

AEROPORTI INTERNACIONAL I SARANDËS (SIA)

KËRKESA TEKNIKE

Koncesionari do t'i referohet kushteve të mëposhtme, por pa u kufizuar në, me qëllim të përfundimit dhe përsosjes së punimeve, produkteve dhe shërbimeve në kuadër të ndërtimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Sarandës (SIA), duke vepruar dhe mirëmbajtur, në çdo kohë, praktikat dhe standardet e azhuruara ICAO, EC, EASA, EN, ICE, BS (kjo e fundit kur është e zbatueshme).

1. Projektimi Teknik

- 1.1 Para fillimit të punimeve, bazuar në Planin Përdorimin e Tokës (Master Plani i Nivelit të Lartë) të Aeroportit Ndërkombëtar të Sarandës, Koncesionari do të përgatisë, Projektimin e Detajuar si dhe Master Planin e Aeroportit, duke përfshirë terminalin e pasagjerëve, rrugët e sigurisë së perimetrit, rrugët e lidhese te pistes me vendqendrimin e avionit, rrugët e automjeteve përbrenda, vendqendrimin e avioneve, pistën, kullën e kontrollit të trafikut ajror, parkingjet, ndërtesën administrative. Për të gjitha ambientet e përmendura, Koncesionari duhet të paraqesë vizatimet përkatëse.
- 1.2 Një Plan i Përgjithshëm i Zonës së Terminalit (ndërtesa dhe platforma dhe vizatimet përkatëse).
- 1.3 Një Koncept Projekt i ndërtesës së Terminalit të pasagjerëve që tregon përmasat e secilës zonë veçmas sipas vizatimeve përkatëse, dhe bashkimin e një planifikimi të tillë nëse ndërtimi i terminalit do të tërhiqet nga faza.
- 1.4 Përshkrimi i mënyrës së ndriçimit dhe specifikimi i llojit të ndriçimit për Terminalin e Pasagjerëve, si dhe të gjitha zyrat dhe vendet publike dhe kullën e kontrollit të trafikut ajror, në përputhje me vizatimet përkatëse.
- 1.5 Perspektiva e ndërtimit të Terminalit të Pasagjerëve dhe Kullës së Kontrollit të Trafikut Ajror sipas vizatimeve përkatëse.
- 1.6 Planifikimi i Trafikut të Aeroportit, duke shfaqur kapacitetin dhe specifikimin e rrugëve, si dhe drejtimin e taksive, autobusëve, të disponueshëm për pasagjerët që largohen dhe parkimin për makinat e pasagjerëve dhe personelin e aeroportit.
 - *Ajo përshkruan ndarjen e rrugëve në rruget brenda rrethimit te aeroportit dhe dhe ato jashte kesaj zone, si dhe masat e sigurisë në një kombinim të të dyjave. Ai gjithashtu tregon se si do të orientohet / lejohet trafiku në secilën fazë për Albcontrol dhe banorët lokalë (jashtë Zonës së Koncesionit).*
- 1.7 Planifikimi i detajuar i zbatimit të projektit.

2. Master Plani i Aeroportit

- 2.1 Koncesionari do të zhvillojë dhe azhurnojë vazhdimisht (çdo 5 vjet) Master Planin e Aeroportit Ndërkombëtar të Sarandës. Ky përmirësim duhet të përfshijë si minimum:
 - 2.1.1 Një plan kryesor afatgjatë që përshkruan zonat në zhvillim dhe përdorimin e tokës brenda dhe jashtë perimetrit të Aeroportit (airside dhe landside);
 - 2.1.2 Parashikimet e Trafikut; për pasagjerët, avionët si dhe parashikimet e tonazhit të ngarkesave, përfshirë periudhën e ngarkimit dhe diagramet;
 - 2.1.3 Vendodhjen e infrastruktures brenda zones se rrethimit (airside), rruget lidhes, vendqendrimi dhe pista;

- 2.1.4 Planifikimi i zonës së terminalit; terminali, hangaret dhe vizatimet e elementeve të terrenit;
 - 2.1.5 Infrastruktura mbështetëse; karburant, zjarrfikës dhe shpëtim, nënstacione;
 - 2.1.6 Qendren e perpunimit të mallrave dhe bagazheve;
 - 2.1.7 Ndërtesa e Administratës së Aeroportit;
 - 2.1.8 Vendodhjen e infrastruktures së navigacionit ajror, bazuar në të dhënat e marra nga Albcontrol, telekomunikacioni dhe ndriçimi;
 - 2.1.9 Siguria, që përfshin masat e marra në lidhje me sigurinë e njerëzve dhe mallrave kundër ndërhyrjeve të paligjshme;
 - 2.1.10 Rrugët lidhëse, rrugën perimetrale dhe rrugë të tjera brenda zonës së rrethimit (airside) taksit;
- 2.2 Master Planin e Aeroportit do të përfshijë një program zhvillimi me faza për Aeroportin për të përmbushur kërkesat e parashikuara të trafikut ajror gjatë periudhës së koncesionit.
- 2.3 Masterplani i aeroportit do të përfshijë një zonë të kufizuar për të mundësuar funksionimin e aeroportit.
- 2.4 Koncesionari do të përcaktojë vendndodhjen e impiantit të trajtimit të ujërave të zeza në Master Planin e Aeroportit.
- 2.5 Masterplani i Aeroportit do të përmbajë specifikime të hollësishme për pistën, rrugët lidhëse dhe vendqendrimin e avionëve. Master Planin mund të marrë në konsideratë një ndërtim me faza të pistës dhe rrugëve lidhëse, pa paragjykuar operacionet e pakufizuara të avionëve siç parashikohet në Kategorinë e Aeroportit 3C.
- 2.6 Master Planin e Aeroportit do të përfshijë një modul të llogaritjes së *Numrit të Klasifikimit të fortësisë së Shtresës (PCN) Trotuarit* PCN për pistën, rrugët lidhëse dhe vendqendrimin
- 2.7 Masterplani i Aeroportit do të kompletohet dhe do të paraqitet Autoritetit Kontraktues për shqyrtim dhe aprovim.
- 2.8 Koncesionari do të rishikojë dhe azhurnojë Master Planin e Aeroportit çdo pesë vjet.
- 2.9 Koncesionari do të zhvillojë dhe operojë Aeroportin gjatë periudhës së Koncesionit në përputhje me Master Planin e Aeroportit të Miratuar.

3. Terminali i udhëtarëve

- 3.1 Koncesionari do të projektojë, ndërtojë, komisionojë, operojë dhe mirëmbajë Ndërtesën e Terminalit në përputhje me Projektin Teknik të Miratuar dhe fazat e dakorduara të zhvillimit të tij.
- 3.2 Koncesionari do të sigurojë që Terminalin, pas fillimit të operacioneve dhe para fillimit të zgjerimit të tij, duhet të akomodojë jo më pak se **130 000** pasagjerë në vit, dhe ekuivalentin e 300 pasagjerëve në orë nën Nivelin e TPHP (Pasagjeri Total i Orës së Pikut)
- 3.3 Koncesionari do të sigurojë që pajisjet e nevojshme për Fazën 1 të Terminalit do të jenë të përshtatshme për të trajtuar nivelet e mëposhtme të trafikut të pasagjerëve në përputhje me Standardet:

TPHP (Total Peak Hour Passenger)	300	550	825
	Commencement of Operations after completion of the First Phase of the Terminal	Second Phase, 5 years after Commencement of Operations or when passengers numbers reach 300.000	Third Phase: 10 years Commencement of Operations or when passengers numbers reach 700.000
Number of passengers per year	130.000	300 000	700 000

- 3.4 Koncesionari do të sigurojë që gjatë Fazave të Funkcionimit të Terminalit, që standardet IATA të mbahen për nivelin e shërbimit (LoS) në përputhje me Manualin e Referencës për Zhvillimin e Aeroportit (ADRM), Edicioni i Njëmbëdhjetë, IATA, Mars 2019. Niveli i Shërbimit do të jetë "optimal", që do të thotë se ka hapësirë të mjaftueshme në lidhje me secilën nga zonat e përpunuesve dhe pasagjerëve. Koncesionari do të sigurojë që Terminali të projektohet dhe mirëmbahet me qëllim të zgjerimit të kapacitetit të Aeroportit në 2 milion pasagjerë në vit.
- 3.5 Koncesionari do të sigurojë që sipërfaqja totale e Fazës së Parë të Terminalit të Ri të jetë së paku 5,000 metra katrorë.
- 3.6 Koncesionari do të planifikojë (Faza I, Faza II dhe Faza III) në përputhje me kërkesat për dallim dhe përdorim në përputhje me standardet dhe praktikën e Bashkimit Evropian (*përfshirë, por pa u kufizuar në Marrëveshjen Shengen*) dhe do të zbatojë këto standarde dhe praktika sa herë që ato janë të zbatueshme në Shqipëri. Koncesionari do të respektojë standardet dhe praktikën shqiptare për sigurinë, kontrollin e kufirit (*emigracionin*) dhe zakonet.
- 3.7 Koncesionari do të sigurojë që aktivitetet e tregtisë me pakicë, të tilla si bare dhe restorante të jenë në dispozicion nga fillimi i operacioneve të terminalit.
- 3.8 Koncesionari do të sigurojë që Salloni i Biznesit të Terminalit do të jetë i disponueshëm për t'u përdorur nga fillimi i operacioneve të terminalit.
- 3.9 Koncesionari do të sigurojë lehtësira në Terminal për të përmbushur nevojat e stafit pa përfshirë stafin që punon në zonën e manovrimit.
- 3.10 Koncesionari do të projektojë hapësira për zyre në mënyrë të tillë që të sigurojë numrin e zyrave të përbashkëta dhe individuale të nevojshme për të përmbushur detyrat e kërkuara.
- 3.11 Hapësira e zyrës duhet të përfshijë tualete, kafene dhe elementë të tjerë të nevojshëm në një strukturë të tillë.
- 3.12 *Pajisjet Mekanike*
- 3.12.1 *Ftohja, ventilimi dhe ajri i kondicionuar*
- 3.12.1.1 Terminali do të ketë sisteme të ventilimit dhe kondicionimit të ajrit në mënyrë që të sigurohet temperatura e përshtatshme e ajrit në pajisjet e terminalit dhe zyrat administrative.
- 3.12.1.2 Zyrat e mbyllura brenda Terminalit duhet të pajisen me ventilator.
- 3.12.1.3 Në varësi të intensitetit të ftohjes së kërkuar, kapaciteti i këtij sistemi do të optimizohet nga Koncesionari me qëllim të kursimit të energjisë, me kusht që të ruajë një temperaturë të caktuar në hapësirën e brendshme.
- 3.12.1.4 Koncesionari do të sigurojë që temperatura e mjediseve të Terminalit gjatë sezonit të verës të mos kalojë 26 ° C. Temperatura e brendshme e Terminalit do të rregullohet bazuar në temperaturën e jashtme dhe nevojën për të mbajtur një nivel të përshtatshëm të temperaturës për i gjithë personelin që punon brenda terminalit, si dhe për të gjitha kategoritë e udhëtarëve. Sistemi i ftohjes duhet të projektohet pa tepcicë në sistem. Hapësira të mbyllura të aeroportit të standardeve më të ulëta, të tilla si magazina, zona me lagështi dhe impiante teknike, gjithashtu do të ajrosen. Aparatet për shtimin e lagështirës në ajër nuk do të merren parasysh.
- 3.12.1.5 Një sistem i integruar i menaxhimit të ndërtesës do të kontrollojë aftësitë e sistemeve mekanike të Terminalit.

3.12.2 *Punimet Hidraulike*

- 3.12.2.1 Koncesionari do të sigurojë zona sanitare (*tualete*) të pajisura me rezervuarë uji të montuar në mur, urina, lavamanë dhe pajisje të tjera në përputhje me standardet ndërkombëtare.
- 3.12.2.2 Koncesionari do të garantojë furnizimin me ujë të pijshëm të hidraulikëve dhe konsumatorëve përmes një rrjeti shpërndarës uji në ndërtesë. Uji i nxehtë do të sigurohet nga ngrohje elektrike individuale.
- 3.12.2.3 Koncesionari do të instalojë një sistem kanalizimi në terminal për të siguruar që ujërat e zeza të derdhen në kanalizimin e jashtëm.
- 3.12.2.4 Koncesionari do t'i sigurojë Terminalit një sistem kullimi.

3.12.3 *Mbrojtja Terminale nga Zjarri*

- 3.12.3.1 Ndërtesa e Terminalit, duke qenë e një natyre të veçantë, kërkon një sistem të avancuar të mbrojtjes nga zjarri. Koncesionari do të instalojë një numër të mjaftueshëm të aparateve për fikjen e zjarrit në Terminal.
- 3.12.3.2 Terminali do të sigurohet nga Koncesionari me një sistem mbrojtjeje spërkatës. Vetëm dhomat e mbyllura dhe zonat me rrezik të ulët nga zjarri mund të përjashtohen nga ky sistem.
- 3.12.3.3 Një numër i mjaftueshëm i hidrantëve dhe aparateve për fikjen e zjarrit do të instalohen në vende të dukshme dhe ato të përcaktuara në Terminal nga Koncesionari, në përputhje me standardet më të mira ndërkombëtare të projektimit të kërkuara dhe të çertifikuara për mbrojtjen nga zjarri.
- 3.12.3.4 Koncesionari do të sigurojë që sistemi mekanik i nxjerrjes së tymit në Terminal do të arrijë një shpejtësi ndryshimi të ajrit në 7 herë në orë dhe ky sistem do të rregullohet automatikisht.

3.12.4 *Pajisjet elektrike*

- 3.12.4.1 Të gjitha sistemet / pajisjet e mëposhtme do të sigurohen nga Koncesionari, përveç nëse parashikohet shprehimisht ndryshe në legjislacion dhe dokumente të tjera të dakorduara.
- 3.12.4.2 Kodet e mëposhtme janë të zbatueshme për Sistemet dhe Instalimet Elektrike:
 - 3.12.4.2.1 ICAO Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
 - 3.12.4.2.2 EN Standartet Evropiane
 - 3.12.4.2.3 BS Standartet Britanike
 - 3.12.4.2.4 IEC Komiteti Elektrik Ndërkombëtar
- 3.12.4.3 Terminali duhet të furnizohet me energji të tensionit të ulët ("LV"). Për konsumatorët e zakonshëm si spërkatësit, furnizimi me tension të mesëm mund të jetë një alternativë. Furnizimi dytësor i tensionit ("MV") do të përputhet me përshkrimin e rrjetit të jashtëm të energjisë.
- 3.12.4.4 Për furnizimin me tension të ulët në Terminal, Pikat e Shpërndarjes (MOBs) dhe Pikat e 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.

3.14 Një kablo rrjeti do të instalohet në Terminal duke filluar nga komunikimet qendrore të MOB brenda zonës së zyrës së Terminalit. Pajisjet qendrore të këtyre sistemeve do të vendosen në qendrën e të dhënave dhe do të vendosen aty ku është e nevojshme. Do të

- sigurohen të gjitha pajisjet e nevojshme aktive të sistemit, të tilla si serveri, routeri, nyjet, urat dhe çdo gjë me çështje dhe përdorim të ngjashëm.
- 3.15 Për qëllime të mbikëqyrjes, kamerat CCTV dhe monitorët për përdorim të mbikëqyrjes së brendshme dhe të jashtme duhet të sigurohen dhe mirëmbahen 24 orë në ditë.
- 3.16 Sistemi i Informacionit dhe Alertit të Fluturimit
- 3.16.1 Shfaqjet e ekranit të sheshtë duhet të vendosen mjaftueshëm në vende të përshtatshme, duke përfshirë:
- 3.16.1.1 Salla e nisjes,
 - 3.16.1.2 Lokali i biznesit,
 - 3.16.1.3 Zona e regjistrimit,
 - 3.16.1.4 Zona e Pritjes së Bagazheve,
 - 3.16.1.5 Salla e mbërritjes
- 3.17 Sistemi I Trajtimit të Bagazheve do të sigurohet, operohet dhe mirëmbahet nga Koncesionari ose nënkontraktorët e tij dhe do të plotësojë kushtet minimale ose më të larta të mëposhtme nëse ka.
- 3.17.1 Sistemi i Trajtimit të Bagazheve Terminale duhet të jetë i përshtatshëm për të trajtuar të paktën bagazhet me një gjatësi maksimale prej 1000 mm, një gjerësi prej 750 mm dhe një lartësi prej 650 mm. Pesha maksimale do të jetë 50 kg për bagazh. Ky sistem është krijuar për të funksionuar në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe kontrollin 100% të bagazhit. Metodot për trajtimin e bagazheve më të mëdha se kapaciteti i Sistemit të Trajtimit të Bagazheve do të sigurohen nga Koncesionari.
- 3.18 *Trajtimi i bagazheve për nisjet*
- 3.18.1 Të gjitha pikat e kontrollit të hyrjes duhet të jenë të pajisura me dy rripa transportues. Rripi i parë do të ketë një pajisje për kontrollin e peshës me ekran të dyfishtë, një për kontrolluesin dhe tjetri për pasagjerin, ndërsa rripi i dytë do të përdoret për të dërguar bagazhet në rripin kryesor transportues prapa dritareve të kontrollit.
- 3.18.2 Fundi i secilës prej rripave transportues duhet të jetë i pajisur me një qelizë fotoelektrike në mënyrë që secila prej bagazhit të cilin e kam ndalur derisa të shfaqet një hapësirë në rripin kryesor transportues, dhe pastaj valixhet të kalojnë në rripin kryesor transportues. Çdo rrip transportieri kryesor kalon përmes një pjese të rrotullave në zonën e kontrollit. Bagazhet më të mëdha mund të kontrollohen manualisht në dy tryezat për orët e ngarkesës.
- 3.18.3 Të gjitha bagazhet do të trajtohen si "të dyshimta" kur futen në Sistemin e Trajtimit të Bagazheve. Bagazhi nga kontrolli do të kalojë përmes rripit transportues në makinën e kontrollit. Imazhi i valixhes do të shfaqet në një ekran kompjuteri përmes të cilit kontrolluesi mund të vendosë nëse valixheja mund të kalojë apo është akoma "e dyshimtë". Të gjitha bagazhet "e dyshimta" mund të kontrollohen ose pastrohen me dorë me pasagjerin. Bagazhet e kontrolluara manualisht më pas futen në rripin e transportuesit. Kjo rrip transportieri do të transportojë të gjitha bagazhet përmes një copë rrotullimesh në një karusel. Në karusel, bagazhet do të rrotullohen derisa të vendosen në ndonjë prej karrocave në anën e karuselit.

3.19 *Trajtimi i bagazheve të mbërritjes*

3.19.1 Sistemi i Arritjes do të përbëhet nga minimumi një rrip transportues për bagazhet. Bagazhet e mbërritura mund të ngarkohen manualisht nga karrocet në pjesën e përforcuar të rripit transportues në zona jopublike dhe të transportohen në dhomën e bagazhit në zonën e mbërritjes. Në këtë zonë, pasagjerët mund të marrin bagazhet e tyre nga karuseli.

3.20 Koncesionari do të sigurojë dhe përdorë sistemet e provuara për sa i përket kapacitetit, funksionalitetit, besueshmërisë dhe qëndrueshmërisë për të gjitha procedurat e kontrollit të bagazhit, pasagjerëve dhe ngarkesave. Personeli i Sigurisë së Aeroportit (*kontrollorët dhe mbikëqyrësit*) do të trajnohen për përdorimin e këtyre pajisjeve.

3.21 *Ndriçimi*

3.21.1 Koncesionari do të sigurojë ndriçim të përshtatshëm në Terminal në mënyrë që ta bëjë përdorimin e këtij Terminali të kënaqshëm dhe të përshtatshëm për pasagjerët dhe personat që i ndjekin ata.

3.21.2 Koncesionari do të sigurojë pajisje orientuese në mënyrë që përdoruesit e terminalit të identifikojnë zonat me interes, hyrjet / daljet; dhe zona të veçanta, të tilla si zona e nisjes, check-in, zona e mbërritjes, kontrolli i kufirit, doganat dhe zonat tregtare. Ndhima e orientimit do të sigurohet nga një sistem i kuptueshëm lehtësisht i temperaturave të ndryshme të dritës për të theksuar zonat e mësipërme.

3.21.3 Ndriçimi i drejtpërdrejtë mund të përdoret gjatë mbërritjes, nisjes, doganës, kontrollit të sigurisë, kontrollit të pasaportës dhe lokaleve tregtare.

3.21.4 Ndriçimi indirekt mund të përdoret për të siguruar ndriçim i përgjithshëm në ndërtesën e Terminalit.

3.21.5 Pemët ose dekorimet jashtë Terminalit do të ndriçohen nga dritat e instaluar poshtë tyre.

3.21.6 Koncesionari do të përgatisë para zbatimit specifikimet e ndriçimit sipas kërkesave të mësipërme.

3.22 *Strukturimi*

3.22.1 Terminali do të formësohet në përputhje me Master Planin e Aeroportit.

3.22.2 Koncesionari do të paraqesë një pershkrim ndërtimor që do të jetë pjesë e *dizajnit teknik*.

3.22.3 Projektimi strukturor do të kryhet në përputhje me Normat Evropiane të Ndërtimit (Eurokodet).

4. Hapësira Operative të Terminalit

4.1 Koncesionari do të sigurojë që minimumi objektet e mëposhtme janë në dispozicion për përdorim në Terminal pas datës së hapjes së terminalit ose ndonjë date më të hershme në të cilën terminali i ri është i hapur për trafikun e pasagjerëve:

4.1.1 tryezat e regjistrimit dhe sistemi i terminalit të përdoruesit (në përputhje me Masterplanin);

4.1.2 ekranet e shfaqjes së informacionit;

4.1.3 energji elektrike në të gjitha prizat;

4.1.4 ndriçim elektrik;

- 4.1.5 ndriçimi emergjent;
- 4.1.6 ujë në të gjitha daljet dhe hedhjen e ujërave të zeza nga të gjitha daljet;
- 4.1.7 linjat telefonike me zë dhe të dhëna në të gjitha pikat e shitjes;
- 4.1.8 objektet e trajtimit të bagazhit në sallat e nisjes dhe mbërritjes;
- 4.1.9 tavolina e informacionit për hetimet e udhëtarëve dhe publikut;
- 4.1.10 objektet për doganat, kontrollin kufitar dhe shërbimet shëndetësore;
- 4.1.11 objektet e ndihmës së shpejtë dhe pajisjet e duhura mjekësore;
- 4.1.12 kioska telefonike publike;
- 4.1.13 tualete (meshkuj, femra dhe persona me aftësi të kufizuara);
- 4.1.14 lehtësi këmbimi valutor;
- 4.1.15 objektet e makinave me qira
- 4.1.16 objektet e kontrollit të rrezeve x të bagazhit;
- 4.1.17 pajisje për zbulimin e metaleve, eksplozivëve dhe sendeve të paautorizuara në bordin e avionit;
- 4.1.18 karroca për bagazh;
- 4.1.19 vendet publike të caktuara;
- 4.1.20 lehtësitë e specifikuara për personat me aftësi të kufizuara;
- 4.1.21 sistemet e zbulimit të zjarrit dhe spërkatësve; dhe
- 4.1.22 Sistemet mbështetëse të IT-së.

5. Kulla e Kontrollit të Trafikut Ajror

- 5.1 Koncesionari në bashkëpunim me Albcontrol do të projektojë dhe ndërtojë kullën e kontrollit të trafikut ajror në Aeroportin Ndërkombëtar të Sarandës.
- 5.2 Projektimi dhe ndërtimi do të bazohen në konceptin e dizajnit që i përket funksionimit të hapësirave që do të përdoren nga Albcontrol
- 5.3 Pjesa e jashtme e kullës së kontrollit do të jetë e pandryshuar nga dhe në përputhje me atë të modelit të Planit Master.
- 5.4 Ndërtimi duhet të jetë i standardeve të larta në përputhje me EN, ICE, BS dhe FAA.
- 5.5 Nga pikëpamja operationale ndërtimi duhet të jetë në përputhje me standardet ICAO, EASA.

6. Infrastruktura e Aeroportit

6.1 *The Apron*

- 6.1.1 Koncesionari do të ndërtojë vendqendrimin e avioneve siç përcaktohet në Masterplanin e përditësuar të Aeroportit të Sarandës. Modeli dhe modeli i zgjatjes së vendqendrimit do të kryhet në përputhje me Aneksin 14 të Vëllimit 1 të ICAO: *Aktivitetet dhe Manualët e Projektimit të Aeroportit dhe Dizajnit të Aeroportit Vëllimi 2: Rrugët e Lidhjes, Stacionet e Avionëve dhe Gjiret e Mbajtjes dhe Vëllimi 3: Sipërfaqet.*
- 6.1.2 Koncesionari do të jetë përgjegjës për të siguruar që e gjithë puna konkrete në lidhje me ndërtimin e platformës të kryhet në përputhje me Skemën e Sigurimit të Cilësisë BS EN ISO 9000 ose skemën tjetër të të njëjtave standarde ndërkombëtare ose më të larta.
- 6.1.3 Komponentët, materialet dhe trajtimi i ndryshëm, përzjerja dhe shtrimi i betonit duhet të jenë në përputhje me Standardet Britanike të mëposhtme ose standarde të ngjashme të njohura ndërkombëtarisht.

- 6.1.4 Vendqendrimi I avioneve mund te zhvillohet me faza gjatë periudhës së koncesionit. Fazat e ndërtimit të vendqendrimin përcaktohen në Master Planin e miratuar të Aeroportit.
- 6.1.5 *Numri i Klasifikimit të shtreses (PCN)* se vendqendrimin do të jetë i njëjtë me atë të pistës.

6.2 Rruget Lidhese

- 6.2.1 Koncesionari do të projektojë dhe ndërtojë rruget lidhese në përputhje me Master Planin e miratuar të Aeroportit të Sarandës. PCN e rrugëve lidhese duhet të jetë e njëjtë me atë të pistës.
- 6.2.2 Koncesionari do të ndërtojë një rrip ne rruget lidhese në përputhje me kërkesat e Masterplanit të miratuar dhe të përshtatur me të njëjtat parametra si ato të rrugëve lidhese.
- 6.2.3 Planifikimi, projektimi dhe ndërtimi i rrugëve lidhese duhet të kryhet në përputhje me kërkesat e Shtojcës 14 të Vëllimit 1 të ICAO dhe Manualeve të Dizajnit të Aeroportit Pjesa 2 dhe 3.
- 6.2.4 Rrugët lidhese mund të zhvillohen në Faza gjatë periudhës së koncesionit. Fazat e ndërtimit të rrugëve lidhese do të përcaktohen në Master Planin e Miratuar të Aeroportit.
- 6.2.5 Koncesionari do të garantojë dhe do të mbajë përgjegjës që të gjitha punët konkrete për ndërtimin e rrugëve lidhese qe te jene kryher në përputhje me Skemën e Sigurimit të Cilësisë BS EN ISO 9000 ose ndonjë skemë tjetër të të njëjtit standard ndërkombëtar ose më të lartë.
- 6.2.6 Përbërësit e ndryshëm, materialet dhe trajtimi, përzierja dhe hedhja e betonit duhet të jenë në përputhje me Standardet e mëposhtme Britanike ose standarde të ngjashme të njohura ndërkombëtarisht.

6.3 Kullimi

- 6.3.1 Koncesionari do të projektojë dhe ndërtojë sistemin e kullimit në terren ku Aeroporti do të ndërtohet në përputhje me kërkesat e FAA Circular 150/5320 (Sistemi i Kullimit të Aeroportit) ose botimi i fundit dhe, kur është e përshtatshme, BS EN 752 ose i ngjashëm ose kur standarde të mundshme më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 6.3.2 Koncesionari do të projektojë sistemin e kullimit për një periudhë 100 vjeçare me një standard që siguron që infrastruktura e Aeroportit nuk mund të përmyhet më shumë se 1 (një) herë në 10 (dhjetë) vjet, ndërsa Terminali jo më shumë se 1 (një herë) 50 (pesëdhjetë) vjet.
- 6.3.3 Koncesionari do të mirëmbajë dhe përmirësojë sistemin e kullimit në mënyrë që fusha e Aeroportit të jetë në përputhje me kushtet dhe standardet e kërkuara në kohën kur është transferuarkaluan në Qeverinë e Shqipërisë pas përfundimit të Periudhës së Koncesionit.
- 6.3.4 Koncesionari do të instalojë kolektorë karburanti / vaji në Stacionin e Avionëve dhe në të gjitha zonat e tjera të karburantit. Koleksionistët duhet të jenë të Klasit të 2-të

dhe të jenë në përputhje me standardin BS EN 858, ose standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.

- 6.3.5 Koncesionari do të sigurojë, gjatë gjithë Periudhës së Koncesionit, që mbeturinat në vendqendrimin e avioneve dhe mbeturinat për shkak të karburantit do të hidhen përmes një kolektori në mënyrë që të parandalojë ndotjen e mjedisit dhe veçanërisht të burimeve ujore.
- 6.3.6 Koncesionari do të sigurojë që çdo zonë e përdorur për karburant plotëson kërkesat e përcaktuara në NFPA 415 (Standardet e Ndërtimit të Terminalit të Aeroportit, Gropat e Karburantit dhe Rrugët e Tarifimit) ose standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 6.3.7 Koncesionari do të jetë përgjegjës për sigurimin e mirëmbajtjes dhe izolimit të puseve dhe strukturave të tjera kulluese në mënyrë që të parandalojë maksimalisht mundësinë e dëmtimit të avionëve që devijojnë në pistë / pistë aksidentalisht ose në rast emergjence.

6.4 **Pista**

- 6.4.1 Koncesionari do të projektojë, ndërtojë, komisionojë, operojë dhe mirëmbajë pistën dhe komponentët e lidhur me të. Koncesionari do të ndërtojë pistën duke llogaritur *numrin e duhur të Klasifikimit të fortesise se shtreses (PCN)* bazuar në Kategorinë 3C të Aeroportit, me një garanci të pakufizuar funksionimi të paktën 20 vjet.
- 6.4.2 Drejtimi i pistës do të përcaktohet gjatë fazës së planifikimit të Aeroportit dhe gjatësia e tij do të jetë e tillë që të lejojë funksionimin e avionëve Cat C (A320 si dhe familjeve B737)
- 6.4.3 Koncesionari do të ndërtojë një rrip në pistë në përputhje me kërkesat e Master Planit të miratuar me të njëjtat parametra si Pista.
- 6.4.4 Koncesionari do të sigurojë sinjalistikën e duhur dhe do të sigurojë që sinjalistikat të ndërtohen dhe mirëmbahen nën kushtet e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO-s; dhe të azhurnohet me standardet e përcaktuara në BS 3262, ose standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.
- 6.4.5 Koncesionari do të sigurojë që të mos krijohen pellgje të ndenjura në pistë dhe që të gjithë ujërat sipërfaqësorë të rrjedhin dhe të mblidhen në mënyrë efikase në sistemin e kullimit.
- 6.4.6 Planifikimi, dizenjimi dhe ndërtimi i pistës duhet të kryhet në përputhje me kërkesat e Aneksit 14 të ICAO dhe Manualit të Projektimit të Aeroportit.
- 6.4.7 Koncesionari do të marrë masa dhe do të sigurojë që të gjitha punët konkrete për ndërtimin e rrugëve lidhëse janë në përputhje të plotë me BS EN ISO 9000 Skema e Sigurimit të Cilësisë ose standarde të ngjashme ose më të larta të njohura ndërkombëtarisht.

6.5 **Pista /Rrugët lidhëse**

- 6.5.1 Koncesionari do të ndërtojë dhe mirëmbajë shiritat e pistes dhe rrugeve lidhëse përputhje me Master Planin e azhurnuar dhe të aprovuar, në përputhje me standardet e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO dhe Manualët e Dizajnit të Aeroportit.

- 6.5.2 Koncesionari do të sigurojë që shiritat e pistës të jenë në çdo kohë të pastër nga çdo pengesë që mund të rrezikojë avionin duke përdorur aeroportin.
- 6.5.3 Koncesionari do të heqë çdo barrierë statike brenda pistës dhe shiritave të rrugëve lidhese në përputhje me standardet dhe praktikat e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO.
- 6.5.4 Koncesionari do të sigurojë që supet dhe shiritat e rrugëve lidhese dhe pistës të kenë gradiente të pershtatshme për të lehtësuar rrjedhjen e ujit sipërfaqësor. Supet duhet të jenë me forcë të mjaftueshme për të minimizuar probabilitetin e dëmtimit të një avioni që del nga pista aksidentalisht ose në rast emergjence. Supet duhet të kenë në çdo kohë aftësi mbajtëse të mjaftueshme për të mbështetur aksesin nga mjetet e shpëtimit dhe zjarrfikjes dhe automjete të tjera tokësore.
- 6.5.5 Koncesionari do të mirëmbajë gjatë gjithë periudhës së koncesionit sipërfaqen e fushës së Aeroportit në përputhje me kushtet e përshkruara nga Manuali i Shërbimeve të Aeroportit ICAO Pjesa 2 dhe Manuali i Projektimit të Aeroportit ICAO Pjesa 3. Koncesionari do të prodhojë dhe mbajë një program mirëmbajtjeje për të gjitha sipërfaqet e Aeroportit në përputhje me formatin e rënë dakord nga AAC dhe Kompania para fillimit të operacioneve.
- 6.5.6 Koncesionari do të mbajë të gjitha shiritat dhe shpatullat, si dhe rrugët lidhëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO dhe Manualin e Projektimit të Aeroportit ICAO Pjesa 2.

7. Paisjet që operojnë brenda rrethimit të Aeroportit

- 7.1 Koncesionari do të jetë përgjegjës për sigurimin, funksionimin, mirëmbajtjen dhe rinovimin e automjeteve të mjaftueshme që veprojnë brenda zones së rrethimit për të lehtësuar operacionet e aeroportit, në përputhje me vëllimin e trafikut të pasagjerëve dhe ngarkesave, dhe të përshtatur për llojet e avionëve që operojnë për dhe nga Aeroporti; bërja e lejitimit të duhur për kërkesat normale të mirëmbajtjes (referuar matjes së cilësisë).
- 7.2 Koncesionari do të projektojë dhe ndërtojë një strukturë me qëllim strehimin e automjeteve dhe pajisjeve të mirëmbajtjes që do të përdoren në zonen brenda rrethimit gjatë kohës kur automjete dhe pajisje të tilla nuk janë në përdorim ose gjatë periudhës së mirëmbajtjes.
- 7.3 Ndertesa e mjeteve që operojnë brenda rrethimit të aeroportit do të vendoset në afërsi të vendqendrimit, siç parashikohet në Master Planin e miratuar të Aeroportit.

8. Rrethimi i Rrugës Perimetrike të Rrugës dhe Aeroportit

8.1 Rruga perimetrike e ajrit

- 8.1.1 Koncesionari do të ndërtojë rrugën perimetrike brenda rrethimit të aeroportit, e cila do të jetë pjesë e sistemit të sigurisë së perimetrit të aeroportit. Rreshtimi i një rruge të tillë duhet të ndjekë shtrirjen e gardhit rrethues në mënyrë që të lejojë mbikëqyrjen e tërë gjatësisë së rrethimit.
- 8.1.2 Një rrugë e tillë perimetrike në anën e ajrit duhet të jetë një karrexhatë e vetme me gjerësi 3.5 metra me rënie adekuate të tërthortë për të lehtësuar rrjedhjet sipërfaqësore. Koncesionari do të sigurojë që një rrugë e tillë të jetë e asfaltuar dhe mirëmbajtur në mënyrë të përshtatshme për të akomoduar automjetet e patrullës

së sigurisë. Koncesionari do të sigurojë që kjo rrugë të shtrohet dhe mirëmbahet në një mënyrë që lehtëson lëvizjen e automjeteve të patrullës së sigurisë.

8.2 Rrethimi rrethues

- 8.2.1 Koncesionari do të projektojë dhe ndërtojë gardhin e sigurisë rrethuese dhe do të mbajë të mirëmbajtur një gardh të tillë sigurie rrethues në mënyrë që të sigurojë qasje të kontrolluar në zonat e kufizuara të Aeroportit në përputhje me Aneksin 17 të ICAO - Standardet Ndërkombëtare dhe Praktikrat e Rekomanduara.
- 8.2.2 Një gardh i tillë sigurie i përfunduar rrethues duhet të jetë në përputhje me BSI 722: Pjesa 10 ose një kod të ngjashëm ose më të lartë të njohur ndërkombëtarisht. Gardhi i tillë do të vendoset 300 mm nën nivelin e përfunduar të tokës. Lartësia e ekspozuar e gardhit duhet të jetë 2.4 metra me majat e shtyllave nga jashtë me 3 fije tela me gjemba.
- 8.2.3 Koncesionari do të operojë një sistem televizioni me qark të mbyllur (CCTV), me kamera me rezolucion të lartë përgjatë një gardhi të tillë sigurie perimetrik për të mundësuar monitorimin e të gjitha pjesëve të perimetrit nga një pikë qendrore kontrolli. CCTV do të mundësojë monitorim me rezolucion të lartë pa marrë parasysh motin, ditën apo natën.
- 8.2.4 Koncesionari do të operojë një sistem ndriçimi përgjatë gardhit të tillë të sigurisë rrethuese me një ndriçim mesatar prej 5 luks.
- 8.2.5 Koncesionari do të krijojë dhe mbajë një zonë të pastër prej 3 metrash në të dyja anët e gardhit të tillë rrethues të sigurisë.
- 8.2.6 Koncesionari duhet të sigurojë që të gjitha portat e sigurisë të aksesit të automjeteve, portat e këmbësorëve dhe portat e përplasjes përgjatë gjithë perimetrit të tillë duhet të jenë në përputhje me BS

9. Shërbimet komunale

9.1 Fuqia

- 9.1.1 Koncesionari do të sigurojë furnizimin me energji elektrike të besueshme (të vazhdueshme) për Terminalin e Ri, qendrën e operacioneve, kullën e kontrollit të trafikut ajror dhe të gjitha sistemet e fushës ajrore, me një kapacitet për zgjerim për të trajtuar kërkesat e mundshme maksimale të Aeroportit në Fazat e mëvonshme të zhvillimit.
- 9.1.2 Koncesionari do të sigurojë që sistemet e furnizimit me energji rezervë të kenë kapacitet të mjaftueshëm të ngarkesës për të furnizuar plotësisht të gjitha operacionet e Aeroportit gjatë kohërave të humbjes primare të energjisë. Sistemi i gatishmërisë do të projektohet për të siguruar energji shtesë emergjente për ndriçimin e aeroportit, ndriçimin në zonat publike, stacionin e zjarrit dhe objekte të tjera thelbësore për funksionimin e sigurt të Aeroportit.
- 9.1.3 Koncesionari do të sigurojë që dizenjimi dhe instalimi i sistemeve të furnizimit elektrik në Aeroport të jetë në përputhje me Manualin e Projektimit të Aeroportit ICAO Pjesa 5 - Sistemet Elektrike.

9.2 Furnizimi me ujë

- 9.2.1 Koncesionari do të jetë përgjegjës për sigurimin e furnizimit me ujë (nga më shumë se një burim) për të përmbushur kërkesën operacionale në Aeroport

- 9.2.2 Koncesionari do të sigurojë furnizim adekuat me ujë të pijshëm për të mbuluar kërkesën totale deri në 2,5 l/s, për të përmbushur kërkesën e pasagjerëve, hotelieri, si dhe kërkesën nga njësitë e tjera administrative dhe operative.
- 9.2.3 Koncesionari do të sigurojë furnizim të mjaftueshëm me ujë për shuarjen e zjarrit, shuarjen e zjarrit dhe ujitjen. Furnizimi me ujë për stacionin e zjarrfikësve do të sigurohet nga një rezervuar uji 25,000 litra i cili do të ndërtohet / ansambli dhe do të zgjerohet në përputhje me rrethanat gjatë Periudhës së Koncesionit, duke marrë parasysh nivelet e trafikut dhe llojet e avionëve që përdorin Aeroportin.
- 9.2.4 Koncesionari do të sigurojë një stacion përforcues të aftë për të përmbushur një kërkesë maksimale prej 2,5 l / s.
- 9.2.5 Një stacion i tillë përforcues duhet të përfshijë (*por jo të kufizohet në*) një rezervuar të pastër të bilancit të ujit, një shtëpi kontrolli (*përfshirë një dhomë vrojtimi*) dhe të gjitha pajisjet e kërkuara mekanike dhe elektrike për funksionimin e rregullimit të presionit me agregate rezervë për tepricën e sistemit. Ky stacion do të plotësohet nga një gjenerator si sistem dytësor i furnizimit me energji elektrike, me kapacitet të mjaftueshëm për funksionimin e stacionit përforcues të ujit të pijshëm.

9.3 Ujërat e zeza

- 9.3.1 Koncesionari do të sigurojë, veprojë dhe do të mbajë të mirëmbajtur gjatë Periudhës së Koncesionit një impiant për trajtimin e ujërave të ndotura në Aeroport për të trajtuar të gjithë ujin e ndotur para se të shkarkohet në rrjedhat natyrore të ujit. Impianti i trajtimit të ujërave të ndotura do të jetë në përputhje me ligjet në fuqi dhe do të jetë me kapacitet adekuat për nevojat e Terminalit që do të mbulohen nga Faza I (Terminali i Ri) deri në përfundimin e zgjerimit.
- 9.3.2 Impianti i trajtimit të ujërave të ndotura gjithashtu duhet të projektohet që të jetë i aftë të trajtojë ujin e ndotur në përputhje me të dhënat e ngarkesës së projekcionit prej 130 mijë pasagjerësh për 1 (një) vit, dhe do të zgjerohet në mënyrë adekuate në rritjen e trafikut të pasagjerëve është një parashikim i tillë i ngarkesës tejkalohet në mënyrë progresive.
- 9.3.3 Impianti i trajtimit të ujërave të zeza duhet të jetë i dizajnuar që të jetë i aftë të trajtojë ujërat e zeza nga avionët.
- 9.3.4 Sistemi I ujërave të zeza do të vendoset nga Koncesionari si një system I plotë, I vecantë për ujërat e zeza/ ujërat e zeza pa lidhje kullimi të ujërave sipërfaqësore
- 9.3.5 Një sistem i tillë i ujërave të zeza do të mbledhë ujërat e zeza / ujërat e zeza të Terminalit të Ri. Të gjitha objektet e aeroportit të saponërtuara dhe do të jenë të lidhura me sistemin. Uji i grumbulluar i mbeturinave do të derdhet më pas në impiantin e trajtimit të ujërave të zeza të aeroportit të siguruar nga Koncesionari.

9.4 Telekomunikacioni

- 9.4.1 Koncesionari do të jetë përgjegjës për projektin, instalimin, mirëmbajtjen dhe përmirësimin e sistemeve të duhura telekomunikuese dhe IT (*me përjashtimin e Albcontrol*) për t'i shërbyer nevojave të Aeroportit. Koncesionari mund t'u ofrojë sisteme të tilla personave të tjerë të tretë, nëse bihet dakord midis palëve të përmendura në këtë paragraf.

10. Rrjeti rrugor i aeroportit dhe Parkimi

- 10.1 Koncesionari do të projektojë, ndërtojë dhe mirëmbajë një rrjet rrugësh brenda aeroportit duke përfshirë pikën ku do të arrihet sistemi rrugor kombëtar ose lokal.
- 10.2 Dizajni (vizatimet) dhe hartat përkatëse duhet të paraqiten para fillimit të punimeve.
- 10.3 Koncesionari do të projektojë, ndërtojë dhe mirëmbajë një Parkim Makinash, me kapacitetin për të akomoduar parkim qëndrimi të gjatë dhe të shkurtër për minimumi 350 automjete (autobus lokal, autobus charter, Mini autobus, taksi, makinë private, makinë me qira) makina në afërsitë e Terminalit, si dhe parkimi i përkohshëm sipas konceptit "*puth dhe fluturo*".
- 10.4 Parkingu do të zgjerohet në të gjithë fazat e periudhës së koncesionit, në përputhje me nevojat operacionale, dhe do të përfshijë zona për akomodimin e transportit publik urban, ndërqytetas dhe ndërkombëtar, zona taksi, furgonë dhe autobusë turistikë. Pesëdhjetë përqind (50%) e Zonës së Parkimit do të mbulohet (*me një strukturë të tillë që të përballojë kushtet klimatike në Zonën e Koncesionit*) për të mbrojtur automjetet e parkuara nga rrezet e diellit direkte.
- 10.5 Koncesionari siguron ndriçimin e parkimit gjatë orëve të natës dhe do të marrë masat e nevojshme për të siguruar siguri për publikun dhe automjetet e parkuara gjithashtu. Biletat do t'u jepen Shoferëve në hyrje të parkingut dhe dalja nga parkingu do të lejohet vetëm në këmbim të një fature të vlefshme pas pagesës së tarifës.

11. Sistemi Ndricimit

- 11.1 Koncesionari do të projektojë, instalojë, integrojë, komisionojë dhe mirëmbajë sistemin e ndriçimit në anët e rugeve lidhese. Dizajni dhe instalimi i një sistemi të tillë do të jetë në përputhje me Aneksin ICAO 14, Manualin e Dizajnit të Aeroportit ICAO, Pjesa 4, Instrumentet Vizualë dhe Pjesa 5, Sistemet Elektrike.
- 11.2 Koncesionari do të sigurojë që furnizimi me energji elektrike në Aeroport të jetë i mjaftueshëm për të përmbushur kërkesën në rritje për përdorimin e sistemit të ndriçimit, të cilin Koncesionari do të instalojë në skajet e rugeve lidhese.
- 11.3 Koncesionari do të instalojë, integrojë, azhurnojë dhe mirëmbajë një panel monitorimi dhe kontrolli për sistemin e ndriçimit në kullën e kontrollit të trafikut ajror.
- 11.4 Koncesionari do të instalojë, integrojë, përmirësojë dhe mirëmbajë sistemin e ndriçimit në afirim. Projektimi dhe instalimi i një sistemi të tillë do të jetë në përputhje me Aneksin 14 të ICAO-s, Manualin e Projektimit të Aeroportit ICAO, Pjesa 4, Instrumentet Vizuale dhe Pjesa 5, Sistemet Elektrike.
- 11.5 Koncesionari 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 Aneksin 14 të ICAO-s, Manualin e Projektimit të Aeroportit ICAO, Pjesa 4, Instrumentet Vizuale dhe Pjesa 5, Sistemet Elektrike.
- 11.6 Koncesionari do të mbledh tarifatat përkatëse të ndriçimit të Aeroportit nga të gjithë Përdoruesit e Aeroportit.
- 11.7 Koncesionari do të jetë përgjegjës për funksionimin, mirëmbajtjen, zëvendësimin dhe, kurdo që është e nevojshme në rastet e zgjerimit të pistës/rrugeve lidhese, për të zgjeruar të gjithë ndriçimin në dispozicion në Aeroportin.
- 11.8 Sistemi i ndriçimit që Koncesionari do të instalojë në vendin e aeroportit përbëhet nga sa vijon:

- 11.8.1 Ndricimi i pistës që përbëhet nga buza e pistës, fundi i pistës dhe ndriçimi i pragut;

- 11.8.2 Ndrëçimi i rrugëve lidhëse që përbëhet nga ndrëçimi i skajit të rrugëve lidhëse dhe dritat e mbrojtjes së pistës;
- 11.8.3 Shenjat udhëzuese të rrugës;
- 11.8.4 Projektimi, ndërtimi, vënia në punë, zhvillimi dhe mirëmbajtja e pajisjeve të stacioneve të ndrëçimit;
- 11.8.5 Instalimi i kontrollit të ndrëçimit në tokë të fushës ajrore dhe panelit imitues të sistemit të ndrëçimit në Kullën e Kontrollit të Trafikut Ajror dhe stacionin e ndrëçimit;
- 11.8.6 Kabllot dhe tokëzimi / mbrojtja nga rrufeja.
- 11.9 Koncesionari do të projektojë të gjitha pajisjet, pajisjet dhe sistemet për të përmbushur kërkesën pjesët e ICAO-s për sistemet e ndrëçimit të pistës dhe rrugës lidhëse i afrohen saktësisë CAT I dhe për të shërbyer funksionimin e pistës për ardhjet dhe nisjet në të dy drejtimet.
- 11.10 Koncesionari do të sigurojë që të gjitha pajisjet e dorëzuara duhet të jenë në përputhje me praktikat dhe standardet aktuale ndërkombëtare dhe të ketë vërtetuar besueshmërinë e aplikimit në aeroportet kryesore ndërkombëtare.
- 11.11 Ndrëçimi i skajit të pistës i përshtatshëm për operacionet CAT I të instaluar në të dy skajet përgjatë gjithë gjatësisë së pistës do të kontrollohet dhe riparohet nga Koncesionari kur është e nevojshme.
- 11.12 Dritat e skajit të pistës do të instalohen nga Koncesionari në të dy skajet e pistës. Dritat fundore të pistës duhet të ngrihen në një drejtim dhe të lëshojnë dritë të kuqe me intensitet të ndryshueshëm në drejtim të pistës. Dritat e skajit të pistës duhet të lidhen me qarqet e dritës në skajin e pistës dhe të kontrollohen së bashku.
- 11.13 Ndrëçimi i pragut të pistës do të instalohet nga Koncesionari në të dy pragjet e pistës në kënde të drejta ndaj boshtit të pistës.
- 11.14 Ndrëçimi i skajit të Rrugës Omni-drejtuese duhet të sigurohet në skajet e Rrugës.
- 11.15 Dritat mbrojtëse të pistës do të instalohen nga Koncesionari në çdo pozicion mbajtës, në përputhje me Shtojcën 14. ICAO, Dritat e rojeve të pistës përbëhen nga dy palë drita të verdha të ndezura alternativë të njëanshme, të vendosura në të dy skajet e rrugës.
- 11.16 Shenjat udhëzuese të autostradave do të sigurohen nga Koncesionari, në përputhje me Aneksin 14 të ICAO, dhe do të përmbajnë shenja të detyrueshme dhe shenja informacioni (shenjat e vendndodhjes, shenjat e drejtimit dhe shenjat e destinacionit). Këto shenja do të plotësohen nga Koncesionari. Të gjitha shenjat e drejtimit të rrugës do të ndrëçohen brenda dhe do të montohen në çiftëzime të thyeshme në mënyrë që të sigurojnë vizion të qartë për pilotët që i afrohen shenjës duke ruajtur hapësirën nga buza e trotuarit, bishtajat e motorit dhe shpërthimi i tepërt i avionëve.
- 11.17 Të gjitha ndërtesat dhe strukturat në vendin e aeroportit që përbëjnë një pengesë sipas Aneksit 14 të ICAO do të shënohen me drita pengimi nga Koncesionari (ose Albcontrol në rastin e strukturave të kontrollit të trafikut ajror ose ndërtesave ose ndërtesave dhe strukturave të tjera nën kontrollin e Albcontrol) .

12. Objektet e zjarrit dhe shpëtimit

12.1 Koncesionari do të sigurojë pajisje për zjarrfikje dhe shpëtim në përputhje të plotë me standardet e përcaktuara në Aneksin 14 të ICAO dhe Manualin e Shërbimeve të Aeroportit ICAO Pjesa 1.

12.2 Koncesionari do të projektojë, sigurojë dhe mirëmbajë objektet e zjarrfikësve në kategorinë e kërkuar nga ICAO SARPs në përputhje me karakteristikat e avionëve që do të përpunojë dhe kategorinë e aeroportit.

12.3 Koncesionari do të rrisë nivelin e sigurimit të zjarrit në përputhje të plotë me Aneksin 14 të ICAO gjatë Periudhës së Koncesionit ndërsa Aeroporti dhe trafiku i tij zgjerohen.

12.4 Koncesionari do të sigurojë një stacion zjarri në Aeroport për të akomoduar automjetet, personelin dhe pajisjet e zjarrit.

12.5 Koncesionari dhe vendndodhja e stacionit të zjarrit duhet të përcaktohet në Master Planin e miratuar të Aeroportit.

12.6 Koncesionari Kompania do të sigurojë që vendndodhja e stacionit të zjarrit dhe pajisjet për zjarrfikje dhe shpëtim mundësojnë arritjen e kohëve minimale të mëposhtme të përgjigjes; dy minuta, dhe jo më shumë se tre minuta për të arritur në fund të secilës pistë, si dhe në çdo pjesë tjetër të zonës së lëvizjes, në kushte optimale të dukshmërisë dhe kushteve sipërfaqësore.

12.7 Koncesionari do të sigurojë që stacioni i zjarrit të strehojë një njësi të pavarur të shpëtimit dhe zjarrfikjes, me pajisje të përshtatshme për akomodimin dhe mbrojtjen e automjeteve, anëtarëve të ekuipazhit dhe shërbimeve të tilla operacionale që janë të nevojshme për të siguruar aftësinë e tyre të vazhdueshme për përgjigje efektive dhe të menjëhershme në emergjence.

12.8 Koncesionari do të sigurojë që një zyrtar i sigurisë dhe sigurisë të kryejë kontrole të rregullta të shërbimeve të zjarrfikësve në Aeroport, rezultatet e kontroleve të tilla të sigurohen me kërkesë të Entit Shtetëror përkatës.

12.9 Koncesionari do të hartojë dhe provojë procedurat e urgjencës duke siguruar përshtatshmërinë e daljeve nga zjarri dhe sinjalistikës.

13. Menaxhimi Operacional pas Fillimit të Operacioneve

13.1 Koncesionari do të sigurojë që operacionet e renditura më poshtë të vihen në dispozicion në çdo kohë gjatë të gjitha periudhave operacionale në përputhje me kërkesat e sigurisë dhe sigurisë, siç përshkruhet në Konventën e Çikagos, dhe në përputhje me standardet e ICAO, EC dhe EASA.

13.2 Koncesionari do të sigurojë menaxhim të kufizuar të operacionit dhe qasje në Terminal dhe do të kontrollojë dhe mbikëqyrë të gjithë zonën për të siguruar një funksionim adekuat të kufirit (duke përfshirë, pa kufizim, anulimin e bllokimeve të trafikut të automjeteve, shmangien e vonesave për udhëtarët dhe parandalimin e shqetësimeve për udhëtarët).

13.3 Koncesionari duhet të përputhet me standardet e nivelit të shërbimit të IATA (LoS), të cilat në çdo kohë, në çdo zonë të aeroportit nuk do të jenë më të ulëta se 'Optimum'.

13.4 Koncesionari, në bashkëpunim me Policinë e Shtetit, do të sigurojë një fluks trafiku të papenguar me theks të veçantë në parandalimin e parkimeve të palejuara të makinave si nga perspektiva e sigurisë dhe operacionale.

13.5 Koncesionari do të operojë dhe mbikëqyrë objektet e parkimit të makinave dhe të sigurojë disponueshmërinë e të gjitha pajisjeve që lidhen me parkimet e makinave dhe në rast të mosfunksionimit teknik duhet të sigurojë korrigjimin e shpejtë të mosfunksionimit të tillë, si dhe të sigurojë funksionimin e përkohshëm me mjete alternative.

13.6 Koncesionari do të sigurojë që objektet për pasagjerët me lëvizshmëri të zvogëluar të jenë të vendosura si në zonat e parkimit ashtu edhe në bordurë dhe të sigurojë stafin për të ndihmuar pasagjerët të tillë. Kjo do të përfshijë pikat e caktuara të parkimit dhe largimit për pasagjerët me aftësi të kufizuara, si dhe hyrjen në devijim të përshtatshëm për udhëtarët me rrota ose personat me aftësi të sfiduara për të ecur. Terminali do të operohet në një mënyrë të tillë që çdo udhëtar i lidhur me karriget me rrota të mund të zhvendoset në një karrocë përmes terminaleve të tillë nga pika normale e hyrjes në kthesën në dalje normale në platformë.

13.7 Koncesionari do të monitorojë të gjitha aktivitetet komerciale në zonën jashtë rrethimit (landside), brenda Zonës së Koncesionit dhe do të sigurojë që këto aktivitete të mos pengojnë funksionimin e Terminalit.

13.8 Koncesionari do të sigurojë që objektet, pajisjet dhe stafi të jenë në dispozicion në mënyrë që të funksionojë me efikasitet funksionet në Terminal.

13.9 Koncesionari do të sigurojë administrimin dhe mbikëqyrjen deri në njëzet e katër orë të funksionimit të terminalit dhe do të sigurojë që të gjitha proceset e mëposhtme brenda operacionit të terminalit të kryhen tek IATA LoS të njohura - "Optimumi".

13.1.1 **Blerja e Biletave:** Koncesionari do të sigurojë disponueshmërinë e zyrave të biletave për të kryer procesin e biletave në përputhje me këkesën për shërbime të tilla.

13.1.2 **Check - in:** Koncesionari do të sigurojë disponueshmërinë e mjaftueshme të sporteleve të regjistrimit; pajisjet dhe stafi në mënyrë që të përputhen me nivelin e shërbimit të IATA 'Optimumi'.

13.1.3 **Salloni I Bisnesit:** Koncesionari do të projektojë, furnizojë dhe operojë një sallë pritjeje të mbyllur të biznesit për të akomoduar të gjithë pasagjerët e biznesit të linjave ajrore, ose udhëtarët e tjerë që dëshirojnë të arrijnë një shërbim të tillë duke paguar tarifën përkatëse.

- 13.1.4 **Konvikti dhe de-konvikti I portës:** Koncesionari do të sigurojë që stafi i mjaftueshëm të jetë në pozitë dhe i disponueshëm për hipjen dhe de-bordimin e të gjitha nisjeve dhe mbërritjeve të fluturimeve nga dhe në Aeroportin e Sarandës në mënyrë që të arrijë një operacion të nisjes në kohë dhe një operacion i mbërritjes efikase.
- 13.1.5 **Sendet e humbura/te gjetura:** Koncesionari do të furnizojë dhe operojë një zyrë të humbur dhe të gjetur me staf të trajnuar të aftë për të operuar sistemin botëror të gjurmimit të bagazheve.
- 13.1.6 **Qendra e shërbimeve të Terminalit të Pasagjerëve:** Koncesionari do të stafojë dhe operojë një qendër informacioni në Terminalin e Ri që siguron mbikëqyrje terminale, një tavolinë informacioni për të gjithë përdoruesit e aeroportit dhe një shkëmbim telefonik që siguron informacion si për klientët e brendshëm ashtu edhe për ata të jashtëm dhe ku të gjitha adresat publike njoftimet kryhen.
- 13.10 Koncesionari do të sigurojë një staf me shumë aftësi (të trajnuar në të gjitha aspektet përkatëse të shërbimeve të pasagjerëve dhe terminaleve, përfshirë kontrollin pa kufizim, humbjen dhe gjetjen, konviktin e pasagjerëve, tryezat e informacionit, adresën publike dhe shkëmbimin telefonik) për terminalin e pasagjerëve, trajnuar zyrtarisht në procedurat e urgjencës dhe evakuimit.
- 13.11 Koncesionari do të sigurojë një vetëdije të lartë të udhëtarëve me aftësi të kufizuara me staf të përkushtuar që ofron ndihmë.
- 13.12 Koncesionari do të ketë personel në dispozicion në qendrën e informacionit që merret me ankesat e udhëtarëve.
- 13.13 Koncesionari do të sigurojë që shërbimet e mëposhtme të të shërbimit në vendqendrim të sigurohen kur kërkohen nga avionët që përdorin Aeroportin:
- 13.10.1 Trajtimi I avionëve;
 - 13.10.2 Karburanti I avionëve;
 - 13.10.3 Shkarkimi dhe ngarkimi I avionëve;
 - 13.10.4 Kontrolli I ngarkesës;
 - 13.10.5 Operacionet e fluturimit dhe administrimi I ekuipazhit;
 - 13.10.6 Transporti tokësor; dhe
 - 13.10.7 Pastrimi i avionëve, shërbimi i ujit dhe tualetit.
- 13.14 Koncesionari do të sigurojë një forcë pune të aftë, të trajnuar, me staf dhe pajisje të mjaftueshme për të mbuluar të gjitha aktivitetet e devijimit. Kërkesa për trafikun do të monitorohet rregullisht nga Koncesionari për të siguruar që burimet e përshtatshme dhe pajisjet e shërbimit tokësor të pajisjeve dhe autobusët janë në dispozicion.
- 13.15 Koncesionari do të sigurojë mbikëqyrje të vazhdueshme të operimeve në peprunimin e avioneve në vendqendrim për të siguruar operacione efikase, të pa rrezikshme dhe të sigurta.
- 13.16 Shërbimet e ofruara nga ose në emër të Koncesionarit për linjat ajrore që operojnë në Aeroport do të jenë në përputhje me marrëveshjen (et) e nivelit të shërbimit që do të bihet dakord dhe secila kompani ajrore e tillë do të ketë të drejtë të marrë të njëjtin standard shërbimi për të gjitha shërbimet tokësore aktivitetet.

13.17 *pergatitja per hypjen ne avion*: Koncesionari siguron që stafi i mjaftueshëm të jetë i disponueshëm në kohë të duhur në secilën portë dalese në përdorim për të siguruar që pasagjerët të arrijnë avionin përkatës në kohë të duhur dhe avionët e tillë janë në gjendje të arrijnë nisjen në kohë. Koncesionari do të sigurojë një numri të pershtatshëm të autobusëve duke marrë parasysh nivelet e trafikut për të transportuar pasagjeret në avion, me konsideratë të veçantë për orët e pikut.

13.18 *Zbarkimi*: Koncesionari do të sigurojë disponueshmërinë e autobusëve gjatë mbërritjes së avionit, duke përfshirë disponueshmërinë e stafit për të siguruar zbritjen e menjëhershme të pasagjerëve pas parkimit të avionit, me kujdes të veçantë për orët e pikut. Ky proces do të plotësohet me një operacion autobusi për avionët e parkuar në pozicione të largëta.

13.19 Koncesionari do të sigurojë stafin për të shoqëruar të gjithë pasagjerët në të gjitha fazat e zbarkimit pas parkimit të avionit me vëmendje të shtuar për pasagjerët me lëvizshmëri të zvogëluar.

13.20 Koncesionari duhet të sigurojë që hapësira e qarkullimit brenda sallës së marrjes së bagazheve të mbërritjeve të jetë në përputhje me Nivelin e standardeve të shërbimit të IATA "Optimum".

13.21 Koncesionari do të sigurojë standardet e dorëzimit të bagazhit siç përcaktohen në kriteret e performancës. Për këtë qëllim, Kompania do të sigurojë sa vijon:

13.21.1 Koncesionari do të operojë një sistem manual të trajtimit të bagazhit që ushqehet nga tavolinat e check-in. Sistemi do të përfshijë një makinë të integruar të shqyrtimit për kontroll 100% të bagazheve.

13.21.2 Koncesionari gjithashtu do të operojë me një sistem të dytë të trajtimit të bagazheve që do të inicohet gjatë periudhave të pikut dhe gjithashtu do të përpunojë të gjitha bagazhet e tepërta (AOG).

13.21.3 Koncesionari do të përdorë këtë sistem të dytë të bagazhit për të ndarë fluturimet me rrezik të lartë që kërkojnë masa shtesë të sigurisë. Sistemi do të përdoret gjithashtu si rezervë nëse sistemi primar i bagazhit has probleme teknike.

13.21.4 Koncesionari do të llogarisë sasinë e nevojshme të rripave të rikuperimit sipas numrit të orëve të pikut të udhëtarëve. Çdo rrip rikuperimi duhet të ketë një sistem të veçantë transportues.

13.22 Koncesionari do të sigurojë në çdo kohë përputhjen me Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara të specifikuara në Aneksin 14 të Vëllimit I. të ICAO-s. Do të ndërmerret një monitorim i rregullt i planifikuar përmes inspektimeve të fushës ajrore. Regjistrimet do të mirëmbahen dhe do të jenë në dispozicion për shqyrtim nga Autoriteti përkatës i Aviacionit Civil së bashku me planin e veprimit.

13.23 Koncesionari do të përgatisë dhe përditësojë rregullisht një stendë avioni dhe një manual parkimi në mënyrë që të sigurohet që Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP) të shfaqë detajet e paraqitjeve të stendave të avionit.

13.24 Koncesionari do të operojë një zyrë detyre aeroporti e cila do të jetë qendra e kontrollit për të gjithë operacionin e aeroportit si në tokë ashtu edhe në breg të ajrit. Për më tepër, koncesionari do të sigurojë zyrën e detyrave të aeroportit me pajisjet dhe personelin e nevojshëm deri në 24 orë, si dhe sistemet për të lehtësuar funksionimin.

- 13.25 Koncesionari do të sigurojë që i gjithë stafi të jetë i trajnuar shumë dhe të jetë shumë funksional.
- 13.26 Situatat e urgjencës koordinohen në zyrën e detyrave të aeroportit. Koncesionari do të sigurojë një dhomë në ndërtesën e Terminalit për t'u përdorur si një qendër e menaxhimit të krizave gjatë një situatë emergjente.
- 13.27 Koncesionari do të sigurojë një Zyrë të Ndhmës së Parë të Aeroportit me personel dhe pajisje të nevojshme të trajnuar në mënyrë që të sigurojë shërbime të shpejta mjekësore për udhëtarët dhe Përdoruesit e Aeroportit në përputhje me Ligjin e Zbatueshëm.
- 13.28 Koncesionari do të sigurojë një pikë kontrolli shëndetësor në sallën e mbërritjeve në mënyrë që të zbatojë kufizimet e karantinës, nëse është e nevojshme. Personeli i pikave të tilla të kontrollit shëndetësor do të jetë përgjegjësi e Qeverisë së Shqipërisë.
- 13.29 Koncesionari do të negociojë një Marrëveshje të Nivelit të Shërbimit me Autoritetin Doganor Shqiptar për të siguruar përshtatshmërinë e stafit për të administruar kanalet doganore dhe për të lejuar një rrjedhë efikase të pasagjerëve përmes terminalit.
- 13.30 Koncesionari do të sigurojë kanalet standarde doganore (jeshile dhe të kuqe) dhe në të ardhmen do të përfshijë korsi blu kur / nëse Shqipëria bashkohet me Bashkimin Evropian.

14 Manuali Operacional i Aeroportit

- 14.21 Manuali Operacional i Aeroportit ("UAOM") do të përgatitet nga Koncesionari që përmban të gjitha informacionet, procedurat dhe udhëzimet e nevojshme për të mundësuar stafin operativ të kryejë detyrat e tij në një mënyrë të tillë që të sigurojë që Aeroporti është i sigurt për t'u përdorur nga avionët. UAOM duhet të përmbajë si minimum informacionin e mëposhtëm:
 - 14.21.1 *Hyrje:* Detajimi i statusit ligjor, shpërndarjes dhe procedurave të cilësisë për ndryshimin e UAOM.
 - 14.21.2 *Administrimi teknik:* Detajimi i emrit të plotë dhe adresës së Aeroportit, koordinatat (Pika e Referencës së Aeroportit), emri dhe statusi i personelit kryesor, procedurat për shpalljen e informacionit të Aeroportit, procedurat për kontrollin e punëve, procedurat për heqjen e avionët, dhe procedurat për ruajtjen e kontrollit të platformës, karburantit etj..
 - 14.21.3 *Karakteristikat e aeroportit:* Detajimi i çdo pengese që mund të ndikojë në operim, të dhënat e studimit të aeroportit, detajet e sipërfaqeve dhe pikat e forta të mbajtjes së pistave, autostradave dhe kalave. Të dhënat për llogaritjen e distancave dhe lartësive të deklaruara, si dhe metodat dhe procedurat për llogaritjen e objektit të përkohshëm që shkelin shiritin e pistës, sipërfaqet kalimtare dhe sipërfaqet e afrimit dhe uljes.
 - 14.21.4 *Procedurat operacionale:* Procedurat për inspektimet dhe raportimin rutinë të Aeroportit. Procedurat për matjen e kushteve të fërkimit të pistës dhe sipërfaqes. Procedurat për kontrollin e shpendëve, pistën, autostradën dhe pastrimin e përparës.
 - 14.21.5 *Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikjes ("RFFS"):* Kategoria e operimit RFFS, detajet e pajisjeve, media shuarëse. Numrat e stafit të trajnuar, procedurat e urgjencës dhe kërkesat e trajnimit për mirëmbajtjen e shërbimit..
 - 14.21.6 *Shërbimet mjekësore:* Detajet e aranzhimeve për të kërkuar mbështetje mjekësore, lista e personelit të trajnuar dhe pajisjeve në dispozicion.
 - 14.21.7 *Ndriçimi i aeroportit:* Një përshkrim i shkurtër i ndriçimit të aeroportit, mënyra e funksionimit të tij, metodat e regjistrimit të inspektimit dhe mirëmbajtjes.

Vendndodhja dhe përgjegjësia për ndriçimin e pengesave brenda dhe jashtë Aeroportit. Marrëveshjet për fuqinë e gatishmërisë.

- 14.21.8 *Menaxhimi i trafikut ajror*: Sistemi për menaxhimin e trafikut ajror në terren. Rregullat për qeverisjen e përzgjedhjes së pistës në përdorim, gjurmëve të autostradave, disponueshmërisë së pistës në rast të një incidenti ose aksidenti në Aeroport. Njoftimi për çdo procedurë e zvogëlimit të zhurmës, alarmi i kërkimit dhe shpëtimit. Metodatat e raportimit dhe shpërndarjes së informacionit meteorologjik.
- 14.21.9 *Komunikimet dhe pajisjet e lundrimit*: Përshkrimi dhe udhëzimet për përdorimin e ajrit / tokës dhe radiokomunikacionit tokësor operacional kur këto nuk janë të mbuluara nga ATC.

15 Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë së Aeroportit

15.1 Koncesionari do të përgatisë sistemin e menaxhimit të sigurisë së Aeroportit që do të përfshijë pikat e mëposhtme:

- 15.1.1 Dokumentacioni i sigurisë në lidhje me UAOM dhe procedurat e brendshme të sigurisë.
- 15.1.2 Sistemi i mbledhjes dhe raportimit të të dhënave në lidhje me të gjitha aspektet e sigurisë
- 15.1.3 Vlerësimi i të dhënave të aeroportit dhe përcaktimi i tendencave
- 15.1.4 Veprimet e rekomanduara të sigurisë
- 15.1.5 Legjislacioni për ligjin për sigurinë dhe shëndetin në punë sipas direktivave të BE-së dhe praktikave dhe standardeve të tjera ndërkombëtare shumë të vlerësuara.
- 15.1.6 Koncesionari do të sigurojë që të gjithë Përdoruesit e Aeroportit të jenë në përputhje me kërkesat e specifikuar të sigurisë në përputhje me Marrëveshjen e Koncesionit.
- 15.1.7 Koncesionari do të emërojë të gjithë personelin e aspektit të sigurisë që do të kryejë inspektime dhe do të sigurojë që kriteret të përmbushen plotësisht gjatë Periudhës së Koncesionit.
- 15.1.8 Sistemi i menaxhimit të sigurisë së Aeroportit do t'i nënshtrohet rishikimeve dhe azhurnimeve vjetore nga Kompania për të siguruar pajtueshmëri me standardet dhe praktikat kombëtare dhe ndërkombëtare. Sistemi i menaxhimit të sigurisë së aeroportit do të jetë në përputhje me ICAO Doc. 9774 në lidhje me Manualin e Certifikimit të Aeroporteve.

16 Mirëmbajtja e Aeroportit

16.1 Koncesionari mund të transferojë aktivitetet e mirëmbajtjes rutinë dhe korrigjuese në një organizatë të palëve të treat. Koncesionari do të sigurojë që standardet e mëposhtme të arrihen në lidhje me të dy llojet e mirëmbajtjes të detajuara më poshtë:

- 16.1.1 *Mirëmbajtja e planifikuar parandaluese*: Koncesionari do të vendosë intervalet e planifikuara të mirëmbajtjes bazuar në rekomandimet dhe standardet e specifikuar nga prodhuesit individualë për të siguruar disponueshmërinë dhe besueshmërinë e kërkuar të sistemit. Aty ku është e mundur, mirëmbajtja e planifikuar do të kryhet gjatë periudhave jofunksionale ose me trafik të ulët në mënyrë që të minimizohet ndikimi në operacionet e aeroportit.
- 16.1.2 *Mirëmbajtja korrigjuese dhe emergjente*:

16.1.2.1 Për ato sisteme që karakterizohen si kritike për funksionimin e aeroportit dhe kanë një kohë reagimi më pak se gjysmë ore, Kontraktuesi i mirëmbajtjes do të sigurojë mbulim deri në 24 orë në vend.

16.1.2.2 Për sistemet jo kritike, me një kohë përgjigjeje më shumë se gjysmë ore, kontraktori i mirëmbajtjes do të sigurojë mbulim deri në 24 orë, por në baza "në thirrje". Aty ku është e mundur, koha mesatare e riparimit do të jetë dy orë. Mbajtja e rezervave të pajisjeve do t'i nënshtrohet rishikimeve për të siguruar pajtueshmërinë me kriteret e mësipërme.

16.2 *Inspektimet dhe mirëmbajtja e aeroportit* : Sistemi i inspektimit duhet të sigurojë që të gjitha defektet në objektet fizike të ofruara të raportohen dhe korrigoohen shpejt aty ku kërkohet dhe çdo dështim, mungesë shërbimi ose pengesë që mund të ndikojë në sigurinë e avionëve dhe personelit në aeroport mund të shpallet nga aeroport direkt ose nga NOTAM. Për të arritur këtë politikë do të zbatohet një sistem inspektimi tre nivelesh si më poshtë:

Niveli 1	Kontrollet e zakonshme ditore të pistave, autostradave dhe kalave nga personeli i operacioneve të fushës ajrore për të përfshirë ndriçimin e afrimit, pistës, autostradës dhe përparësës.
Niveli 2	Një inspektim i detajuar nga operacionet e aeroportit që mbulon fushën ajrore në baza javore. Ky inspektim, elementet e të cilit do të kryhen në këmbë, do të mbulojë gjithçka që përfshihet në një inspektim të Nivelit 1, por me përqendrim të veçantë në: <ul style="list-style-type: none"> • Siguria e pajisjeve të lehta dhe ngushtësia e arrave të sigurisë. • Ndriçimi i kushteve ose afrimit dhe kabllot shoqëruese (vetëm mujore).
Niveli 3	Inspektimet nga ekipi i menaxhimit të operacioneve që mbulojnë të gjitha zonat e fushës ajrore në bazë tremujore.

16.3 *Mirëmbajtja e shiritave të pistës*, zona përreth pistave, gjithashtu do të kontrollohet rregullisht nga koncesionari.

17 Menaxhimi i Cilësisë

17.1 *Marrëveshjet e nivelit të shërbimit*

17.1.1 Koncesionari do të përgatisë marrëveshje të nivelit të shërbimit (SLA) për të gjithë personat e tjerë që ofrojnë shërbime në Aeroport bazuar në standardet e kërkuara nga kjo Marrëveshje, Ligjet dhe Konventat e Zbatueshme dhe Praktikat e Mirë të Industrisë dhe do të përcaktojë qartë standardet e performancës, normat e shërbimit, dhe përgjegjësitë e secilës organizatë që operon në Aeroport nga data e hapjes së terminalit siç është renditur më poshtë:

17.1.1.1 Kontrolli i trafikut ajror

17.1.1.2 Policia e Shtetit (Kontrolli i kufirit dhe shërbimet e emigracionit / trafikut)

17.1.1.3 Autoritetet Doganore;

17.1.1.4 Shërbimet e zjarrfikjes dhe shpëtimit;

17.1.1.5 Shërbimet meteorologjike;

17.1.1.6 Ofrues të tjerë të shërbimeve (qoftë në pronësi të shtetit ose privat);

17.1.1.7 Siguria dhe siguria e aeroportit;

17.1.1.8 Shërbimet e trajtimit të tokës;

17.1.1.9 Kontraktori i mirëmbajtjes;

- 17.1.1.10 Linjat ajrore; dhe
 - 17.1.1.11 Të tjerët.
 - 17.1.2 Të gjitha Marrëveshjet e tilla të Nivelit të Shërbimit (SLA) të propozuara për t'u lidhur me Subjektet Shtetërore do të sigurohen në draft formën e përfunduar, duke përfshirë një përkthim në gjuhën Shqipe nëse gjuha e një marrëveshje të tillë nuk është shqip.
 - 17.1.3 Marrëveshjet e Nivelit të Shërbimit do t'i nënshtrohen monitorimit vjetor nga Koncesionari dhe Qeveria e Shqipërisë dhe Entet Shtetërore përkatëse, përfshirë SHKSH, për të siguruar që standardet të mbahen në nivelet e specifikuara.
- 17.2 *Monitorimi i kënaqësisë së klientit,*
- 17.2.1 Koncesionari do të punësojë staf të menaxhimit të cilësisë. Ky personel do të funksionojë çdo ditë dhe do t'i përgjigjet të gjitha ankesave dhe rekomandimeve të klientëve.
 - 17.2.2 Koncesionari 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.
 - 17.2.3 Stafi i menaxhimit të cilësisë së koncesionarit do të kryejë sondazhe në Aeroport për të vlerësuar nivelin e shërbimit të ofruar.
- 17.3 *Menaxhimi Mjedisor*
- 17.3.1 Koncesionari duhet të përgatisë një plan të menaxhimit të mjedisit ("PMM") që merret me të gjitha çështjet mjedisore brenda zonës së koncesionit, dhe të sigurojë pajtueshmërinë me këtë PMM, si më poshtë:
 - 17.3.1.1 *Ulja e niveleve të zhurmës*
 - a) Futja e programit të monitorimit të zhurmës dhe procedurave të zvogëlimit të zhurmës në konsultimet me të gjithë përdoruesit e aeroportit
 - b) Komunikimi me autoritetet kompetente dhe komunitetin local për çështjet e zhurmës së avionëve.
 - 17.3.1.2 *Prezantimi i një programi të cilësisë së ajrit duke përfshirë:*
 - a) Optimizimi i operacioneve të trajtimit të tokës për të shmangur qarqet dhe si rezultat për të minimizuar konsumin e vajurit dhe ndotjen e ajrit dhe
 - b) Matjet e cilësisë së ajrit.
 - 17.4 Krijimi i një sistemi të menaxhimit të mbetjeve për mbledhjen, riciklimin, trajtimin dhe asgjësimin e mbetjeve, përfshirë mbetjet e rrezikshme, në bazë të praktikave më të mira ndërkombëtare.
 - 17.5 Bashkëpunimi me entet shtetërore për të monitoruar dhe kontrolluar aktivitetin e shpendëve brenda Zonës së Koncesionit.
 - 17.6 Prezantimi i standardeve mjedisore që duhet të respektohen nga të gjithë personat që veprojnë brenda zonës së koncesionit, si dhe auditimet mjedisore në baza vjetore
 - 17.7 Zhvillimi i një regjistri ligjor për lejet dhe miratimet e rëndësishme operationale, mjedisore dhe arkitekturore / projektit.
 - 17.8 Mbrojtja dhe shfaqja e trashëgimisë kulturore të rajonit, nëse është e disponueshme.
 - 17.9 Mbështetja e projekteve të BE -së në lidhje me mjedisin e aeroportit dhe fqinjësisë së afërt.

- 17.10 Promovimi i ndërgjegjësimit mjedisor tek publiku i gjerë.
- 17.11 Zbatimi i PMM dhe rezultatet do të publikohen çdo vit nga Koncesionari në raportin mjedisor.
- 17.12 Realizimi dhe zbatimi i këtyre objektivave do të jetë në përputhje me ligjin në fuqi, duke përfshirë:
 - 17.12.1 Shtojca 16, Konventa ICAO për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Konventa e Çikagos), nënshkruar më 7 dhjetor 1944 në formën e saj aktuale;
 - 17.12.2 Komuniteti Ekonomik Evropian: Direktiva e Këshillit 85/337 / KEE e 27 Qershor 1985 mbi vlerësimin e efekteve të disa projekteve publike dhe private në mjedis të ndryshuar nga Direktiva e Këshillit 97/11 / EC e 3 Marsit 1997;
 - 17.12.3 Konventa e UNECE mbi vlerësimin e ndikimit në mjedis në një kontekst ndërkufitar (mbledhur në Espoo, Finlandë, më 25 shkurt 1991).