

PROCESVERBAL – TIPI I KONTRATËS – SHERBIME

PËR ARGUMENTIMIN DHE MIRATIMIN E SPECIFIKIMEVE TEKNIKE DHE KRITEREVE PËR KUALIFIKIM

(Ky procesverbal është për efekt publikimi bashkë me dokumentet e tenderit)

- **Objekti i procedurës:** “Trajnimi Refresh i emergjencave ATCO”
- **Kodi përkatës në fjalorin e përbashkët të prokurimit (cpv):** 79998000-6 – Shërbime trajnimi; 79632000-3 – Shërbime të trajnimit të personelit
- **Vlera e fondit limit:** 66 666 666 (gjashtëdhjetë e gjashtë milion e gjashtëqind e gjashtëdhjetë e gjashtë mijë e gjashtëqind e gjashtëdhjetë e gjashtë) lekë pa tvsh ose 626 743 (gjashtëqind e njëzetë e gjashtë mijë e shtatëqind e dyzetë e tre) Euro pa tvsh. (Kursi zyrtar i këmbimit sipas Bankes të Shqipërisë në datën 02.10.2023 është 106.37 Lek/ Euro).
Në bazë të nenit 21, pika 2, të Ligjit nr.162/2020 “Për prokurimin publik”, nenit 2, pika 2/c dhe nenit 78, pika 2, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, autoriteti/enti kontraktor ALBCONTROL SHA ka hartuar procesverbalin për argumentimin dhe miratimin e specifikimeve teknike dhe kriterëve për kualifikim për procedurën e sipërcituar, me përmbajtjen si më poshtë:

I. KRITERET E VEÇANTA TË KUALIFIKIMIT

1. Ofertuesi duhet të paraqesë:

- a. Sigurimin e Ofertës, sipas Shtojcës 3;
- b. Formularin Përmbledhës të Vetëdeklarimit, sipas shtojcës 9

Argumentimi: *kriteret e mesiperme janë vendosur në përputhje me Nenin 82 “Formulari përmbledhës i vetëdeklarimit” dhe Neni 83 “Sigurimi i ofertës”, të Ligjit Nr.162/2020 “Për Prokurimin Publik” si dhe në mbështetje të nenit 30, pika 1, të VKM-së Nr.285, datë 19.5.2021 “Për Miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik: i ndryshuar citojme Neni 83 i LPP “Autoriteti kontraktor duhet të kërkojë paraqitjen e sigurimit të ofertës nga ofertuesit në të gjitha llojet e procedurave të prokurimit, me përjashtim të procedurave të prokurimit me vlerë të vogël”, Neni 82, i LPP “1. Bashkë me dorezimin e kërkesave për pjesëmarrje ose të ofertave, autoritetet ose entet kontraktore pranojnë si prova paraprake në vend të disa vertetimeve të leshuara nga autoritetet publike ose pale të treta, formularin përmbledhës të vetëdeklarimit, sipas parashikimeve të këtij ligji. Përmbajtja e këtij formulari përcaktohet në rregullat e prokurimit publik”.*

2. Ofertuesi duhet të paraqesë:

2.1. Kapacitetin profesional të operatorëve ekonomikë:

2.1.1 OE, duhet të disponojë Licensë/Certifikatë profesionale e dhënë nga Autoriteti i Aviacionit Civil të shtetit perkates, që lejon operatorin ekonomik, për të kryer trajnimin për Kontrollorët e Trafikut Ajror, konformë specifikimeve teknike të DST.

2.1.2 Për të vërtetuar që ka kapacitete njerëzore profesionale të mjaftueshme për realizimin e kontratës, Operatori ekonomik ofertues duhet të paraqesë CV- të e të gjithë Instruktorëve të cilët do të perfshihen në trajnimin e kontrolloreve të trafikut, të cilët duhet të kenë të vlefshme licensën e tyre miratimet nga Autoritetet e Aviacionit Civil të Shtetit perkates, ku numri minimal i instruktorëve të kërkuar është 4 si dhe kontratat e punës që ka me instruktorët.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 "Për prokurimin publik" dhe nenit 41 të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 "Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik" i ndryshuar. Me anë të këtij kriteri kërkohet që operatorët ekonomikë të provojnë përshtatshmërinë për të kryer veprimtarinë profesionale, kapacitetet teknike dhe profesionale objekt kontrate.

2.2 Kapaciteti ekonomik dhe financiar:

2.2.1 Vërtetim të lëshuar nga administrata tatimore, ku xhiroja mesatare vjetore për 3 vitet e fundit financiare (2020,2021,2022), ku vlera e xhiros për të paktën një nga vitet e periudhës së kërkuar duhet të jetë jo më e vogël se 26 666 666 leke pa tvsh (40% e fondit limit) dhe

2.2.2 Bilancet e viteve 2020, 2021 dhe 2022. miratuar nga organet perkatese shtetore. Kjo kërkesë konsiderohet e përmbushur nëse në dy bilance të njëpasnjëshme, nuk ka raport negativ ndërmjet aktivitet dhe pasivitet

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77, pika 3, të LPP, si dhe nenin 43, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 "Për miratimin e rregullave të prokurimit publik", i ndryshuar, si dhe në legjislacionin e fushës ne fuqi, përkatësisht në Ligjin nr. 8438, datë 28.12.1998 "Për tatimin mbi të ardhurat", i ndryshuar, VKM nr. 922 datë 29.12.2014 "Për deklarimin e detyrueshëm të deklarave tatimore dhe të dokumenteve të tjera tatimore, vetëm nëpërmjet formës elektronike", si dhe në Udhëzimin e Ministrisë të Financave nr.5, datë 30.01.2006, "Për tatimin mbi të ardhurat", i ndryshuar

2.3 Kapaciteti teknik:

2.3.1 Operatori ekonomik duhet të paraqesë kontrata ku të ketë realizuar shërbime të ngjashme, një vlerë jo më të vogël se 40 % e fondit limit që prokurohet, të realizura gjatë tre viteve të fundit nga data e shpalljes së njoftimit të kontratës.

Për përvoja të mëparshme të realizuar me sektorin publik, autoriteti kontraktor kërkon si dëshmi vërtetime të lëshuara nga një ent publik për përmbushjen me sukses të kontratës, ku të shënohen vlera, afati i përfundimit të kontratës, natyra e shërbimeve të realizuara dhe fatura tatimore të shitjes, të plotësuara sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi, ku shënohen datat, shumat e shërbimeve të furnizuara.

Në rastin e përvojës së mëparshme të realizuar me sektorin privat, si dëshmi pranohen vetëm fatura tatimore të shitjes, të plotësuara sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi, dhe të deklaruar në organet tatimore, ku shënohen datat, shumat dhe sasi të shërbimeve të furnizuara.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 "Për prokurimin publik" dhe nenit 41/3, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 "Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik". Me anë të këtij kriteri kërkohet që operatorët ekonomikë të dëshmojnë që kanë përvojën e nevojshme për të zbatuar kontratën që AK kërkon të

realizojë, prandaj është kërkuar përvojë e ngjashme të jenë në vlerën jo më e madhe se 40% të vlerës së përlllogaritur të kontratës, që prokurohet dhe që është realizuar gjatë tri viteve të fundit, nga data e shpalljes së njoftimit të kontratës.

2.3.2 Operatori Ekonomik duhet të paraqesë certifikatat që vërtetojnë përputhshmërinë me standardet:
- **ISO 9001:2015**, Sistemi i Menaxhimit të Cilësisë ose e perditesuar e cila duhet të jetë në të njëjtën fushë me kategorinë dhe specifikën e shërbimeve që prokurohen dhe të jetë brenda kohës së vlefshmërisë.

Certifikatat duhet të jetë e vlefshme dhe e lëshuar nga një organ i vlerësimit të konformitetit, i akredituar nga organizmi kombëtar i akreditimit ose organizma ndërkombëtare akreditues, të njohur nga RSH, Ose ekuivalente me to.

Argumentim: Ky kriter u vendosën në përputhje me parashikimin e nenit 36 dhe nenit 77, të Ligjit Nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik”, si dhe nenit 44, të VKM-se Nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik”. Autoriteti/enti kontraktor, për të vërtetuar se punët, mallrat ose shërbimet, objekt prokurimi, i plotësojnë kërkesat e cilësisë, mund t’u kërkojë ofertuesve të paraqesin certifikata të lëshuara nga një organ i vlerësimit të konformitetit, i akredituar nga organizmi kombëtar i akreditimit ose organizma ndërkombëtarë akreditues, të njohur nga Republika e Shqipërisë, vetëm nëse ato janë të argumentuara dhe të lidhura ngushtësisht dhe në mënyrë të drejtpërdrejtë me objektin e prokurimit.

Sqarojmë se Albcontrol sha, operon në një fushë që është shumë specifike “Navigimi Ajror”, sipas rregullores Europiane 1035/2011 dhe të audituar nga ana e Agjencisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit (EASA) çdo dy vjet, ndërkohe sistemet me të cilët operon duhet të jenë komptibël me kërkesat e rregullatorëve ndërkombëtarë të Aviacionit Civil sipas Rregullores së Komisionit Europian EC 552/2004 si dhe kërkesave të tjera që kanë të bëjnë me sigurinë dhe përputhshmërinë me rregulloret si dhe me sistemet e tjera që janë operative. Albcontrol është gjithashtu i certifikuar, për shkak të natyrës së aktivitetit me ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018, ISO 27001:2013, ISO 20000-1:2018, SES (Reg 2017/373).

Sistemi i menaxhimit të cilësisë siguron që operatori zotëron aftësitë për të ofruar shërbime që plotësojnë pritshmëritë kërkesat dhe specifikimet e klientit përmes aplikimit efektiv dhe cilesor të tij.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit siguron që operatori ekonomik aplikon, mirëmban dhe përmirëson në mënyrë të vazhdueshme një përfaqje sistematike në menaxhimin e informacionit sensitiv me fokus tek siguria.

Menaxhimi i shërbimit IT siguron që operatori ekonomik ka të implementuar një sistem ofrimi të shërbimit përmes të cilit efektivisht planifikon, implementon, operon, monitoron, kontrollon dhe mirëmban portofolin e shërbimeve dhe cilësinë e tyre.

2.3.3 Në rast se Operatori Ekonomik është përfaqësues i autorizuar i ofruesit të shërbimeve përkatëse, (Akademisë ose autoriteti i licensuar për këtë shërbim), kjo vërtetohet me dokumentacionin përkatës të përfaqësimit e lëshuar nga ofruesi i shërbimeve.

Autorizimi duhet të përmbajë të dhëna të plota të prodhuesit si: telefon, fax, e-mail, ëbsite, kjo e nevojshme për Autoritetin Kontraktor në rast verifikimi nga ana e tij.

Ofruesi i shërbimeve duhet të provojë se organizata e cila do të kryejë trajnimin është e certifikuar si organizatë trajnimi nga Autoritetet Përkatëse si dhe në përputhje me Rregulloren e Komisionit Evropian Nr. 340/2015 e dates 20 Shkurt 2015 – Aneksi III “Kërkesat për Organizatat e Trajnimit per Kontrolloret e Trafikut Ajror” konform kërkesave të Shtojcës Nr. 5. (specifikimet teknike).

Argumentimi: Ky kriter është vendosur në përputhje me nenin 77/2 të LPP: Në procedurat e prokurimit për shërbime, ku është e nevojshme që operatorët ekonomikë të kenë një autorizim të veçantë ose të jenë anëtarë të një organizate të veçantë për të kryer shërbimin në fjalë në shtetin e tyre të origjinës, autoriteti ose enti kontraktor mund t’u kërkojë atyre të vërtetojnë se e kanë këtë autorizim ose anëtarësim.

2.3.4 OE, duhet të paraqesë katalog/broshurë ose CD me detaje të hollësishme të ambjenteve, klasave, vendin e praktikës ku do të organizohet kursi (Sipas kërkesave specifike të detajuar në shtojcën 5).

Për pikën si më sipër operatorët ekonomik ofertues duhet të paraqesin formularin e vetëdeklarimit sipas shtojcës Nr. 9.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik” dhe nenit 41/4 të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik” i ndryshuar. Me anë të këtij kriteri kërkohet që operatorët ekonomikë të provojnë përshtatshmërinë për të kryer veprimtarinë profesionale, kapacitetet teknike dhe profesionale objekt kontrate.

2.3.5 OE duhet të disponojë të paktën 3 simulatorë për zhvillimin e trajnimit me të dhënat e mëposhtme:

Simulatorët duhet të kenë shkallë të lartë ndërveprimi me kandidatët (HMI- Human Machine Interface), e aftë të shfaqë harta të sakta, përdorimin e ngjyrave, lehtësi në matjen e distancave, tregues drejtimi etj. Reagimi me programin duhet të jetë në një nivel të lartë dhe do të bëhet nëpërmjet përdorimit të tastierës apo mausit. Simulatori duhet të ofrojë lidhje direkte komunikimi (telefoni dhe radio). Ofertuesi duhet të paraqesë katalogët e tyre sipas kërkesave të specifikimeve teknike.

Për pikën si më sipër operatorët ekonomik ofertues duhet të paraqesin formularin e vetëdeklarimit sipas shtojcës Nr. 9.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik” dhe nenit 41/4 të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik” i ndryshuar. Me anë të këtij kriteri kërkohet që operatorët ekonomikë të provojnë përshtatshmërinë për të kryer veprimtarinë profesionale, kapacitetet teknike dhe profesionale objekt kontrate.

Të gjithë dokumentat duhet të jenë origjinalë ose kopje të noterizuara të tyre.

Rastet e mos-dorëzimit të një dokumenti, ose të dokumentave të rreme e të pasakta, konsiderohen si kushte për skualifikim.

Operatorët e huaj ekonomikë, duhet të paraqesin të gjithë dokumentat e tyre në gjuhën shqipe ose anglisht (si gjuhë e ofertës), të bëjnë noterizimet përkatëse si dhe të jenë të certifikuara “Apostille”. Për vendet që nuk kanë ratifikuar Konventën e Hagës datë 5 tetor 1961, “Për heqjen e kërkesës për legalizim diplomatik e konsullor të dokumenteve zyrtare të huaja”, duhet të bëhen legalizimet në ambasadat, konsullatat ose zyrat respektive nga vendi i origjinës. (Mosparaqitja në këtë formë është kusht skualifikues).

II. Argumentimi i specifikimeve teknike

Termat e Referencës janë hartuar duke marrë në konsideratë nevojat e Autoritetit Kontraktor, për shërbimin objekt procedure prokurimi, natyrën dhe afatin kohor për realizimin e këtij shërbimi si dhe bazuar në nenin 36 të Ligjit Nr. 162/2020 “Për prokurimin publik”, në nenin 41/1 të VKM nr.285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik

Shënim: Përcaktimi i specifikimeve teknike, për mallrat objekt prokurimi, të cilat duhet të përshkruajnë minimumin ose tërësinë e elementeve më të rëndësishme përbërëse, që garantojnë cilësinë e kërkuar, dhe që i vlerëson mallrat si të pranueshme për funksionet e kërkuara, në përputhje me parashikimet e nenit 4, pika 38/b dhe nenit 36, të LPP, si dhe nenit 41, pika 2, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021, “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, **duke argumentuar çdo kërkesë funksionale ose performance, apo/dhe çdo standard të kërkuar, ku çdo referencë duhet të shoqërohet nga fjalët “ose ekuivalenti i tij/saj”.**

Kujdes: Në specifikimet teknike, nëse nuk e justifikon objekti i kontratës, nuk duhet të përmendet asnjë markë prodhimi ose burim specifik apo proces i veçantë, që karakterizon produktet ose shërbimet e ofruara nga një operator ekonomik specifik apo asnjë markë tregtare, patentë, tipi ose origjinë apo prodhim specifik, me qëllim favorizimin ose eliminimin e disa sipërmarrjeve ose produkteve. Një gjë e tillë lejohet vetëm në raste përjashtimore kur nuk ekziston një mënyrë e mjaftueshme, e saktë apo e kuptueshme e përshkrimit të objektit të kontratës, sipas pikës 3 të nenit 36, të LPP. Referime të tilla duhet të shoqërohen nga fjalët “ose ekuivalente”.

Specifikime Teknike

Trajnimi Refresh i emergjencave ATCO

Përmbajtja

1. Informacion i Përgjithshëm.....	7
1.1 Pjesëmarrësit	7
1.2 Numri i rangjeve	7
1.3 Kohëzgjatja/Afatet	7
1.4 Instruktorët	4
2. Specifikimet Teknike	8
2.1 Termat e Përgjithshme.....	8
2.2 Pajisjet dhe klasa	8
2.3 Teoria.....	9
2.4 Praktika.....	9
2.4.1 Kohëzgjatja.....	9
2.4.2 Aftësitë e pajisjes së simulatorit APP/ACC.....	9
2.4.3 Simulatori i Aerodromit.....	10
2.4.4 Klasifikimi dhe konfigurimi i hapësirës.....	11
2.4.5 Kërkesat për ushtrimet dhe modulet.....	8
2.4.5.1 TIA HIGH/MID/TOP (zona) and TIA APP (afrimi).....	8
2.4.5.2 TIA TWR.....	9
2.4.6 Dendësia/kompleksiteti i trafikut	10
2.4.6.1 TIA HIGH/MID/TOP (zona).....	10
2.4.6.2 TIA APP (afrimi) dhe TIA TWR.	10
2.4.7 Objektivat e ushtrimeve	10
3. Dokumentat	11
4. Raportet dhe Vlerësimet.....	11
5. Sigurimi Shëndetësor	11
6. Transporti Lokal	11
7. Akomodimi	12

1. Informacion i Përgjithshëm

Përmbajtja e këtij trajnimi duhet të jetë sipas rregullores 340/2015 të KE mbi trajnimin e vazhdueshëm të personelit Kontrollorë të Trafikut Ajror dhe dokumentit të EUROCONTROL “EATMP Përmbajtja Kryesore – Kursi i rifreskimit të emergjencave” (HRS/TPS – 004 – GUI – 005”), Manualit Shqipëtar ATM, Skemës së Kompetencës së KTA, Planit të Trajnimit të Albcontrol dhe sipas specifikimeve në vijim.

Termi “Operatori Ekonomik” në këtë dokument i referohet Akademisë që do të ofrojë kursin sipas specifikimeve, dhe termi “Autoriteti Kontraktor” i referohet ALBCONTROL.

Sipas Skemës së Kompetencës së KTA, edicioni 4.1, datë 15.08.2022, Code: 3-4.4.1-08 ATM CAS for ATCO-s , çdo kontrollor i trafikut ajror duhet të bëjë të paktën 4 ditë në vit trajnim rifreskues në simulator për çdo miratim njësie, në varësi të kërkesave operacionale.

1.1 Pjesëmarrësit

Pjesëmarrësit janë Kontrollorë të Trafikut Ajror me rangje në Kontrollin e Hapësirës Ajrore të Survejimit me Radar (ACS); me rangje në Kontrollin e Afrimit me Radar (APS) dhe me rangje në Kontrollin e Trafikut ajror Kullë me instrument (ADI/TWR). Disa kontrollorë kanë njëkohësisht 2 rangje. Në të tilla raste kontrollori duhet të marrë pjesë në kursin praktik 4 ditor të rifreskimit për çdo rang. Tabela më poshtë jep një informacion më të detajuar:

Tabela e Pjesëmarrësve	KTA	Ditët e Trajnimit
ACC	Numri	SIM + Teori
KTA me 1 rang ACS	16	4+1=5
KTA me 1 rang APS	1	4+1=5
KTA me 2 rangje ACS + APS	32	8+1=9
TWR		
KTA ADI/TWR	22	4+1=5
KTA ADI/TWR + APS	1	8+1=9
Totali	72	492

1.2 Numri i rangjeve

Numri i rangjeve:

48 rangje në ACS
34 rangje në APS
23 rangje në ADI/TWR
105 rangje në total

1.3 Kohëzgjatja/Afatet

Kohëzgjatja e kurseve do të jetë:

5 (pesë) ditë pune për kandidatët në kategorinë ACS ose APS

- 9 (nëntë) ditë pune për kandidatët në kategorinë ACS dhe APS
- 5 (pesë) ditë pune për kandidatët në kategorinë ADI/TWR
- 9 (nëntë) ditë pune për kandidatin në kategorinë ADI/TWR dhe APS

Çdo grup do të përbëhet nga 6 (gjashtë) deri në maksimum 15 (pesëmbëdhjetë) kandidatë, 6 (gjashtë) deri në 12 (dymbëdhjetë) kandidatë në kategorinë ACS dhe/ose APS si dhe 3 (tre) kandidatë në kategorinë ADI/TWR.

Periudha e kërkuar për të zhvilluar trajnimin do të jetë tremujori i katërt 2023 deri në tremujorin e dytë 2024

1.4 Instruktorët

Instruktorët për të gjithë periudhën e trajnimit do të jenë:

- a) Minimumi 1 (një) Instruktor për pjesën e trajnimit teorik,
- b) Minimumi 1 (një) Instruktor për 3-4 kontrollor në varësi të përbërjes së grupit.

2. Specifikimet Teknike

2.1 Termat e Përgjithshme

Operatori Ekonomik duhet të ofrojë ambiente nga më modernet për trajnimin. Për të treguar këto cilësi është e domosdoshme që të vihen në dispozicion materialet në vijim:

1. Operatori Ekonomik duhet të jetë i aprovuar mbi përputhshmërinë me Rregulloren 340/2015 të Komisionit Europian nga Autoriteti i Aviacionit Civil i vendit ku është regjistruar.
2. Një material prezantues i ambienteve, simulatorit si dhe i kushteve të akomodimit në broshurë apo CD.
3. Të ofrojë prova të sistemit të administrimit të cilësisë (ISO certificate) për të siguruar përputhshmërinë dhe mjaftueshmërinë që sistemet, procedurat dhe shërbimet e trajnimit të përmbushin kërkesat rregullatore.
4. Operatori Ekonomik duhet të percaktojë qartë linjat e përgjegjesise se sigurse ne organizaten e trajnimit duke vene ne dispozicion nje strukture organizative te akademise.
5. Pseudo-pilotët duhet të kenë eksperiencë me mjedisin dhe simulatorët.
6. Ushtrimet do të përgatiten në bashkëpunim midis Operatorit Ekonomik dhe instruktoreshave të ALBCONTROL, në baze të kërkesave dhe skenareve të kërkuar, përpara fillimit të trajnimit. Dy javë përpara fillimit të trajnimit, ushtrimet duhet të jenë gati dhe të dakortesuara nga të dyja palët.

2.2 Pajisjet dhe klasa

Operatori ekonomik duhet të ofrojë pajisje nga më të fundit me specifikimet e mëposhtme:

1. Mjedisi i simulatorit duhet te jete i ndertuar bazuar ne teknologji te avancuar. Operatori Ekonomik duhet të përdorë simulorë të përditësuar me HMI të zhvilluar, e aftë për të paraqitur harta të sakta me ngjyra dhe gama të ndryshme. Simulatori duhet te jete sa me real, i pershtatshem per perdoruesin dhe me konfigurime gjeografike te personalizuara. Ndërveprimi me programin duhet të jetë në nivel të lartë dhe të realizohet nëpërmjet tastjerës dhe mausit. Për të paktën 6 ushtrime në ditë duhet të jenë në dispozicion 3-5 (tre-pesë) simulorë konsolash të pozicioneve të punës.
2. Operatori Ekonomik duhet te pajiset me nje simulator 2D ose 3D, per te siguruar vizualizimin e hapësires ajrore.
3. Operatori ekonomik duhet të ketë ne dispozicion njëherësh të paktën 3-5 (tre-pesë) simulorë (konsola) për Hapësirën Ajrore, Afrimin dhe Kullën, ku secila nga konsolat duhet të ketë 2 pozicione pune të cilat punojnë paralel dhe çdo konsolë do të mbikqyret nga 1 (një) instruktor i dedikuar.
4. Klasa ku do të zhvillohet teoria duhet të jetë e pajisur me çdo pajisje të domosdoshme në funksion të mësimdhënies. Klasa duhet të ketë pajisjet më poshtë:
 - a) Tavolina të cilat mund të rregullohen në forma të ndryshme (psh. në formë U-je),
 - b) Një tavolinë për instruktorin.
 - c) Një projektor së bashku me ekranin.
 - d) Një tabelë me letra të mjaftueshme, shënues dhe stilolapsa.
 - e) Çdo pajisje tjetër që ndihmon procesin e mësimdhënies.
 - f) Tregues Lazer, Laptop
 - g) Mundesi printimi te materialeve te ndryshme, (Teste prezantime harta etj)

2.3 Teoria

Kohëzgjatja e pjesës teorike do të jetë 1 (një) ditë, per cdo grup

Temat e teorise do te jene te paraqitura në planin e trajnimit te Albcontrol. Dhe do te pregatiten nga Albcontrol.

2.4 Praktika

2.4.1 Kohëzgjatja

Kohëzgjatja e pjesës praktike do të jetë Kater (4) ditë për simulimin e :

1. emergjencave dhe ngjarjeve të pazakonta
2. praktikave dhe procedurave standarte
3. faktori njerezor

2.4.2 Aftësitë e pajisjes së simulatorit APP/ACC

1. Pajisja e simulatorit duhet të jetë e konfiguruar ne përputhje me mjedisin operacional te Albcontrol, si psh: strukturat e hapësires, procedurat IFR, etj, te cilat perdoren nga KTA gjate ushtrimit te detyrës.

2. Pajisja e simulatorit duhet të ketë aftësitë e mëposhtme:

- Ndarje e lirë e kombinimeve CWP:
- Sektorë individualë (1 CWP/ustrim) dhe/ose
- Ushtrime të vazhdueshme nga ACS, APS, TWR dhe anasjelltas.
- Konfigurim EC/PC. Minimumi 3 pozicione në ACC/APP dhe TWR drejtuar secili nga një intruktor i dedikuar.
- Disa sektorë mund të kombinohen në FIR, sipas ndarjes së sektoreve.

3. Simulimi në Tirana FIR/TMA/CTR dhe në zonën përreth, duhet të përmbajë:

- Waypoints (Pikat hyrëse/dalëse/tranzitore)
- RVA
- SID/STAR (RNV/RNP)
- Pajisjet radio navigacionale
- Zonat e kufizuara, zonat me rrezik si dhe zonat e ndaluara
- Pozicione të ndryshme të Radarit Sekondar,
- Rregjistrim i fluturimit: Listë elektronike fluturimi
- Databazë me lloje të ndryshme avionësh, me performancë reale. Performanca e avionit duhet të jetë lehtësisht e modifikueshme.
- Efekti i erës të jetë i modifikueshëm.
- Mjete të avancuara paralajmërimi si p.sh: MTCD, STCA, Area Proximity/Penetration, CA Warning, Cleared Level Adherence Monitoring, nëse janë të disponueshme
- Kode të veçanta SSR si p.sh: Emergency/Hi-Jack/RCF
- Mundësi koordinimi pa zë duke përdorur sistemin në lidhje me: Rrugët ajrore, Nivelin e fluturimit, Shpejtësinë.
- Simulim i degradimit të sistemit: FDPS, RDPS, Radar headings, total radar failure të Tiranës dhe fqinjëve.
- Përditësim dinamik i faqes së kushteve atmosferike
- Sistem njoftimi për mesazhet informuese.
- Data Block të jete sa me afër atij që përdoret në ACC

4. Simulatori duhet të ketë aftësitë e radarit sekondar

5. Modes A dhe C me konvertim të code/call-sign dhe lexim të nivelit të fluturimit janë të detyrueshme.

6. Informacion mbi kushtet atmosferike

2.4.3 Simulatori i Aerodromit

Operatori ekonomik duhet të ofrojë trajnim në hapësirën ajrore reale në aerodrom, për të siguruar parrezikshmerinë, si dhe mundësinë për një punë në grup efektive.

- Simulatori i Kullës preferohet të jetë 3D dhe duhet të simulojë pamje të vërteta të lëvizjeve në tokë dhe duhet të mundësojë simulimin e skenareve të trafikut kompleks dhe të dendur, i

perdorur per cdo faze ose kerkese. Prioritet duhet ti jepet nje simulimi te integruar plotësisht midis Kullës, Afrimit dhe Area, si një ushtrim i vetëm.

- Një pistë me pesë taxi-way, simulim sipas Aeroportit të Tiranës.
- Simulim natë/ditë dhe kushtet IMC/VMC
- Simulim aksidenti në pistë dhe/apo zonën afër pistës.
- Simulim i kushteve të ndryshme atmosferike si p.sh vetëtima/mjegull/dëborë etj.
- Simulim i hyrjes në zonën e lëvizjes dhe manovrimit të mjeteve të ndryshme si p.sh zjarrëfikëse/mjetet e sigurisë/ etj.
- Ushtrime të vazhdueshme nga Kulla në zonën e Afrimit dhe anasjelltas.

2.4.4 Klasifikimi dhe konfigurimi i hapësirës

1. Operatori ekonomik duhet të konfigurujë Hapësirën Shqipëtare (hartë në video) në sektorët ACC dhe APP si dhe një hapësirë fiktive për qëllime simulimi në TWR (preferohet simulim i hapësirës Tirana TWR, zonës së kontrollit dhe aeroporteve fqinje). Konfigurimi i hapësirës së aerodromit duhet të jetë i ngjashëm me zonën e aeroportit të Tiranës. Blerësi, pas nënshkrimit të kontratës, duhet ti japë Operatorit ekonomik detaje mbi klasifikimin e hapësirës, rrjetin, CTR, TMA, RVA, SID/STAR dhe konfigurimin e Aerodromit, procedurat locale, shënimin e stripsesve, etj.
2. Hapësira Shqipëtare do të ndahet në tre sektorë, me këto ndarje vertikale:
 - Sektori HIGH/TIA HIGH FRA – nga Niveli i Fluturimit 195 (120 jashte TMA) deri në Nivelin e Fluturimit 660 (Radar)
 - Sektori MID/TIA MID FRA – nga Niveli i Fluturimit 195 (120 jashte TMA) deri në Nivelin e Fluturimit 355 (Radar)
 - Sektori TOP/TIA TOP FRA – nga Niveli i Fluturimit 355 deri në Nivelin e Fluturimit 660 (Radar)
 - Sektori APP/TIA APP – nga 2500ft deri në FL 195.
 - Sektori i Aerodromit /TIA TWR – nga toka deri në lartësinë 2500 Ft., zona e kontrollit (CTR - Procedural)
3. Klasifikimi/konfigurimi/zona e përgjegjësisë janë të shkruara në manualin Shqipëtar AIP dhe gjithashtu në procedurat lokale, të cilat do të dorëzohen pas nënshkrimit të kontratës.

2.4.5 Kërkesat për ushtrimet dhe modulet

2.4.5.1 TIA HIGH/MID/TOP (zona) and TIA APP (afrimi)

1. Ndarje minimale 7NM në TIA HIGH/MID/TOP dhe 5NM në hapësirën TIA APP
2. Transferimi me QF është 10NM
3. Procedura e identifikimit duhet të jetë në përputhje me dokumentin ICAO 4444. Identifikimi vetëm më përdorim të Radarit Sekondar (SSR)
4. Koordinimi dhe procedura lokale e transferimit duhet të jetë në përputhje me dokumentin ICAO 4444 si dhe me Marrëveshjen përkatëse me qendrat fqinje. OLDI duhet të merret paraysh sipas qendrave fqinje.
5. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësisë APP dhe njësisë TWR sipas udhëzimeve lokale (pas firmosjes së kontratës)

6. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njesive MID, HIGH dhe TOP. Ndarje ne dy ose tre sektore te njesise ACC dhe koordinimi midis tyre. Niveli i ndarjes te jete 355/ 375.
7. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njesise ACC dhe APP.
8. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njesisë Farka TWR dhe njesisë TWR sipas letërmarrëveshjes me Forcat Ajrore (pas firmosjes së kontratës)
9. Koordinimi dhe procedurat e transferimit midis njesive dhe qendrave fqinje sipas udhëzimeve lokale (pas firmosjes së kontratës)
10. Procedura e koordinimit brenda njesive të njëjta do të kryhet nëpërmjet datablock, elektronikisht dhe /ose telefonit.
11. Pseudo-pilotët e siguruar nga Operatori ekonomik duhet të jenë profesionistë.
12. Informacioni mbi kushtet atmosferike duhet të shfaqet automatikisht me mjete elektronike ose në letër siç parashikohet në procedurat lokale.
13. Dy pozicione Kontrollori Taktik dhe Kontrollori Planizues duhet të përdoren për sektorin TIA/HIGH/MID/TOP.
14. Dy pozicione Kontrollori Taktik dhe Kontrollori Planizues duhet të përdoren për sektorin TIA/APP.
15. Çdo ushtrim duhet të zgjasë minimumi 45 minuta, duke përjashtuar kohën që duhet për udhëzimet, defektet e ndryshme dhe nderprerjet e kerkuara nga instruktori ne funksion te trajnimit.
16. Pas përfundimit të çdo ushtrimi, 5 – 10 minuta diskutim mbi ushtrimin.
17. Stripset duhet të jenë elektronike. Plani i fluturimit dhe koha e parashikuar e hyrjes në FIR duhet të jenë të paraqitura në stripset elektronike.
18. Çdo student duhet të kryejë të paktën dy ushtrime në ditë si Kontrollor Taktik. Skenarët per situatat e emergjences apo ngjarjeve te pazakonta si dhe topiks te tjera rreth saj do te percaktohen ne bashkëpunim me Albcontrol ose Blerësin (Pas firmosjes se kontrates).
19. Të paktën 6 ushtrime në ditë për çdo pozicion pune.
20. Këto të dhëna duhet të paraqiten për Data Block:
 - Nivelin e caktuar të fluturimit
 - Nivel fluturimi i kërkuar
 - Niveli i Fluturimit në dalje nga zona e përgjegjësisë
 - Pikat hyrëse dhe dalje të hapësirës
 - Drejtimi i caktuar
 - Shpejtësia e caktuar
 - Transferta/kërkesa e një fluturimi
 - Fusha bosh për tu plotësuar
 - Dritarja e planit të fluturimit
21. Informacion me I detajuar do te paraqitet pas nenshkrimit te kontrates
 - Rruga e planifikuar e fluturimit sipas Free Route me operime Cross Border;
 - Rrjeti i sigurisë (STCA, Loss of separation indicator);
 - Distanca dhe këndi ndërmjet dy targets dhe nje targets dhe nje pike të caktuar ;(RB Line/QDM);
 - Vektorët e parashikimit duhet të jenë të disponueshëm për fluturimet individuale si edhe për trajektoren (Route read out);
 - Paraqitja e Historikut për pikat në secilën trajektore;
 - Kodet SSR duhet të jenë të ndryshueshme në pozicionin e pilotit për të paraqitur 3 kodet/alarmet e emergjencës sipas etiketimit përkatës;

- Përzgjedhja e zonave të rrezikut, zonave ushtarake si aktive dhe jo-aktive;
- Ndryshim rruge për shkak të kohës së keqe (devijim);
- Ndryshim niveli dhe shpejtësie për shkak të kohës së keqe;
- Mosmbajtje niveli për shkak të turbulencave;
- Mosmbajtje rate of climb për shkak të turbulencave; ose te performances;
- Marrje dhe shpërndarje informacioni meteorologjik;

2.4.5.2 TIA TWR

1. Ndarjet e aerodromit sipas specifikimeve në Doc 4444 dhe MATM kapitulli 5/7.
2. Procedurat start-up dhe taxi sipas procedurave lokale.
3. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësisë APP dhe njësisë TWR sipas udhëzimeve lokale (pas firmosjes së kontratës)
4. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësisë Farka TWR dhe njësisë TWR sipas letërmarrëveshjes me Forcat Ajrore (pas firmosjes së kontratës)
5. Prçedura e kordinimit për ulje-ngritjet nga Helidromi i Baldushkut sipas procedurave në fuqi.
6. Procedura e koordinimit brenda njesive te njejta, do të kryhet nëpërmjet telefonit.
7. Pseudo-pilotët e siguruar nga Operatori ekonomik duhet të jenë profesionistë.
8. Informacioni mbi kushtet atmosferike duhet të shfaqet automatikisht me mjete elektronike ose në letër sic parashikohet në procedurat lokale.
9. Dy pozicione për Sektorin e Aerodromit “Kontrollori Taktik” dhe “Asistent”.
10. Çdo ushtrim duhet të zgjasë minimumi 45 minuta, duke përjashtuar kohën që duhet për udhëzimet.
11. Pas përfundimit të cdo ushtrimi, 5 – 10 minuta diskutim mbi ushtrimin.
12. Stripset duhet të jenë elektronike dhe/ose në letër. Plani i fluturimit dhe koha e parashikuar e hyrjes në FIR duhet të jenë të paraqitura në stripset elektronike dhe /ose letër.
13. Çdo student duhet të kryejë të paktën dy ushtrime në ditë si Kontrollor Taktik ADI/TWR. Skenaret per situatat e emergjences apo ngjarjeve te pazakonta si dhe topiks te tjera rreth saj do te percaktohen ne bashkëpunim me Autoritetin Kontraktor. (Pas firmosjes së kontratës)
14. Të paktën 6 ushtrime në ditë për pozicionin ADI/TWR.

2.4.6 Dendësia/kompleksiteti i trafikut

2.4.6.1 TIA HIGH/MID/TOP (zona)

- Trafiku duhet të jetë i qëndrueshëm, rreth 40-50 avionë për ushtrim. Dendësia e trafikut duhet të jetë i ngjashëm me trafikun gjatë sezonit veror (të dhënat do të paraqiten pas firmosjes së kontratës).
- Gjatë një ushtrimi, jo më shumë së pesë vektorë në të njëjtën kohë, për të zgjidhur një konflikt të mundshëm të planifikuar nga instruktori. Aplikimi i kontrollit horizontal të shpejtësisë apo ndonjë metodë tjetër ndarje.
- Maksimumi i trafikut në sektor te jete 13-15 avione ne njesine e kohes.
- Konfliktet nuk duhet të kalojnë 30% të trafikut.
- Jo me shume se 30 % e trafikut në ndryshime vertikale të nivelit të fluturimit.

2.4.6.2 TIA APP (afrimi) dhe TIA TWR.

- Trafiku duhet të jetë i qëndrueshëm, rreth 15-20 avionë për ushtrim
- Trafik miks Mbërritje/Nisje
- Fluturime VFR jo më pak se 15% e trafikut, konsiderohen jo më pak se 3 VFR për ushtrim
- Fluturime VFR për/nga Helidromi i Baldushkut
- Vektorizime me radar për ILS/VOR/ RNP (afrim me shikim - Visual approach)
- Ndryshim piste gjatë një ushtrimi
- Go – around me pasojë ri-organizimin e rradhës
- Të menaxhojë veprimet ushtarake me trafikun civil në CTR
- Të menaxhojë fluturimet VFR që ulen/ngrihen apo tranzitojnë CTR e Tiranës.
- Te menaxhoje ndarjen 15 NM kur W/C eshte e bllokuar per RWY 17
- Te mundesohet zgjedhja e procedures ILS/RNP/VOR me POP-UP

2.4.7 Objektivat e ushtrimeve

Në përfundim të kursit pjesmarrësit duhet të:

1. Demonstronjë aftësinë për përdorimin e Hapësirës së Lirë Ajrore.
2. Demonstronjë përgatitjen e duhur për situata të ndryshme emergjence;
3. Demonstronjë përgatitjen e duhur për të ndërmarrë veprime të sakta në raste emergjence apo në rastet e gabimeve të kontrollorit/pilotit që mund të shkaktojnë thyerjen e ndarjes minimale.
4. Demonstronjë përgatitjen e duhur për koordinimin me agjencitë e tjera që mund të preken nga situata e emergjencës.
5. Të jenë të aftë të menaxhojnë stresin.
6. Të menaxhojnë veprimet ushtarake me trafikun civil në Zona Përkohësisht të Kufizuara.

3. Dokumentat

1. ICAO Doc. 4444
2. Plani i trajnimit Albcontrol
3. Module të ofruara nga operatori ekonomik
4. Kopje e Procedurave Lokale dhe MATM Albania
5. Dokumenta të tjera të përshtatshme.
6. AIP

4. Raportet dhe Vlerësimet

1. Secili kandidat duhet të vlerësohet si kontrollor taktik.
2. Metoda e Vlerësimit duhet të jetë sipas formatit që përdoret nga Autoriteti Kontraktor për këtë qëllim.
3. Ne përfundim të kursit, kandidatet do të pajisen me certifikaten origjinale të trajnimit, në të cilën duhet të specifikohet se ai/ajo ka përfunduar me sukses kursin e emergjencave.

5. Sigurimi Shëndetësor

Mbulimi i shpenzimeve të siguracionit shëndetsor për të gjithë pjesëmarrësit është përgjegjësi e ALBCONTROL. Gjithsesi operatori ekonomik i suksesshëm duhet ti ofrojë pjesëmarrësve përkujdesje mjekësore në raste urgjente.

6. Transporti Lokal

Transporti nga aeroporti në ditën e mbërritjes dhe të nisjes do të mbulohet nga Autoriteti Kontraktor.

Operatori Ekonomik duhet të paraqesë informacione të detajuara mbi transportin lokal në vend.

7. Akomodimi

Akomodimi do të mbulohet nga Blerësi. Operatori ekonomik duhet të paraqesë një informacion të detajuar mbi akomodimin, nëse shërbime të tilla ofrohen nga subjekti në fjalë.