Fazën e parë të Terminalit do të jenë të përshtatshme për të përballuar nivelet e mëposhtme të trafikut të pasagjerëve në përputhje me Standardet:

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

3.4 Konçesionari do të garantojë që gjatë Fazës së parë të operimit Terminalit, do të mbajë standartet e shërbimeve të IATA, për nivelin e shërbimit i cili në çdo kohë nuk do të bjerë nën nivelin C, në lidhje me trafikun e njëanshëm të pasagjersve. Konçesionari do të sigurohet që Terminali të planifikohet dhe mbahet me synim zgjerimin e kapacitetit të Aeroportit në 3 milion pasagjerë në vit.

3.5 Konçesionari do të sigurohet që sipërfaqja e përgjithshme e Fazës së parë të Terminalit të Ri, të jetë të paktën 5,000 metra katrorë.

3.6 Konçesionari do të planifikojë (*Fazen e parë, Fazën e dyte dhe Fazën e trete*) në përputhje me kërkesat për veçueshmëri dhe shfrytëzim sipas standardeve dhe praktikave të Bashkimit Evropian (*duke përfshirë por pa kufizim në Marrëveshjen Schengen*) dhe do të zbatojë këto standarde dhe praktika kurdo që ato të jenë të zbatueshme në Shqipëri. Konçesionari do të respektojë standardet dhe praktikat shqiptare për sigurinë, kalimin e kufirit (*emigracionin*) dhe doganat.

3.7 Konçesionari do të garantojë që aktivitetet tregtare me pakicë, baret dhe restorantet të jenë të disponueshme që në fillimin e operimeve të Terminalit.

- 3.8 Konçesionari do të sigurohet që salla e biznesit ne Terminal te jete ne perdorim që në fillim të operimeve.
- 3.9 Konçesionari do të garantojë që hapësira në Terminal të plotësojnë nevojat e personelit (*që do të punësohen*) pa përfshirë personelin që do të punojë në zonën e oprimeve (*manouvring area*).
- 3.10 Koncesionari do të projektoje hapësirat e zyrave në mënyra që të sigurojë numrin e zyrave të përbashkëta dhe individuale të nevojshme për te përmbushur detyrat e kërkuara.
- 3.11 Hapësira e zyrave do të përfshijë tualete, mensë, dhe elemente të tjera të nevojshme në një strukturë të tillë.

3.12 *Pajisjet Mekanike*

3.12.1 *Ftohja, ventilimi dhe ajri i kondicionuar*

- 3.12.1.1 Terminali do te këtë të instaluar sisteme ventilimi dhe kondicionimi ne menyre te tille qe temperatura dhe ajri brenda ambienteve te terminalit dhe zyrave te jete e pershtatshme.
- 3.12.1.2 Zyrat e Mbyllura në brendësi të Terminalit do të pajisen me ventilatorë.
- 3.12.1.3 Në varësi të intensitetit të ftohjes së kërkuar, kapaciteti i këtij sistemi do të optimizohet nga Koncesionari me qellim që të kursejë energji me kusht që të ruajë një temperature të caktuar në hapësirat e brendshme.
- 3.12.1.4 Konçesionari do të sigurohet që temperatura e ambienteve gjatë sezonit veror ne Terminal nuk do të kaloje 26°C. Temperatura e brendshme e Terminalit do të rregullohet mbi bazën e temperaturës së jashtme dhe nevojës për të mbajtur një temperature të përshtatshme për te gjithë personelin që punon brenda Terminalit si dhe për të gjithë kategoritë e pasagjerëve. Sistemi i ftohjes do të projektohet pa teprica në sistem. Zonat e mbyllura të standardeve me të ulëta, siç janë magazinat, zonat me lagështirë dhe impiantet teknike do të ventilohehen gjitashtu. Aparatet për shtimin e lagështirës në ajër nuk do të konsiderohen.
- 3.12.1.5 Një sistem i integruar i administrimit të ndërtesës do të kontrollojë kapacitetet e sistemeve mekanike të Terminalit.

3.12.2 *Punimet Hidraulike*

- 3.12.2.1 Zonat sanitare (tualetet) do të pajisen nga Konçesionari me kaseta uji të montuara në mur, urinale, lavamanë dhe aksesoret e përshtatshëm në përputhje me standardet dhe certifikimet ndërkombëtare.
- 3.12.2.2 Furnizimi me ujë të pijshëm në instalimet hidraulike dhe për konsumatorët do të garantohet nga Koncesionari nëpërmjet një rrjeti të shpërndarjes se ujit në ndërtesë. Uji i ngrrohtë do të sigurohet me anë të ngrrohëseve elektrike individuale.
- 3.12.2.3 Shoqëria do të instaloje një sistem kanalizimi në terminal, për te siguruar që ujërat e zeza kullohen në linjën e jashtme të kanalizimit.
- 3.12.2.4 Terminali do te pajiset nga Shoqëria me një sistem kullimi.

3.12.3 *Mbrojtja e terminalit nga zjarri*

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

3.12.4 Pajisjet Elektrike

- 3.12.4.1 Të gjitha sistemet/pajisjet në vijim do të sigurohen nga Konçesionari, përveç rasteve kur shprehimisht parashikohet ndryshe në legjislacion e dokumente të tjerë të dakordësuar.
- 3.12.4.2 Kodet e mëposhtme janë të zbatueshme në lidhje me sistemet dhe instalimet elektrike:
 - 3.12.4.2.1 ICAO Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
 - 3.12.4.2.2 EN Standardet Evropiane
 - 3.12.4.2.3 BS Standardet Britanike
 - 3.12.4.2.4 ICE Komiteti Ndërkombëtare Elektrik
- 3.12.4.3 Terminali do të furnizohet me energji me voltazh të ulët ("LV"). Për konsumatorët kryesore si spërkatësit, furnizimi me voltazh të mesëm mund të jetë një alternative. Furnizimi me voltazh të mesëm ("MV") do të përputhet me përshkrimin e rrjetit të jashtëm elektrik.
- 3.12.4.4 Për furnizimin me voltazh të ulët në Terminal, pikat kryesore të shpërndarjes (MOBs) dhe të nën-shpërndarjes (SOBs), do të instalohen në një ndërtesë të veçantë. Dhoma në të cilën do të instalohen MOB, SOB dhe panelet përkatëse do të mbahet e mbyllur.

3.13 Një sistem telefonik/intercom do të instalohet në Terminal.

3.13.1 Një kabëll rrjeti do të instalohet në Terminal duke filluar nga komunikimet qendrore MOB brenda zonës së zyrave të Terminalit. Pajisjet qendrore të këtyre sistemeve do të vendosen në dhomën kryesore të komunikimeve (*data center*) dhe do të shpërndahen ku të jetë e nevojshme. Të gjitha pajisjet aktive të nevojshme të sistemit, si serveri, ruteri, nyjet, urat dhe të ngjashme me to, do të jenë siguruara.

3.13.2 Për qëllime mbikëqyrje, kamerat dhe monitorët për Televizionet me Rrjet të Mbyllur (ÇTV) për përdorim të brendshëm dhe të jashtëm do të sigurohen dhe mbahen në gjendje funksionale 24 orë në ditë.

3.14 Sistemi i Lajmërimit të Informacionit të Fluturimeve

3.14.1 Do të vendosen mjaftueshëm ekrane të sheshta në vendet e përshtatshme, duke përfshirë

- 3.14.1.1 Ambjentet e ngritjes (*departure hall*),
- 3.14.1.2 Ambjentet e sallës së biznesit,
- 3.14.1.3 Zonën e *check - in*,
- 3.14.1.4 Zonën marrjes së Bagazheve,
- 3.14.1.5 Ambjentet e mbërritjes (*Arrival Hall*)

3.15 Sistemi i Trajtimit të Bagazheve do të sigurohet, vihet në funksionim dhe mirëmbahet nga Koncesionari ose nën-kontraktorët e tij dhe do të plotësojë kushtet e standardet minimale vijuese ose kushte e standarde më të larta nëse ka/do të ketë.

3.15.1 Sistemi i Trajtimit të Bagazheve në Terminal do të jetë i përshtatshëm që të trajtojë se paku valixhet me gjatësi maksimale prej 1,000 mm, gjerësi 750 mm dhe lartësi 650 mm. Peshë maksimale do të jetë 50 kg për valixhe. Ky sistem është i projektuar të funksionojë në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe me 100 % kontroll të bagazheve. Metodën për trajtimin e bagazheve me madhësi më të madhe se kapaciteti i Sistemit të Trajtimit të Bagazheve do të sigurohen nga Konçesionari.

3.16 Trajtimi bagazheve per ngritjet (Departure)

3.16.1 Të gjitha pikat e kontrollit të hyrës do të jenë të pajisura me dy rripa konvejeri. Rripi i parë do të ketë një pajisje për të kontrolluar peshën me dy ekrane, njëri për kontrollorin dhe tjetri për pasagjerin, ndërsa rripi i dytë do të përdoret për të dërguar bagazhet në rripin kryesor të konvejerit mbrapa sporteleve të kontrollit.

3.16.2 Në fund të secilit nga rripat e konvejerit do të vendoset nga një qelize foto-elektrike në mënyrë që secila nga bagazhet të presë derisa të shfaqet një hapësirë në rripin e konvejerit kryesor, dhe me pas valixhet do të kalojnë në rripin e konvejerit kryesor. Secili rrip konvejeri kryesor kalon nëpër një pjesë

me rrula për në zonën e kontrollit. Valixhet më të mëdha mund të kontrollohen me dorë në dy tavolinat për orët më ngarkesë.

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

3.17 Trajtimi bagazheve ne mbërritje (Arrival)

- 3.17.1 Sistemi i Mbërritjeve do të përbëhet nga minimumi dy rripa konvejeri për bagazhet. Bagazhet mbërritëse mund të ngarkohen manualisht nga karrocën në pjesën e përforcuar të rripit të konvejerit në zonat jo-publike dhe të dërgohen në ambjentin prites të bagazheve në zonën e mbërritjeve. Në këtë zonë pasagjerët mund të tërheqin bagazhet e tyre nga karuseli.
- 3.17.2 Koncesionari do të sigurojë dhe përdorë sisteme me shkallë kapaciteti, funksionaliteti, besueshmëri dhe fortësi të provuar dhe vërtetuar për të gjitha procedurat e kontrollit të bagazheve, pasagjerëve dhe kargos. Personeli i Sigurisë së Aeroportit (kontrollorët dhe mbikëqyrësit) do të përgatiten në lidhje me përdorimin e këtyre pajisjeve.

3.18 Ndriçimi

- 3.18.1 Koncesionari do të sigurojë ndriçim të përshtatshëm në Terminalin më qëllim që ta bëjë përdorimin e këtij terminali të kënaqshëm dhe të përshtatshëm për pasagjerët dhe njerëzit që i përcjellin ata.
- 3.18.2 Koncesionari do të sigurojë pajisje orientimi në mënyrë që përdoruesit e terminalit të dallojnë ambientet e interesit, hyrjet/ daljet, si dhe hapësirat e veçanta, si p.sh zona e largimit, kontrolli, zona e mbërritjes, e kalimit kufitar, dogana, dhe zona tregtare. Ndiqja orientuese do të jepet me anë të një sistemi lehtësisht të kuptueshëm të temperaturave të ndryshme të dritës për të theksuar zonat e sipërpërmendura.
- 3.18.3 Ndiqja e drejtpërdrejtë mund të përdoret në ambientet e mbërritjes, largimit, doganat, kontrollit të sigurisë, kontrollit të pasaportave dhe ambjentëve tregtare.
- 3.18.4 Ndiqja jo të drejtpërdrejtë mund të përdoret për të dhënë ndriçim të përgjithshëm të ndërtesës së Terminalit.
- 3.18.5 Pemët apo dekoracioni jashtë Terminalit do të ndriqohen me drita që instalohen poshtë tyre.
- 3.18.6 Koncesionari do të përgatisë përpara zbatimit specifikimet e ndriçimit sipas kërkesave të mësipërme.

3.19 Strukturimi

- 3.19.1 Terminali do të ketë formën në përputhje me Masterplanin e Aeroportit
- 3.19.2 Koncesionari do të paraqesë një narrativë të konstruksionit që do të jetë pjesë e projektit teknik
- 3.19.3 Projekti strukturor do të realizohet në përputhje me Normativat Evropiane të Ndërtimit (Eurocode).

4. Hapsirat Operacionale të Terminalit

- 4.1 Koncesionari do të sigurojë të paktën këto pajisje për përdorim në Terminalin e pasagjerëve në momentin që ky terminal do të fillojë operimet për trafik pasagjerësh:
- 4.1.1 Sportele check-in dhe sistem për përdoruesit e Terminalit (në përputhje me masterplanin e vënë në dispozicion)
- 4.1.2 Ekra për shfaqjen e informacionit;
- 4.1.3 Rryme elektrike në të gjitha prizat;
- 4.1.4 Ndiqja elektrik;

- 4.1.5 Ndrëçimi ne raste emergjence
- 4.1.6 Ujë në të gjitha instalimet hidraulike dhe kanalizime për të gjitha instalimet e kanalizimeve;
- 4.1.7 Linja telefoni për të komunikuar dhe transferuar të dhëna në të gjitha instalimet përkatëse;
- 4.1.8 Pajisje për trajtimin e bagazheve në hapësirat e Mbërritjes dhe Nisjes nga vendi;
- 4.1.9 Pika informimi për pasagjeret dhe kërkesat e publikut;
- 4.1.10 Pajisje dhe komoditete për shërbimet policore, doganore, dhe ato të shëndetësisë;
- 4.1.11 Pajisjet e Ndhmës së Shpejtë dhe furnizimet përkatëse mjekësore;
- 4.1.12 Kabinat e telefonisë publike;
- 4.1.13 Tualetet (*meshkuj, femra dhe personat me aftësi te kufizuara*);
- 4.1.14 Pikat e këmbimit valutor;
- 4.1.15 Pika te aktiviteteteve te makinave me qera
- 4.1.16 Pajisjet e kontrollit të bagazheve me rreze-x;
- 4.1.17 Pajisjet për dallimin e metaleve, eksploziveve dhe sendeve të tjera të palejuata në bordin e avionit;
- 4.1.18 Karrocet e bagazhit;
- 4.1.19 Zonat e caktuara për publikun;
- 4.1.20 Pajisjet e veçanta për personat me aftësi te kufizuara;
- 4.1.21 Sistemet e dallimit te zjarrit dhe impiantet ujë hedhëse;
- 4.1.22 Sistemet mbështetëse të Teknologjisë së Informacionit.

5. Hapsira për Mirëmbajtjen (hangarët)

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

6. Kulla e Kontrollit të Trafikut Ajror

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

7. Zona Ceremoniale VIP

- 6.1. Koncesionari do të ndërtojë dhe dorëzojë Qeverisë Shqiptare Zonën Ceremoniale VIP, bazuar në projektin që do t'i vihet në dispozicion;
- 6.2. Koncesionari do të sigurojë në këtë ambient utilitetet e nevojshme dhe instalimet në lidhje me sigurinë.
- 6.3. Koncesionari do të sigurojë në këtë ambient minimalisht shërbimet e mëposhtme:
 - 6.3.1. Check in;
 - 6.3.2. Ekran të sheshtë informues mbi fluturimet;
 - 6.3.3. Pozicion për kontrollin e pasaportave;
 - 6.3.4.** Kontrollin e sigurisë;
 - 6.3.5.** Mjete të pershtatshme transporti për VIP.

8. Infrastruktura e Aeroportit

8.1 Vendqëndrimi Avionëve (Apron)

- 8.1.1 Konçesionari do të ndërtojë vendqëndrimin e avionëve sipas përcaktimit në Masterplanin e Përditësuar të Aeroportit të Vlorës. Projektimi dhe modeli i zgjerimit të vendqëndrimit të avionëve do të bëhet në përputhje me Aneksin 14 të ICAO Volume 1: *Projektimi Aeroporteve dhe Veprimtaritë dhe Manualët e Projektimit të Aeroporteve* Volumi 2: *Rrugët Lidhëse, Vendqëndrimet e Avionëve dhe Gjiret Mbjajtëse* dhe Volumi 3: *Sipërfaqet*.
- 8.1.2 Konçesionari do të jetë përgjegjës për të siguruar që të gjitha punimet me beton në lidhje me ndërtimin e vendqëndrimit të Avionëve do të kryhen në përputhje me skemën e Garantimit të Cilësisë BS EN ISO 9000 apo skemë tjetër të njëjtit standard ndërkombëtar apo më të lartë.
- 8.1.3 Përbërësit e ndryshëm, materialet dhe trajtimi, përzjerja dhe vendosja e shtresës së betonit duhet të jenë në përputhje me standardet Britanike në vijim ose standarde të ngjashme të njohura ndërkombëtarisht siç përcaktohen në Shtojcën 17 (*Kodet, Standardet, Rregulloret dhe Botime të tjera*).
- 8.1.4 Vendqëndrimi i avionëve mund të zhvillohet me faza gjatë periudhës konçesionare. Fazat e ndërtimit të vendqëndrimit duhet të jenë të parashtruara në Masterplanin e përditësuar e të miratuar të Aeroportit.
- 8.1.5 *Numrit Klasifikues së Fortësisë* PCN e vendqëndrimit të avionëve do të jetë e njëjtë me atë të pistës.

8.2 Rrugët Lidhëse (Taxiways)

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

8.3 Kullimi

- 8.3.1 Konçesionari do të projektojë e ndërtojë sistemin e kullimit të fushës ku do të ndërtohet Aeroporti në përputhje me kërkesat e Qarkores së FAA 150/5320 (*Sistemi Kullimit të Aeroportit*) dhe, aty ku nevojitet, përcaktimet e BS EN 752 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 8.3.2 Konçesionari do të projektojë sistemin e kullimit për një periudhë 100 vjeçare me një standard i cili siguron që infrastruktura e Aeroportit nuk mund të përmytet me shpesh se 1 (*një*) herë në 10 (*dhjetë*) vjet, ndërsa Terminali jo më shumë se 1 (*një*) herë në 50 (*pesëdhjetë*) vjet.
- 8.3.3 Konçesionari do të mirëmbajë dhe përmirësojë sistemin e kullimit në mënyrë që fusha e Aeroportit të jetë në përputhje me kushtet e standardet e nevojshme në kohën kur do t'i transferohet Qeverisë Shqiptare, me përfundimin e Periudhës së Koncesionit.

- 8.3.4 Konçesionari do te instalojë mbledhës karburanti/vajrash në vendqëndrimin e Avionëve dhe në të gjitha zonat e tjera të furnizimit me karburant. Mbledhësit duhet të jenë të klasit të 2-të dhe te përputhen me standardet BS EN 858, apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 8.3.5 Konçesionari do të sigurojë gjatë gjithë Periudhës së Konçesionit që mbetet në vendqëndrimin e Avionëve dhe ato për shkak të furnizimit me karburant do të evadohen nëpërmjet një mbledhësi me qëllim parandalimin e ndotjes së ambientit e veçanërisht burimeve ujore.
- 8.3.6 Konçesionari do të garantojë që çdo zonë që do të përdoret për furnizim me karburant do të plotësojë kushtet e përcaktuara në NFPA 415 (*Standardet e Ndërtesave të Terminaleve të Aeroportit, Gropave të Kullimit të Karburantit, dhe Rrugicat e Ngarkimit*) apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 8.3.7 Konçesionari do te jetëpërgjegjëse për të garantuar mirëmbajtjen dhe izolimin pusetave dhe strukturave të tjera kulluese në mënyrë që të parandalohet maksimalisht mundësia e dëmtimit të avionëve të cilët dalin nga pista/korsia aksidentalisht apo në rasteemergjence.

8.4 Pista

- 8.4.1 Konçesionari do të projektojë, ndërtojë, komisionojë, shfrytëzojë e mirëmbajë pistën dhe pjesët e lidhura me të. Konçesionari duhet të ndërtojë pistën duke përllogaritur PCN e duhur bazuar në kategorinë 4E të aeroportit, me një garanci operimi të pakufizuar prej minimumi 20 vjet.
- 8.4.2 Drejtimi i pistës do të jetë në drejtimin 13/31 dhe gjatësia e saj do të jetë 3000m në Fazën e Parë e do të zgjatet në 3200m nëse do të e nevojshme.
- 8.4.3 Konçesionari do të ndërtojë rripin e pistës (*runway strip*) në përputhje me kërkesat e Masterplanit të përditësuar dhe të miratuar me të njëjtat parametra si ato të pistës.
- 8.4.4 Konçesionari do të pajisë me sinjalistikën përkatëse dhe do të garantojë që sinjalizuesit të ndërtohen dhe mbahen në kushtet e përcaktuara nga ICAO Shtojca 14; dhe të rinovohen sipas standardeve të përcaktuara në BS 3262, apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 8.4.5 Konçesionari do të garantojë që në pistë nuk do të formohen pellgje me ujë të ndenjtur dhe që të gjithë ujërat sipërfaqësore do të rrjedhin e grumbullohen me efikasitet në sistemin e kullimit.
- 8.4.6 Planifikimi, projektimi dhe punimet e ndërtimit të pistës duhet të realizohen në përputhje me kushtet e Aneksit 14 të ICAO dhe në Manualin e Projektimit të Aeroporteve.
- 8.4.7 Konçesionari do të marrë masa dhe të garantojë që të gjitha punimet me beton për ndërtimin e rrugëve lidhëse do të kryhen në përputhje të plotë me skemën e Garantimit të Cilësisë BS EN ISO 9000 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.

8.5 Brezi Jeshil i Pistës dhe i Rrugëve lidhëse

- 8.5.1 Konçesionari do të ndërtojë e mirëmbajë brezin jeshil (*strip*) të pistës dhe të rrugëve lidhëse (*taxiway*) në përputhje me Masterplanin e përditësuar dhe të miratuar të Aeroportit, në përputhje me standartet e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO dhe në Manualin e Projektimit të Aeroporteve.
- 8.5.2 Konçesionari do të garantojë që rripat e pistës të jenë në çdo kohë të pastër nga çdo pengese që mund të rrezikojë avionët që përdorin aeroportin.
- 8.5.3 Konçesionari do të largojë çdo pengesë statike brenda rripave të pistës dhe rrugëve lidhëse në përputhje me standartet dhe praktikën e përcaktuara në ICAO Shtojca 14.
- 8.5.4 Konçesionari do të garantojë që rripat e xhepat e pistës (*shoulders*) dhe korsitë do të kenë disnivel të mjaftueshëm me qëllim lehtësimin e rrëshqitjes së ujit nga sipërfaqja. Xhepat do të projektohen në mënyrë të tillë që të kenë forcë të mjaftueshme për të zvogëluar dëmtimet e avionëve të cilët dalin nga pista aksidentalisht apo në raste emergjence. Xhepat do të projektohen në mënyrë të tillë që të kenë kapacitet të mjaftueshëm për të lejuar hyrjen e njësive të shpëtimit dhe të mbrojtjes nga zjarri apo të automjeteve të tjera të ndihmës së shpejtë apo të operimeve aeroportuale.

- 8.5.5 Konçesionari do të mirëmbajë gjatë gjithë periudhës konçesionare sipërfaqen e fushës së Aeroportit në përputhje me kushtet e parashikuara nga ICAO *Manuali Shërbimeve të Aeroportit Pjesa 2* dhe ICAO *Manuali i Projektimit të Aeroportit Pjesa 3*. Konçesionari do të hartojë një program mirë mbajtjeje për të gjitha sipërfaqet e Aeroportit nëpërputhje me formatin e dakordësuar ndërmjet Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar AAC dhe Konçesionari përpara fillimit të operimeve.
- 8.5.6 Konçesionari do të mirëmbajë të gjithë brezat dhe xhepat e pistës (*shoulders*) si dhe të rrugëve lidhëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në ICAO *Shtojca 14* dhe ICAO *Manuali Projektimit të Aeroporteve Pjesa 2*.

9. Pajisjet e Aeroportit

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

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

10.1 Rruga Perimetër nga ana e Aeroportit:

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

10.2 Rrethimi i Perimetrit

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

- 10.2.6 Konçesionari do të tëgarantojë që të gjitha hyrjet e sigurisë për automjetet, hyrjet për këmbësoret dhe *crash-gates* në të gjithë perimetrin e rrethimit të jenë në përputhje me standardet BS 1722, Pjesa 10 apo standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.

11. Shërbimet Utilitare

11.1 Energjia Elektrike

- 11.1.1 Konçesionari do të sigurojë energji elektrike të vazhdueshme për furnizimin e Terminalit të Ri, qendrës së operacioneve, hapësirën e mirëmbajtjes së avionëve (*hangarët*), Kullën e kontrollit të trafikut ajror si dhe të gjitha sistemet e tjerë në funksion të operimit të aeroportit; me kapacitet për zgjerim në mënyrë që të përballojë kërkesat maksimale të Aeroportit në fazat e mëvonshme të zgjerimit të tij.
- 11.1.2 Konçesionari do të garantojë që sistemet dytësore të furnizimit me energji elektrike të jenë të standardeve të duhur për të përballuar ngarkesën e plotë të nevojshme për furnizimin e Aeroportit në rastet e ndërprerjeve të furnizimit me energji elektrike nga burimet primare. *Sistemi rezervë* do të projektohet që të japë energji elektrike shtesë në rastet e nevojës emergjente për ndriçimin e Aeroportit, ndriçimin në zonat publike, nëndërtesat e zjarrfikëseve dhe për të vënë në funksion pajisje të tjera për operimin e sigurt të Aeroportit.
- 11.1.3 Konçesionari do të garantojë që projektimi dhe instalimi i sistemeve të furnizimit me energji elektrike të Aeroportit është në përputhje me përcaktimet dhe standardet e ICAO *Manualin e Projektimit të Aeroporteve* Pjesa 5 - Sistemet Elektrike.

11.2 Furnizimi me Ujë

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

11.3 Ujërat e zeza

- 11.3.1 Konçesionari do të instalojë dhe mirëmbajë gjatë Periudhës së Koncesionit një impiant për përpunimin e ujërave të zeza në aeroport, me qëllim trajtimin e të gjitha ujërave të zeza para se ato të shkarkohen në ujrat natyrore. Impianti i përpunimit të ujërave të zeza do të ndërtohet në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm dhe me kapacitet maksimal të mjaftueshëm për mbulimin e nevojave të Terminalit që nga faza e parë deri në fundit të zgjerimit të tij.
- 11.3.2 Impianti i përpunimit të kanalizimeve të Aeroportit do të ketë kapacitet përpunimin sipas të dhënave të para-projektimit të një ngarkese për deri në 360 mijë pasagjere në vit dhe duhet të zgjerohet sipas nevojave të trafikut ajror të pasagjerëve në Aeroport nëse kalohet ky nivel në mënyrë progresive.

- 11.3.3 Impianti i përpunimit të ujërave të zeza do të projektohet me kapacitet për të trajtuar edhe ujërat e zeza që do të shkarkohen nga avionët.
- 11.3.4 Sistemi kanalizimeve për ujërat e zeza do të krijohet nga Konçesionari si një sistem i ri i veçantë pa lidhje me pikat sipërfaqësore të kullimit.
- 11.3.5 Sistemi i kanalizimeve për ujërat e bardha do të mbledhë ujërat e ndenjtur të Terminalit. Në këtë sistem do të lidhen të gjitha hapësirat e ndërtuara në Aeroport. Ujërat e zeza të mbledhura në Aeroport do të shkarkohen në impiantin e përpunimit të ujërave të zeza të instaluar nga Konçesionari.

11.4 Telekomunikacionet

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

12. Rrugët e aeroportit dhe Parkingu

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

13. Sistemi i Ndricimit të Pistës

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

- 13.7 Konçesionari do te jetë përgjegjës për funksionimin, mirëmbajtjen, zëvendësimin dhe kurdo e nevojshme në rastet e zgjerimit të rrugëve të shtruara, të zgjeroje të gjithë ndriçimin e përdorueshëm në Aeroport.
- 13.8 Sistemi i ndriçimit që Konçesionari do të instalojë në truallin e aeroportit kompozohet nga sa më poshtë parashtrohet:
- 13.8.1 Ndriçimi i Pistës do të përfshijë anët e pistës, fundin e pistës dhe dritat kufizuese te pistës;
 - 13.8.2 Ndriçimi i rrugëve lidhëse (*taxiways*) do të përfshijë ndriçimin e skajeve të rrugëve lidhëse dhe dritat kufizuese të rrugëve lidhëse;
 - 13.8.3 Sinjalizimet udhëzuese e rrugëve lidhëse (*taxiways*);
 - 13.8.4 Projektimi, ndërtimi, komisionimi, zhvillimi dhe mirembajtja e paisjeve në stacionin e ndriçimit;
 - 13.8.5 Instalimi i paneleve të kontrollit dhe monitorimit të sistemit të ndriçimit në Kullën e kontrollit të trafikut ajror dhe stacionin e ndriçimit;
 - 13.8.6 Mbrojtja kabllore dhe tokëzimi/ rufepritëset.
- 13.9 Të gjitha sistemet dhe pajisjet do të projektohen nga Konçesionari që të plotësojnë kushtet e ICAO për CAT I të sistemeve të ndriçimit të afrimit me precizion në pistë dhe rrugët lidhëse dhe t'i shërbejë funksionimit të pistës për mbërritjen dhe largimin në të dy drejtimet.
- 13.10 Konçesionari do të garantojë që të gjitha pajisjet e dorëzuara të jenë në përputhje me praktikën e standardet ndërkombëtare dhe të kenë besueshmëri në përdorim; kjo e provuar në aeroporte kryesore ndërkombëtare të BE.
- 13.11 Ndriçimet e përshtatshme për anët e pistës për CAT I të instaluar në të dyja anët e pistës do të kontrollohen dhe mirëmbahen nga Konçesionari kurdo që të jetë e nevojshme.
- 13.12 Ndriçimi i fundit të pistës do të instalohet dhe mirembahet nga Konçesionari në të dyja anët e pistës. Dritat e fundit të pistës do të jenë një-drejtimeshe dhe do të japin dritë të kuqe me intensitet të ndryshueshëm në drejtimin e pistës. Dritat e fundit të pistës do të jenë të lidhura me qarqet e dritave në anët e pistës dhe do të kontrollohen së bashku.
- 13.13 Ndriçimin e pragut të pistës (*threshold light*) do të instalohet nga Konçesionari në të dyja skajet kënd-drejta me akset e pistës.
- 13.14 Ndriçimi shumë drejtimesh i aneve të rrugëve lidhëse (*taxiways*) do të sigurohet nga Konçesionari në anët e rrugëve lidhëse.
- 13.15 Dritat ruajtëse të Pistës (*për ndalimin e avionit para se të futet në pistë*), do të instalohen nga Konçesionari në të gjitha pozicionet ku këto rrugë lidhëse të cojnë në pistë në përputhje me ICAO Shtojca 14. Dritat ruajtëse të pistës përbëhen nga dy çifte dritash të verdha një drejtimesh me rele alternative të vendosura në të dyja anët e rrugës lidhëse.
- 13.16 Shenjat drejtuese të rrugëve lidhëse do të sigurohen nga Konçesionari, në përputhje me ICAO Shtojcën 14, dhe do të përmbajnë shenja detyruese dhe informuese (*shenja vendndodhje, shenja drejtimi dhe shenja destinacioni*). Të gjitha shenjat udhëzuese të rrugëve lidhëse do të ndriçohen nga brenda dhe do të jenë të montuara në nyja bashkuese të thyeshme më qëllim që të sigurojnë pamje të qartë për pilotët që afrohen shenjës, duke ruajtur distancën nga anët e rrugëve të asfaltuara, mbështetëset e motorit dhe shfryrjet e tepërta të motorëve.
- 13.17 Të gjitha ndërtesat dhe strukturat ekzistuese në hapësirën e aeroportit që përbejnë pengesa sipas ICAO Shtojca 14, do të shënohen me drita pengesash nga Konçesionari (*ose Albcontrol në rastin e strukturave dhe ndërtesave të kontrollit të trafikut ajror ose ndërtesave dhe strukturave të tjera nën kontrollin e Albcontrol, ose të palëve të treta*).
- 13.18 Ndriçimi me prozektore i Vendqëndrimit të Avionëve (*apron*) do të sigurohet nga Konçesionari në zonat e vendqëndrimit të pasagjereve dhe kargos. Ndriçimi i të gjitha vendqëndrimeve do të jetë në përputhje me ICAO-s Shtojca 14, seksioni 5.3.20 dhe të Manualit të Projektimit të Aeroporteve Pjesa 4: Mjetet Pamore.
- 13.19 Zona e qëndrimit të avionëve (*apron*) do të ndriçohet jo me pak se sipërfaqja e vendqëndrimit të avionit kurdo që kjo sipërfaqë është operacionale. Instalimet e prozektoreve të dritës do të jetë në shtylla të ngritura në një vijë të drejtë përgjatë vendqëndrimit të Avionëve. Lartësia me e madhe e shtyllave parashikohen të jetë përafërsisht 25 m.

14. Mbrojtja nga zjarri dhe shpëtimi

- 14.1 Konçesionari do të sigurojë pajisje të mbrojtjes nga zjarri dhe të shpëtimit në përputhje me standardet e përcaktuara në Shtojca 14 të ICAO-s dhe Manualin e Shërbimeve të Aeroportit të ICAO-s Pjesa 1.
- 14.2 Konçesionari do të projektojë, sigurojë dhe mirëmbajë pajisjet kundra zjarrit për shpëtimin e Aeroporteve të Kategorisë 7.
- 14.3 Konçesionari do të sigurojë nivelin e pajisjeve kundra zjarrit në përputhje të plotë me ICAO Shtojca 14 gjatë Periudhës së Koncesionit sipas zgjerimit të trafikut dhe të Aeroportit.
- 14.4 Konçesionari do të projektojë, ndërtojë e mirëmbajë një stacion zjarrfikësesh në Aeroport për të strehuar pajisjet, personelin dhe automjetet kundra zjarrit.
- 14.5 Projekti dhe vendndodhja e stacionit të zjarrfikësve do të përcaktohet në Masterplanin e përditësuar të Aeroportit.
- 14.6 Konçesionari do të sigurohet që vendndodhja e stacionit të zjarrfikësve dhe pajisjeve kundra zjarrit do të lejohet që veprimet të ndërmerren në afatet kohore si vijon; *dy minuta, dhe të mos kalojnë tre minuta për të arritur secilën anë të pistës, si dhe të gjitha pjesët e tjera të qarkullimit, në kushte optimale të zonës së operimit të avionit dhe shikueshmërisë.*
- 14.7 Konçesionari do të sigurohet që stacioni i zjarrfikësve do të këtë një njësi kundra zjarrit dhe për shpëtimin, me pajisjet përkatëse për strehimin dhe mbrojtjen e automjeteve, anëtarëve të ekuipazhit dhe ato shërbime operacionale të nevojshme për të siguruar aftësimin e tyre të vazhdueshëm për t'iu përgjigjur në kohe e me efektivitet në raste urgjencash.
- 14.8 Konçesionari do të sigurohet që një inspektor sigurimi do të kryejë në mënyrë të rregullt kontrole të shërbimeve kundra zjarrit dhe të shpëtimit në Aeroport. Rezultatet e këtyre kontrolleve do të vihen në dispozicion të organeve përkatëse shtetërore, me kërkesë të këtyre të fundit.
- 14.9 Konçesionari do të hartojë dhe testojë procedurat e emergjencave në Terminal duke siguruar dalje në raste zjarri dhe tabela të mjaftueshme informuese.

15. Administrimi Operacional pas fillimit të operimeve

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

- 15.7 Konçesionari do të monitorojë të gjitha veprimtaritë tregtare në zonën e Aeroportit dhe do të garantojë që këto veprimtari nuk pengojnë funksionimin e Terminalit.
- 15.8 Konçesionari do të garantojë që hapësirat, pajisjet dhe personeli janë të mjaftueshëm për të mundësuar funksionimin eficient të Terminalit.
- 15.9 Konçesionari do të garantojë shërbim deri nënjëzet e katër orë administrim dhe mbikëqyrje të funksionimit të terminalit, njëkohësisht do të sigurojë që proceset të kryhen brenda Terminalit sipas standardeve të Nivelit të Shërbimit C të IATA.
- 15.9.1 **Biletaria:** Konçesionari do të sigurojë praninë e zyrave të biletarisë për të pajisur pasagjerët me bileta në përputhje me kërkesat për një shërbim të tillë.
- 15.9.2 **Check-in:** Konçesionari do të sigurojë praninë e mjaftueshme të sporteleve *check-in*, pajisjeve dhe personelit në përputhje standartet e IATA për Nivelin e Shërbimit, i cilinë çdo kohë nuk do të jetë më poshtë se Nivelin C.
- 15.9.3 **Salla e Biznesit:** Konçesionari do të projektojë, ndërtojë dhe vërë në përdorim një sallë biznesi, me regjim hyrje të mbyllur vetëm për pasagjeret e klasit të biznesit të shoqërive ajrore, apo për çdo pasagjer që do ta përdorë këtë shërbim përkundrejt pagesës.
- 15.9.4 **Embarkimi dhe zbarkimi nga Avioni (Gate boarding dhe De-boarding):** Konçesionari do të sigurojë praninë e personelit të mjaftueshëm për embarkimin dhe zbarkimin e pasagjereve në/nga avioni për të gjitha fluturimet për dhe nga Aeroporti Vlorës, në mënyrë që të arrihet të përmbushet në kohë dhe me efikasitet udhëtimi hyrës dhe dalës nga Aeroporti i pasagjereve.
- 15.9.5 **Pika e Transferimit:** Konçesionari do të krijojë nese është e nevojshme dhe plotësojë me personel pikën e transferimit/ (*transiti*).
- 15.9.6 **Sendet të humbura dhe të gjetura:** Konçesionari do të ngrejë dhe operojë një qendër për sendet e humbura dhe të gjetura, me personel të përgatitur për të përdorur *sistemin botëror të gjetjes së bagazheve*.
- 15.9.7 **Qendra e Shërbimeve për Pasagjerët në Terminal:** Konçesionari do të plotësojë me personel një qendër informacioni në Terminal me objektiv mbikëqyrjen e Terminalit; një tryeze informacioni për përdoruesit e aeroportit; dhe një central telefonik për të dhënë informacion për klientët e brendshëm dhe të jashtëm në të cilën të bëhen të gjitha lajmërimet për publikun.
- 15.10 Konçesionari do të sigurojë personel me përgatitje të shumëfishtë (*për të gjitha llojet e shërbimeve, duke përfshirë e pa u kufizuar në, check-in, sendet e humbura dhe të gjetura, embarkimin për pasagjeret, tryezat e informacionit, centralin e lajmërimeve publike dhe atë telefonik*), formalisht të çertifikuar, për pasagjeret dhe terminalin, të përgatitur e formalisht të trajnuar për raste urgjencash, dhënie e ndihmës së parë dhe për ekzekutimin e procedurave të evakuimit.
- 15.11 Konçesionari do të sigurojë shërbimin për pasagjerët me aftësi të kufizuar me anë të personelit të dedikuar për të dhënë ndihmë profesionale.
- 15.12 Konçesionari do të sigurojë personel të pranishëm në qendrën e informacionit që administron e trajton ankesat e pasagjereve.
- 15.13 Konçesionari do të sigurojë shërbimet tokësore si vijon, që do të ofrohen nga ana e Aeroportit në përputhje me nevojat dhe fluksin e avionëve që shfrytëzojnë Aeroportin:
- 15.13.1 Përpunimi i avionëve;
- 15.13.2 Furnizimi me karburant i Avionëve;
- 15.13.3 Ngarkimi dhe shkarkimi Avionëve;
- 15.13.4 Kontrolli i ngarkesës;
- 15.13.5 Heqja e Akullit;
- 15.13.6 Koordinimi i fluturimeve dhe administrimi i ekuipazheve;
- 15.13.7 Transport në tokë;
- 15.13.8 Pastrimi i avionëve, banjave dhe furnizimi me ujë.
- 15.14 Konçesionari do të sigurojë personel të mjaftueshëm dhe të përgatitur si dhe pajisjet e nevojshme për të mbuluar veprimtaritë në Aeroport. Fluksi i pasagjereve dhe avioneve do të monitorohet vazhdimisht nga

Konçesionari për të siguruar praninë efiçente të burimeve të mjaftueshme njerëzore dhe pajisjeve për shërbimet në tokë e strukturave të tjera transportuese në shërbim të pasagjerëve.

- 15.15 Konçesionari do të sigurojë mbikqyrje të vazhdueshme të vazhdueshme të zones së operimeve për të siguruar që ato të jenë të parrezikshme, të sigurta dhe efiçente.
- 15.16 Shërbimet e ofruara nga dhe ne emër të Konçesionarit në Aeroport duhet të jenë në përputhje me Marrëveshjen/t e Nivelit të Shërbimit që do të nënshkruhet/n dhe secila shoqëri ajrore do të këtë të drejtën të shërbehet me të njëjtin standard në të gjitha veprimtaritë e përpunimit në tokë.
- 15.17 *Embarkimi*: Konçesionari do të sigurojë personel të mjaftueshëm të pranishëm në hyrjet për embarkimin e pasagjerëve në avion në mënyrë që të sigurojë mbërritjen e pasagjerëve në avionët përkatës në kohën e duhur e për rrjedhojë të sigurojë që avionët të jenë në gjendje të ngrihen në kohën e planizuar/të miratuar. Konçesionari do të sigurojë praninë e një numri të mjaftueshëm autobuzësh aeroportualë në përputhje me nevojat për transportin e pasagjerëve në vendqendrimet më të largëta me konsideratë të veçantë për pikun e fluksit.
- 15.18 *Zbarkimi*: Konçesionari do të sigurojë praninë e autobusëve në mbërritjen e avionëve, në përputhje me nevojat për transportin e pasagjerëve nga vend-qendrimet më të largëta të avionëve, me konsideratë të veçantë për pikun e fluksit. Ky proces do të mbulohet me autobuzë suplementarë.
- 15.19 Konçesionari do të sigurojë personelin e nevojshëm dhe të specializuar në të gjitha etapat (embarkim / zbarkim) për të shoqëruar të gjithë pasagjerët, me vëmendje të shtuar për personat me aftësi të kufizuara.
- 15.20 Konçesionari do të garantojë që hapësira e qarkullimit brenda sallës së mbërritjes së bagazheve të jetë në përputhje standardet e IATA për Nivelin e Shërbimit, i cili në çdo kohë nuk do të jetë më poshtë se Nivelin C.
- 15.21 Konçesionari do të sigurojë standardet e dorëzimit të bagazheve në përputhje me shtojcën e vlerësimit të performancës. Për këtë qëllim, Konçesionari do të sigurojë sa më poshtë:
 - 15.21.1 Konçesionari do të sigurojë dhe vërë në përdorim një sistem manual për përpunimin e bagazheve që ushqehet nga sportelet *check-in*, në kuadër të embarkimit. Ky sistem do të përfshijë instalimin e një makinerie të brendshme për kontrollin me ekranizim 100% të bagazheve.
 - 15.21.2 Konçesionari do të sigurojë dhe vërë në përdorim gjithashtu një sistem të dytë për përpunimin e bagazheve që do të aktivizohet gjatë periudhave me ngarkesë të madhe, e gjithashtu do të përpunojë bagazhet me përmasa të mëdha (AOG).
 - 15.21.3 Konçesionari do të përdorë këtë sistem të dytë të përpunimit të bagazheve për të veçuar fluturimet me rrezikshmëri të lartë që kërkojnë masa sigurie shtesë. Sistemi do të përdoret gjithashtu si mbështetje nëse sistemi kryesor i kontrollit të bagazheve pëson probleme teknik.
 - 15.21.4 Konçesionari do të përlogarisë numrin e rripave të nevojshëm për mbledhjen e bagazheve bazuar në numrin e pasagjerëve në oren pik. Secili nga rripat do të këtë një sistem të ndarë konvejeri.
- 15.22 Konçesionari do të garantojë që përpunimi i kargos dhe i postës të realizohet sipas Manualit të Përpunimit në Aeroport të IATA-s AHM 300. Konçesionari do të sigurojë personel të mjaftueshëm për përpunimin e kargos dhe postës në çdo kohë e në përputhje me nevojat e volumin.
- 15.23 Konçesionari do të garantojë përputhje të përhershme me Standardet dhe Praktikat e ICAO-s Aneksi 14 Volumi I. Mbikqyrja e vazhdueshme do të realizohet nëpërmjet kontrolleve të planizuara për çështje të veçanta që do të ndërmerren në Aeroport. Të dhënat e gjetjet do të azhurnohen dhe do të'i paraqiten për rishikim AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) së bashku me planin e veprimit.
- 15.24 Konçesionari do të prodhojë dhe përditësojë rregullisht manualin e parkimit të avionit në mënyrë që të sigurojë që Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP) të pasqyrojë saktësisht hollësitë e pozicionimit të avionit në vendqendrim.
- 15.25 Konçesionari do të vërë në funksionim një zyre operative në aeroport e cila do të shërbejë si qendër kontrolli për aeroportin në tërësi; si brenda dhe jashtë rrethimit. Konçesionari do të garantojë që zyra operative e aeroportit të këtë personel disponibël deri në 24 orë si dhe jetë e pajisur me sisteme dhe pajisje të nevojshme për një operim sa më efiçent.
- 15.26 Konçesionari do të garantojë që i gjithë personeli aeroportual të ketë trajnimin e duhur formal e që punonjësit e të jenë të aftë të kryejnë shumë detyra.

- 15.27 Situatat e emergjencës do të koordinohen nga Zyra Operative e Aeroportit. Konçesionari do të sigurojë një ambient në Ndërtesën e Terminalit për t'u përdorur në rastet e trajtimit të situatave të emergjencës.
- 15.28 Konçesionari do të sigurojë, pajisë dhe staf të trajnuar për Zyrën e Ndihmës së Shpejte, me qëllim garantimin e shërbimeve të shpejta parësore mjeksore për pasagjeret dhe Përdoruesit e Aeroportit në përputhje me legjislacionin në fuqi.
- 15.29 Konçesionari do të garantojë ngritjen e një pike kontrolli mjeksor në zonën mbërritjes me qëllim zbatimin e kushteve karantinës, në rast nevojë. Pajisja me personel e kësaj pike të kontrollit mjeksor do të jetë përgjegjësi e Qeverisë Shqiptare.
- 15.30 Konçesionari do të negociojë një Marrëveshje për Nivel Shërbimi (SLA) me Autoritetin Doganor Shqiptar për të siguruar mjaftueshmeri të personelit në pikën doganore aeroportuale dhe lejin e qarkullimit të lirë të pasagjerëve në Terminal.
- 15.31 Konçesionari do të garantojë standardet (*e gjelbra dhe te kuqe*) në pikat doganore e në të ardhmen do të përfshijë shiritat blu kur dhe në qoftë së Shqipëria do të anëtarësohet në Bashkimin Evropian.
- 15.32 Konçesionari do të garantojë praninë në terren të personelit të nevojshëm për trajtimin dhe lëvizjet e personave VIP duke përfshirë edhe personelin për kontrollin e sigurisë.
- 15.33 Organizimi i fluturimeve VIP dhe autorizimet e personave të lejuar të hyjnë në hapësirat VIP do të jetë përgjegjësi e Qeverisë së Shqipërisë.

16. Manuali Operacional i Aeroportit

- 16.1 Manuali i Përditësuar Operacional i Aeroportit ("UAOM") do të përgatitet nga Konçesionari dhe do të përfshijë informacionin, procedurat dhe udhëzimet e nevojshme që personeli duhet të përmbushë, në kuadër të realizimit të detyrave, në mënyrë të tillë që të garantojë se përdorimi i Aeroportit nga avionët është i sigurt. UAOM ka të paktën të dhënat e mëposhtme:
 - 16.1.1 *Hyrja*: Hollësitë e Statusit Ligjor, procedurat për shpërndarjen dhe cilësinë për ndryshimin e UAOM.
 - 16.1.2 *Administrimi Teknik*: Hollësitë e emrit dhe adresës së plotë të aeroportit, koordinatat (*Pika e Referencës së Aeroportit*), emrat dhe postet e personelit kryesor, procedurat për shpalljen e informacionit të Aeroportit, procedurat për kontrollin e punimeve, procedurat për largimin e avionëve, dhe procedurat për kontrollin e mirëmbajtjes dhe vendqëndrimit, furnizimi me karburant, etj.
 - 16.1.3 *Karakteristikat e Aeroportit*: Të dhënat e përgjithshme të mbikëqyrjes së Aeroportit, hollësitë e ndonjë pengese që mund të ndikojë në funksionimin, hollësitë e rrugëve të shtruara dhe fortësia mbajtëse të pistës, të dhënat mbi rrugët lidhëse dhe vendqëndrimet. Të dhëna për përlogaritjen e distancave të shpallura dhe daljeve, si dhe të metodave e procedurave për përlogaritjen e objekteve të përkohshme që mund të bëhen pengesë në brezin jeshil të pistës, rrugët transite, të afrimit dhe të uljes.
 - 16.1.4 *Procedurat e Funksionimit*: Procedurat për kontrollet rutine dhe raportet për Aeroportin. Procedurat për matjen e kushteve të fërkimit të pistës dhe rrugëve të tjera të shtruara. Procedurat për kontrollin e shpendëve, të pistës, rrugëve lidhëse dhe pastrimin e vendqëndrimit.
 - 16.1.5 *Shërbimet e Shpëtimit dhe kundra Zjarrit ("RFFS")*: Kategoria e funksionimit të RFFS, hollësitë e pajisjeve fikëse. Numri i personelit të përgatitur e formalisht të çertifikuar, procedurat e emergjencës dhe kushtet e përgatitjes për ofrimin e shërbimit.
 - 16.1.6 *Shërbimet Mjekësore*: Hollësitë për ofrimin e shërbimeve mjekësore, lista e personelit dhe pajisjeve të pranishme.
 - 16.1.7 *Ndriçimi i Aeroportit*: Një përshkrim i shkurtër i ndriçimit të Aeroportit, metoda e funksionimit, metoda e regjistrimit të kontrolleve dhe mirëmbajtjes. Vendndodhja dhe përdorueshmëria e ndriçimit për pengesat brenda dhe jashtë Aeroportit. Masat e marra për furnizim me energji elektrike rezervë.
 - 16.1.8 *Administrimi i Trafikut Ajror*: Sistemi për administrimin e trafikut ajror në tokë. Rregullat për zgjedhjen e pistës në përdorim, rrugëve lidhëse, pista e përshtatshme për përdorim në rast incidenti ose aksidenti në Aeroporte. Njoftimi i procedurave për reduktimin e zhurmave, shpallja e kërkimit dhe shpëtimit. Metodat e raportimit dhe shpërndarjes së informacionit meteorologjik.

16.1.9 *Pajisjet e Komunikimit dhe Lundrimit*: Përshkrimi dhe udhëzimet për përdorim të komunikimeve ajër/tokë dhe atyre me radio tokësore funksionale që nuk mbulohen nga ATC. Përshkrimi i procedurave të operimit lidhur me infrastrukturën e navigimit ajror.

17. Sistemi Menaxhimit të Sigurisë së Aeroportit

- 17.1 Konçesionari do të përgatisë një Sistem të Menaxhimit të Sigurisë në Aeroport që përfshin sa më poshtë:
- 17.1.1 Dokumentacionin e sigurisë në lidhje me UAOM dhe me procedurat e sigurisë.
 - 17.1.2 Sistemi i mbledhjes së të dhënave dhe raportimit në lidhje me aspektet e sigurisë.
 - 17.1.3 Vlerësimi i të dhënave të aeroportit dhe përcaktimi i modelit.
 - 17.1.4 Veprimet e rekomanduara për sigurinë.
 - 17.1.5 Legjislacioni për sigurinë profesionale dhe legjislacioni për shëndetin në përputhje me direktivat e BE dhe praktikat e standardet më të larta ndërkombëtare.
 - 17.1.6 Të gjithë Përdoruesit e Aeroportit do të duhet të përmbushin kushtet e paraqitura në lidhje me sigurinë sipas Kontratës së Koncesionit.
 - 17.1.7 Konçesionari do të caktojë një personel sigurie për të kryer një kontroll të rregullt që të sigurohet përmbushja e kushteve të sigurisë gjatë gjithë periudhës së Koncesionit.
 - 17.1.8 Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Aeroport do të rishikohet çdo vit dhe do të përditësohet nga Konçesionari për të siguruar përmbushje të standardeve dhe praktikave më të mira kombëtare dhe ndërkombëtare. Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Aeroport do të jetë në përputhje me Dokumentin 9774 të ICAO-s në lidhje me Manualin e Certifikimit të Aeroporteve.

18. Mirëmbajtja e Aeroportit

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

| | |
|----------|---|
| Niveli 1 | Kontrolle rutinë të përditshme të pistës dhe të rrugëve lidhëse e vendqëndrimeve të avionëve nga personeli i funksionimit të Aeroportit do të përfshijnë ndriçimin për afrimin, pistën, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimin. |
|----------|---|

| | |
|----------|--|
| Niveli 2 | Një kontroll i hollësishëm nga njesitë operacionale të aeroportit çdo javë sipas një grafiku të paracaktuar. Ky kontroll, i cili do të realizohet me ecje në terren, do të mbulojë të gjitha elementet që përfshihen në kontrollin e Nivelit 1 por do të përqendrohet sidomos në: <ul style="list-style-type: none"> - Sigurimin e instalimeve të dritave dhe shtrëngimin e vidhave të sigurisë. - Ndriçimin për kushtet ose afrimin dhe kabllot lidhëse (në baze mujore). |
| Niveli 3 | Kontrollet e ekipit të administrimit të funksioneve duke mbuluar të gjitha zonat e Aeroportit mbi bazë tre-mujore. |

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

19. Administrimi i Cilësisë

19.1 *Marrëveshjet e Nivelit të Shërbimit*

19.1.1 Konçesionari do të përgatisë Marrëveshje të Nivelit të Shërbimit (SLAs) për të gjithë Subjektet të cilët do të ofrojnë shërbime në Aeroport bazuar në Standardet e kërkuara dhe praktikat më të mira, dhe do të shprehë qartë standardet e përmbushjes, tarifat e shërbimit, dhe përgjegjësitë e secilit organizëm që operon në Aeroport nga nisja e operimeve si me poshtë:

- 19.1.1.1 Kontrollori i shërbimit të trafikut ajror;
- 19.1.1.2 Policia e Shtetit (shërbimet e kufirit dhe migracionit / shërbimet rrugore);
- 19.1.1.3 Doganat
- 19.1.1.4 Zjarrefikesat dhe shërbimet shpëtuese
- 19.1.1.5 Shërbimet meteorologjike;
- 19.1.1.6 Ofrues të shërbimeve të tjera (shtetërore ose private)
- 19.1.1.7 Siguria në aviacion në aeroport;
- 19.1.1.8 Organizimi i shërbimit në toke;
- 19.1.1.9 Kontraktori i mirëmbajtjes;
- 19.1.1.10 Shoqëritë ajrore; dhe
- 19.1.1.11 Të tjera

19.1.2 Të gjitha Marrëveshjet të Nivelit të Shërbimit (SLAs) të propozuara për tu lidhur me Organet Shtetërore do t'i dërgohen në format përfundimtar, me përkthim në gjuhën shqipe nëse gjuha e projektit nuk është shqipja.

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

19.2 *Vlerësimi i kënaqësisë së klientit:*

19.2.1 Konçesionari do të punësojë personel për administrimin e cilësisë. Personeli do të mbledhë e përpunojë informacion mbi baza ditore dhe do t'iu përgjigjet të gjitha ankimeve dhe rekomandimeve të klientëve.

19.2.2 Konçesionari do të zhvillojë takime të rregullta me Përdoruesit e Aeroportit për të diskutuar çdo ankesë ose ide për përmirësimin e funksionimit të aeroportit kur kërkohet.

19.2.3 Personeli i Konçesionarit për Administrimin e Cilësisë do të drejtojë vëzhgime në Aeroport me qëllim që vlerësimin e nivelit të shërbimit të ofruar.

19.3 *Administrimi Mjedisor*

19.3.1 Konçesionari do të hartojë një plan administrimi mjedisor ("EMP") që të adresojë problemet mjedisore në Zonën e Koncesionit, dhe për të siguruar përputhje me EMP, si në vijim:

19.3.1.1 *Zvogëlimi Nivelit te Zhurmave;*

- a) Shpallja e programeve te vëzhgimit te zhurmës dhe procedurave te shmangies se zhurmave ne bashkëpunim me te gjithë përdoruesit e aeroportit
- b) Komunikime me autoritetet kompetente dhe bashkësinë lokale ne lidhje me zhurmat e avionëve

19.3.1.2 Shpallja e një programi për cilësinë e ajrit, duke përfshirë

- a) Optimizmin e shërbimit ne toke / veprimtarive për te shmangur rrathët dhe si rezultat te minimizojnë konsumin e vajgurit dhe ndotjen e ajrit *dhe*
- b) Matjet e cilësisë se ajrit

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

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

19.6 Prezantimi i standardeve te detyruesheme mjedisit për te gjithë Subjektet qe operojnë brenda Zonës se Koncesionit si dhe kontrollet e mjedisit te përvitshme.

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

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

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

19.10 Nxitja e ndjeshmërisë mjedisore te publiku i gjere.

19.11 Zbatimi i EMP dhe rezultatet do te botohen për vit nga Konçesionari ne Raportin Mjedisor.

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

19.12.1 Shtojca 16, Konventa e Aviacionit Civil Ndërkombëtare (Konventa e Chicago) te ICAO-s, e nënshkruar me 7 Dhjetor 1944 ne formën e tanishme.

19.12.2 Komunitetit Ekonomik Evropian: Direktiva e Këshillit 85/337/EEC e 27 Qershorit 1985 mbi vlerësimin e efekteve te projekteve publike dhe private ne mjedis e ndryshuar me Direktivën e Këshillit 97/11/EC e 3 Mars 1997.

19.12.3 UNECE Konventa e Vlerësimit te Ndikimit ne Mjedis ne Kontekst Ndërkufitare (mbledhur ne Espoo / Finlandë, me 25 Shkurt 1991).