

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:** “Shpenzime për Flight Check”
- **Kodi përkatës në fjalorin e përbashkët të prokurimit (cpv):** 34962210 - 3 Simulime të kontrollit të trafikut ajror
- **Vlera e fondit limit:** 13,000,000 (trembëdhjetë milion) lekë pa tvsh.

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 ne perputhje me Nenin 82 “Formulari permbledhes i vetdeklarimit” dhe Neni 83 ”Sigurimi i ofertes”, te Ligjit Nr.162/2020 “Për Prokurimin Publik” si dhe ne mbeshtetje te nenit 30, pika 1, te VKM-së Nr.285, datë 19.5.2021 “Për Miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik: 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. Bashke me dorezimin e kerkesave per pjesemarrje ose te ofertave, autoritetet ose entet kontraktore pranojne si prove paraprake ne vend te disa vertetimeve te leshuara nga autoritetet publike ose pale te treta, formularin permbledhes te vetdeklarimit, sipas parashikimeve te ketij ligji. Permbajtja e ketij formulari percaktohet ne rregullat e prokurimit publik”.*

2. Ofertuesi duhet të paraqesë:

2.1. Kapacitetin profesional të operatorëve ekonomikë

2.1. Për kapacitetin ligjor/profesional: Sipas kriterëve të përgjithshme për kualifikim

2.2 Kapaciteti ekonomik dhe financiar:

2.2.1 Vërtetim të lëshuar nga administrata tatimore, ku xhiroja 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 5 200 000 lekë pa tvsh (40% e vlerës së fondit limit) dhe

2.2.2 Bilancet e viteve (2020-2021-2022) miratuar nga organet perkatese shteterore. Kjo kërkesë konsiderohet e përmbushur nëse në dy bilance të njëpasnjëshme, nuk ka raport negativ ndërmjet aktivitetit dhe pasivitetit.

Argumentimi: Kjo vlerë për xhiron vjetore është kërkuar pasi vlera e parashikuar e kontratës, është ndërmjet kufirit të lartë dhe të ulët monetar. 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" si dhe në legjislacionin e fushës në 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 deklaratave tatimore dhe të dokumenteve të tjera tatimore, vetëm nëpërmjet forms elektronikë", 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, në një vlerë jo më të vogël se 40 % të vlerës së përlogaritur të kontratës 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 dhe fatura tatimore të shitjes, të plotësuara sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi, ku shënohen datat, shumat dhe shërbimet e realizuara.

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 deklaruara në organet tatimore, ku shënohen datat, shumat dhe shërbimet e realizuara.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 "Për prokurimin publik" dhe nenin 41, pika 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 që shërbimet e mëparshme të ngjashme të jenë në vlerën jo më pak se 40% të vlerës së fondit limit, që është brenda vlerës kufi të përcaktuar në nenin e sipërcituar.

2.3.2 Operatori ekonomik duhet të paraqesë certifikatat që vërtetojnë përputhshmërinë me standardet:

- **ISO 9001:2015**, Sistemi i Menaxhimit të Cilësisë ose ekuivalent e cila duhet të jetë në të njëjtën fushë me kategorinë dhe specifikën e shërbimeve që prokurohen dhe të jetë brenda kohës së vlefshmerisë.
- **ISO/ IEC 27001-2022**, Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë Informatike ose ekuivalent e cila duhet të jetë në të njëjtën fushë me kategorinë dhe specifikën e shërbimeve që prokurohen dhe të jetë brenda kohës së vlefshmerisë.

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.

Argumentimi: 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 nenin 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 Agjensisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit (EASA) çdo dy vjet, ndërkohe sistemet me të cilët operon duhet të jenë komptibël me kërkesat e rregullatorëve ndërkombëtare të Aviacionit Civil sipas Rregullores se 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.

Kërkesa për certifikime sipas standardeve ISO janë në vetvete një garanci me teper për suksesin e projektit dhe në lidhje me cilësinë e produktit dhe shërbimeve.

2.3.3 Operatori ekonomik ofertues duhet të ketë në pronësi ose në përdorim minimumi dy avion me sistemin permanent FIS (vërtetuar me certifikatat përkatëse), për të kalibruar / kontrolluar nga ajri, për të kryer një kalibrim special me kërkesë të ALBCONTROL në një kohë të shkurtër. (konform Shtojcës 5)

- Për mjetet e mësipërme, operatori ekonomik ofertues duhet të paraqesë dokumentet që vërtetojnë se këto mjete i ka në pronësi, ose me qera, ose me huapërdorje (fatura blerje / kontrata qiraje / kontrata huapërdorje / kontrate dhurimi / çdo dokument tjetër me anë të të cilit fitohet e drejta e pronësisë ose përdorimit sipas Kodit Civil të Republikës së Shqipërisë).

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

Ndërsa operatori ekonomik fitues duhet të dorëzojë pranë AK, përpara publikimit të njoftimit të fituesit dhe nisjes së afateve të ankimit, të gjithë dokumentacionin provues të kërkuar si më sipër.

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.*

2.3.4 Operatori ekonomik duhet të ketë aprovuar dhe të certifikuar një procedurë fluturimi dhe do të ofrojë një shërbim me cilësi të lartë të miratuar nga një autoritet kombëtar dhe certifikatë të menaxhimit të cilësisë dhe në përputhje me JAR FLC-1ose EU Reg. 965/2012 dhe ISO 9001.

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

Ndërsa operatori ekonomik fitues duhet të dorëzojë pranë AK, përpara publikimit të njoftimit të fituesit dhe nisjes së afateve të ankimit, të gjithë dokumentacionin provues të kërkuar si më sipër.

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 Ofruesi duhet të ketë një sistem modern dhe automatik për kryerjen e inspektimeve, kalibrimeve i lidhur me avionin dhe autopilotin në mënyrë që të jetë në gjëndje të ofrojë precizion dhe përsëritje të lartë matjeve. Sistemi automatik i inspektimit duhet të jetë i vendosur në aeroplan në përputhje me rregullat e EASA (Tipi i Certifikatës shtesë lëshuar nga EASA).

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

Ndërsa operatori ekonomik fitues duhet të dorëzojë pranë AK, përpara publikimit të njoftimit të fituesit dhe nisjes së afateve të ankimit, të gjithë dokumentacionin provues të kërkuar si më sipër.

***Argumentimi:** Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik” dhe nenit 44 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.*

2.3.6 Në rast se Operatori Ekonomik është përfaqësues i autorizuar i ofruesit të shërbimeve përkatëse kjo të vërtetohet me dokumentacionin përkatës të përfaqesimit të lëshuar nga ofruesi i shërbimeve.

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

***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.*

Të gjithë dokumentat duhet të jenë origjinalë ose kopje të noterizuara të tyre. Rastet e mosdorëzimit të një dokumenti, ose të dokumentave të rreme e të pasakta, konsiderohen si kushte për skualifikim.

II. Argumentimi i specifikimeve teknike

Specifikimet Teknike të shërbimeve objekt i prokurimit, duhet të përshkruhen sa më saktë dhe plotësisht, për sa të jetë e mundur, duke krijuar kushte për konkurrencë të paanshme dhe të hapur midis të gjithë kandidatëve dhe ofertuesve. Specifikimet teknike, me përjashtim të rasteve plotësisht të justifikuara, duhet të hartohen në mënyrë të tillë që të marrin parasysh kriteret e aksesit për personat me aftësi të kufizuara ose projektimin për të gjithë përdoruesit, siç kërkohet nga ligji në fuqi.

SHËNIM: Në Specifikimet Teknike, nuk duhet të përshkruhet asnjë markë specifike prodhimi ose burim ose proces i veçantë, që karakterizon produktet ose shërbimet e ofruara nga një Operator specifik Ekonomik ose ndonjë markë tregtare, patentë, tip ose origjinë ose prodhim specifik, për të favorizuar ose eliminuar ndërmarrje ose produkte të caktuara. Një gjë e tillë lejohet vetëm në raste të jashtëzakonshme kur nuk ekziston një mënyrë e mjaftueshme, e saktë ose e kuptueshme për të përshkruar objektin e Kontratës. Referencat e tilla duhet të shoqërohen me fjalët "ose ekuivalent".

Përmbajtja

<u>REGJISTRIMI I NDRYSHIMIT</u> TË DOKUMENTIT	2
<u>PËRMBATJA</u>	3
KAPITULLI 1 – TË PËRGJITHËSHME	4
1. HYRJE.....	4
2. TITULLI I DOKUMENTIT	4
3. QËLLIMI I DOKUMENTIT	4
4. KOFIDENCIALITETI	4
5. PLANIN E MENAXHIMIT TE VAZHDIMESISE SE BIZNESIT NE KUSHTE TE VECANTA.(BUSINESS CONTINOUTY PLAN).....	4
KAPITULLI 2 –KËRKESAT E PËRGJITHËSHME TEKNIKE	5
<u>1. AVIONI I INSPEKTIMIT, KALIBRIMIT</u>	5
<u>2. TIPI I INSPEKTIMIT KALIBRIMIT</u>	5
<u>3. PERIODICITETI I INSPEKTIMIT KALIBRIMIT NGA AJRI</u>	6
<u>4. PROCEDURAT PARA DHE PAS INSPEKTIMIT KALIBRIMIT NGA AJRI</u>	6
<u>5. DOKUMENTIMI DHE REGJISTRIMI I TË DHËNAVE</u>	8
<u>KAPITULLI 3 –SPECIFIKIMET TEKNIKE</u>	9
<u>1. PËRSHKRIMI DHE VENDODHJA.E SISTEMEVE, PAISJEVE</u>	9
<u>2. KËRKESA PËR SISTEMET, PAISJET DHE SHËRBIMET</u>	9
<u>3. TIPI DHE SASIA E INSPEKTIMEVE KALIBRIMVE TE KËRKUARA</u>	10
<u>4. DOKUMENTAT E OPERIMIT</u>	11
<u>5. RAPORTET</u>	11
KAPITULLI 4 –LISTA E SHERBIMEVE	14
<u>KAPITULLI 5-SHTOJCA TABELAT E PROCEDURAVE TË KALIBRIMIT</u>	15

<u>1.</u> TABELA E PROÇEDURAVE TË KALIBRIMIT PAISJA LOCALIZER - LLZ.....	15
<u>2.</u> TABELA E PROÇEDURAVE TË KALIBRIMIT PAISJA GLIDESLOPE- GP	18
<u>3.</u> TABELA E PROÇEDURAVE TË KALIBRIMIT PAISJA DME	20
<u>4.</u> TABELA E PROÇEDURAVE TË KALIBRIMIT PAISJA VOR	21

KAPITULLI 1 – TË PËRGJITHËSHME

1. Hyrje

Fluturimet e inspektimit dhe kalibrimit të pajisjeve Navigacionale, përfshijnë vlerësimin dhe çertifikimin e sinjalit të emtuar nga këto pajisje në hapësirë . Proçesi i vlerësimit kryhet duke përdorur avionë të pajisur posaçërisht me instrumente matës specifike. Gjithasthu ky avion kryen procedura dhe manovra të veçanta të fluturimit për kryerjen e këtyre matjeve . Të dhënat e regjistruara në këtë mënyrë analizohen dhe përpunohen. Këto të dhëna , parametra, përcaktojnë gjëndjen e pajisjes së inspektuar, kalibruar. Inspektimi ajror është i detyrueshëm sipas ICAO Aneksin 10, ICAO doc 8071 dhe Urdhërit nr 85 të Ministrit të Transportit. Si dhe në baze të Urdhrit të Ministrit Nr. 193 të datës 06.10.2022 si dhe bazuar EU Reg No 2017/373, ALBCONTROL-it i lind detyrimi që të sigurojë ofrimin e shërbimit të navigimit në përputhje me standartin.

2. Titulli i dokumentit

Ky dokument është quajtur si Specifikimet teknike për Kalibrimin e paisjeve nga Ajri.

3. Qëllimi i dokumentit

Qëllimi i dokumentit është kryerja e specifikimeve teknike të detajuara për kalibrimin e paisjeve Navigacionale nga ajri si dhe vlerësimin e procedurave standarte të fluturimit për Aeroportet LATI si pjesë e shërbimit të çertifikuar të ofruar nga Albcontrol.

4. Konfidencialiteti

I gjithë Informacioni i marrë nëpërmjet kësaj procedure është pronë e Albcontrol dhe ofertuesit nuk mund ta përdorin apo shpërndajnë tek të tretë përveçse për nevojat e përmbushjes dhe plotësimit të ofertës së tyre.

Po kështu oferta e dorëzuar në Albcontrol do të trajtohet si konfidenciale dhe nuk do të shpërndahet tek të tretë jashtë Albcontrol-it.

5. Planin e menaxhimit te vazhdimësisë se biznesit ne kushte te vecanta. (Business Continuity Plan) .

- Kontraktori duhet te ndaje me Albcontrol planin e menaxhimit te vazhdimësisë se biznesit ne kushte te vecanta. (Business Continuity Plan) .
- Kontraktori duhet te ndaje me Albcontrol te evidentojë metoden e punes dhe kriteret minimale te ofrimit te shërbimit ne raste te vecanta si psh pandemie, ndalim te levizjes ndershtetase, demtime te aseteve apo infrastruktures per shkaqe madhore.

KAPITULLI 2 – KËRKESAT E PËRGJITHSHME TEKNIKE

1. Avioni i inspektimit, kalibrimit

1.1 Avioni i inspektimit, kalibrimit ajror duhet të jetë i pajisur me sisteme të kompjuterizuara plotësisht automatike të inspektimit ajror. Të gjitha llojet e pajisjeve navigacionale duhet të inspektohen. Divizioni Teknologjisë koordinon për planizimin e inspektimit ajror të pajisjeve të instaluar dhe për pajisjet që mund të jenë zhvendosur ose riparuar.

1.2 Procedurat dhe parametrat e kërkuara për kalibrimin e pajisjeve navigacionale jepen në **Kapitullin 5 (Shtojca Tabelat e Procedurave të Kalibrimit)** të këtij dokumenti .

2. Tipi i inspektimit, kalibrimit

2.1 Personeli i inspektimit nga ajri (Flight Check Crew) duhet të jetë i aftë dhe të zotërojë pajisjet/sistemet për të ofruar secilin nga tipet e inspektimeve, kalibrimeve të mëposhtme.

a) **Inspektim, kalibrim i një objekti (obstacle).**

b) **Inspektim, Mbështetje inxhinierike.**

c) **Komisionim/Ri-komisionim paisje.**

d) **Inspektim, kalibrim Periodik (rutinë).**

e) **Inspektim, kalibrim Special.**

2.1.a. **Inspektim, kalibrim i një objekti** ; Personeli i inspektimit, kalibrimit (Flight Check crew) kërkohet për të përcaktuar përshtatshmërinë e një vendi të propozuar për instalimin e përhershëm të një objekti. Ai mund të përfshijë kontrollet e bëra normalisht gjatë një inspektimi, kalibrimi dhe çdo matje shtesë që mund të kërkohet.

2.1.b. **Inspektim, Mbështetje inxhinierike**; quhet inspektimi ajror që kryhet nga personeli i inspektimit gjatë përmirësimeve që mund të bëhen paisjes apo objektit , për arsye të probleme të instalimit. Ajo mund të përfshijë një modifikim në sistemin e Antenave, apo përmirësim të vogël të pajisjeve në këtë objekt, me qëllim optimizimin brenda tolerancës të performancës së saj.

2.1.c. **Komisionim/Ri-komisionim paisje** ; është një inspektim, kalibrim i plotë i projektuar për të marrë informacion të plotë në lidhje me të gjitha aspektet e performancës së një objekti , paisjeje. Objekti , paisja nuk mund të deklarohet operacionale përpara këtij kontrolli.

2.1.d. **Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)**; kryhet për të siguruar se paisja, sistemi është duke e emetuar sinjalin e saj brenda kufijve të tolerancës. Inspektimet, kalibrimet periodike rutinë zakonisht nuk përfshijnë rregullime të mëdha në paisje. Vetëm në rast se performanca e vërejtur është përtej kufijve të tolerancës, atëherë kryhen ndryshime të rëndësishme.

2.1.e. **Inspektim, kalibrim Special**; bëhet me kërkesë të veçantë për të konfirmuar se paisja navigacionale është duke e emetuar sinjalin e saj brenda kufijve të tolerancës. Ajo mund të pasojë një mirëmbajtje të thellë në pajisje. Inspektimi, kalibrimi special mund të kryhen gjithashtu dhe për qëllime hetimi.

3 . Periodiciteti i Inspektimit, Kalibrimit nga ajri

3.1 Periodiciteti i inspektimit varet nga :

- a . Metoda kontrolluese e përdorur.
- b . Besueshmëria e pajisjeve në tokë .
- c . Besueshmëria e aftësive të monitorimit.
- d . Aftësisë së personelit të mirëmbajtjes.
- e . Lidhja ndërmjet inspektimit,kalibrimit në tokë dhe inspektimit, kalibrimit në ajër.

3.2 Një pajisje/objekt i ri kërkon interval më të shkurtër inspektimi, kalibrimi se një i provuar në kohë .

3.3 Periodiciteti i kontrollove të ndjekur nga Albcontrol për paisjet Navigacionale është;

- a . ILS 180 + 30 ditë.
- b . DVOR 365 + 30 ditë.
- c . DME Sipas paisjes me të cilën operon e kolokuar.

3.4 Personeli i Albcontrol, mund të planifikojë inspektimin ajror sipas të dhënave të mësipërme. Në rast se intervalet e vendosura janë tejkaluar për shkak të motit apo faktorëve të tjerë, statusi i paisjes, (certifikimi) nuk do të ndryshohet për të vetmen arsye se inspektimi, kalibrimi nga ajri nuk mund të kryhet brenda intervaleve maksimale të lejueshme . Objekti, sistemi ose paisja mund të vazhdojë të mbetet në shërbim operacional , me kusht që inspektimet, kalibrimet, në tokë të tregojnë ecurinë normale të punës së paisjes.

4 . Proçedurat Para dhe Pas Inspektimi, Kalibrimit nga ajri

4.1 Proçedurat para Inspektimit, Kalibrimit nga ajri.

Në vijim janë pikat që do të kontrollohen përpara nisjes së avionit për Inspektimin, kalibrimin nga ajri;

a . Sektori i ATM/CNS, Drejtoria CNS, Divizioni Teknologjisë planifikon inspektimin ajror të pajisjeve sipas periodicitet të caktuar në ICAO, Doc 8071 ose instalimeve të reja . Stacionet dhe paisjet duhet të jenë gati me personelin inxhiniero-teknik përkatës për përgatitjen për inspektim, ndryshimet dhe sigurimin e mjeteve të nevojshme të pajisjeve për përdorimin gjatë inspektimit, kalibrimit ajror.

b. Të sigurohet që rezultati i të gjithë inspektimeve,kalibrimeve dhe kontrolleve të pajisjes në tokë të jetë i kënaqshëm.

c . Disponueshmëria e transportit të dedikuar për pajisjet dhe personelin duhet të sigurohet gjatë gjithë rrjedhës së inspektimit, kalibrimit ajror.

d . Të sigurohen që të gjithë instrumentat të jenë në dispozicion në objekt , (per riparimin e paisjeve).

- e. Kopje e printuara e raportit të fundit të Inspektimit, kalibrimit ajror të kryer .
- f . Çdo kërkesë e ndonje hetimi të posaçëm duhet të përmbushet gjatë kontrollit ajror dhe të ndiqet me njësinë e inspektimit.
- g. Në rast se objekti nuk pritet të jetë gati sipas inspektimit, kalibrimit të rregullt të planifikuar njësia e inspektimit, kalibrimit duhet të këshillohet dhe njoftohet në përputhje me rrethanat.
- h. Lëshimi i NOTAM për tërheqjen e Inspektimit, Kalibrimit nga ajri të sistemit, pajisjes duhet të bëhet në koordinim me autoritetet e ATC.

4.2 Veprimet e personelit në tokë/objekt gjatë inspektimit ajror

- a. Gjatë inspektimit, kalibrimit ajror , personeli i avionit (Flight Check crew) do të këshillojë personelin e mirëmbajtjes që të përshtasë ose të bëjë ndryshime në pajisjet në tokë që po inspektohet, kalibrohet.
- b. Kërkesa për rregullim do të jetë specifike dhe lehtësisht e kuptueshme nga personeli në terren/objekt .
- c. Personeli i avionit (Flight Check crew) nuk do të diagnostikojë problemin, por do të japë informacion të mjaftueshëm për ti mundësuar ekipit të mirëmbajtjes të kryejë ndryshimet korrigjuese , kur avioni është në fluturim.
- d. Personeli i mirëmbajtjes merr masat përkatëse në tokë/objekt për rregullimin e rezultateve të kontrolluara në ajër dhe atyre në tokë pas çdo ekzekutimi të testeve.

4.3 Veprimet e personelit në tokë/objekt pas inspektimit ajror

Personeli në tokë/objekt do të kryejë këto veprime:

- a. Të kryejë veprimet sipas udhëzimeve të personelit të avionit (Flight Check crew).
- b. Rregullon parametrat perkates te matjeve përkatëse në terren me rezultatet e kontrollit të fluturimit .
- c. Zbaton sugjerimet që jane bërë në kolonën e vërejtjeve të Raportit të Inspektimit, Kalibrimit nga ajri .
- d. Së bashku me personelin e avionit (Flight Check crew) njofton të gjithë të interesuarit në lidhje me ndonjë ndryshim të madh në paisje me (NOTAM) .

5 . Dokumentimi dhe regjistrimi i të dhënave

5.1 Raporti i Inspektimit, Kalibrimit nga ajri

Përsoni përgjegjës i kompanisë që kryen inspektimin, kalibrimin nga ajri, është përgjegjës për përpunimin e raportit dhe duhet të sigurojë, që ky raport regjistron në mënyrë të qartë rezultatet e

secilit parametër të matur, së bashku me një vlerësim të konformitetit të performancës së paisjes, me standardeve e kërkuara. Ky vlerësim do të përfshijë një analizë të regjistrimeve të të dhënave dhe një rishikim të analizave kompjuterike që ndihmuan për të kryer inspektimit, kalibrimit nga ajri. Raporti i inspektimit, kalibrimit duhet të lejojë që rezultatet "para" dhe "pas" inspektimit, kalibrimit të futen në dokumentacionin përkatës të rregullimeve, ndryshimeve të bëra në objekte, paisje.

5.2 Regjistrimi i të dhënave të Inspektimit, Kalibrimit nga ajri

Regjistrimet e të dhënave janë të arkivuara normalisht dhe mbahet në dosje me raportet e inspektimit, kalibrimit nga ajri. Këto të dhëna duhet të jenë në dispozicion të inxhinierëve të mirëmbajtjes për zgjidhjen e problemeve në terren dhe për vlerësimin e infrastrukturës ose të performancës pajisjeve .

5.3 Kalibrimi i sistemit dhe paisjeve të Inspektimit, Kalibrimit nga ajri (Flight Check equipment)

Komponentët e një sistemi tipik të inspektimit, kalibrimit ajror, si dhe instrumentat matës të tillë si gjeneratorë sinjali etj , duhet të jenë të kalibruar në mënyrë periodike për të siguruar që matjet janë bërë me saktësinë e kërkuar . Të dhënat e rezultateve të kalibrimit (duke përfshirë pajisjet e veçanta të testimeve të përdorura) duhet të ruhen për të siguruar që kalibrimi është në rekordet e etaloneve kombëtare të matjeve . Kompania që kryen Inspektimin, Kalibrimin nga ajri do të sigurojë që politikat dhe procedurat janë në konformitet të plotë me standartet dhe se ato kryejnë kalibrim të këtyre pajisjeve në intervale plotësisht të përcaktuara .

5.4 Ruajtja e të dhënave dhe raporteve të Inspektimit, Kalibrimit nga ajri

Të gjitha raportet e inspektimit, kalibrimit nga ajri duhet të ruhen në dosjen e paisjes, objektit së bashku me raportet dhe regjistrimet e të dhënave nga 5(pesë) inspektimet periodike të fundit të kryera. Gjithashtu dhe të gjitha inspektimet, kalibrimet e veçanta të fluturimit të kryera duhet të ruhen në këto dosje nga personeli i ALBCONTROL.

5.5 Procedurat e Inspektimit dhe Kalibrimit nga ajri

Të gjitha procedurat e inspektimit kalibrimit nga ajri për sistemet Navigacionale ILS, DVOR /DME dhe PAPI Light, të Aeroportit të Rinasit (LATI) do të kryhen sipas ICAO DOC 8071 dhe ANNEX 10 duke përfshirë të gjitha amendamentet përkatëse deri më datën efektive. Kjo procedurë do të dërgohet minimalisht 5 ditë përpara kryerjes së Inspektimit Kalibrimit nga Ajri.

KAPITULLI 3 – SPECIFIKIMET TEKNIKE

1 Përshkrimi dhe vendodhja e sistemeve.

Kontrrolli/matjet për sistemet Navigacionale ILS, DVOR /DME dhe PAPI Light, të Aeroportit të Rinasit (LATI) do të kryhen në mënyrë që të ofrojnë funksionalitetin e sistemeve, kufizimet e tyre, minimumin e lejuar në lartësinë 'en-route', ulje, 'landing' me mbulim të përshtatshëm, rezistencë nga interferencat dhe burime të padëshëruara do të jetë në përputhje me standartet e ICAO Annex 10, ICAO Annex 14, ICAO Doc 8071 , EUROCAE si dhe ato të gjetura nga ekspertët e autoritetit kontraktues.

2. Kërkesa për sistemet, pajisjet dhe shërbimet.

- 2.1 Si pjesë e ofertës së tij, ofertuesi duhet të paraqesë dokumente që tregojnë respektimin e dokumenteve të tenderit për të gjitha shërbimet të cilat do ti jepen Blerësit. Dokumentet duhet të jenë të bashkëngjitura si dëshmi për shërbimet që do të kryhen, të cilat mund të jenë në formën e dokumenteve, literaturë, vizatimeve.
- 2.2 Dokumentat e tenderit që duhet të përshkruajnë karakteristikat e pajisjeve matëse janë për t'u përdorur në ofrimin e shërbimeve të kërkuara. Lloji i inspektimit, kalibrimit dhe analizës përkatëse të performancës, analiza inxhinierike, vërejtje teknike, memorandumeve të brendshme dhe rezultatet e testimit, do të bëjnë të mundur ekipin e vlerësimit të ofertave për të vlerësuar në mënyrë korrekte nëse sistemi i ofertuesit plotëson kërkesat e ICAO-s, EUROCAE dhe kërkesat e autoritetit kontraktues. Pajisjet e përdorura në avion dhe në terren duhet të jenë të kalibruara në përputhje me standardet e institutit përkatës ndërkombëtar, kombëtar të standardeve dhe teknologjive.
- 2.3 Ofertuesi duhet të ketë aprovuar dhe të certifikuar një procedurë fluturimi dhe do të ofrojë një shërbim me cilësi të lartë të miratuar nga një autoritet kombëtar dhe certifikatë të menaxhimit të cilësisë dhe në përputhje me JAR FLC-1ose EU Reg. 965/2012 dhe ISO 9001 .
- 2.4 Ofruesi duhet të ketë një sistem modern dhe automatik për kryerjen e inspektimeve, kalibrimeve i lidhur me avionin dhe autopilotin në mënyrë që të jetë në gjëndje të ofrojë precizion dhe përsëritje të lartë matjeve. Sistemi automatik i inspektimit duhet të jetë i vendosur në aeroplan në përputhje me rregullat e EASA (Tipi i Çertifikatës shtesë lëshuar nga EASA).
- 2.5 CVs e personelit kyç që do të përfshihet në kryerjen e kontrolleve dhe certifikatat e tyre do të paraqiten veç e veç.

3. Tipi dhe sasia e inspektimeve, kalibrimeve nga ajri të kërkuara

3.1 Pajisjet që do të inspektohen, kalibrohen në **Muajin Shtator / Tetor 2023** tipi i **Inspektimit kalibrimit Periodik (rutinë)** janë;

- **ILS/DME CAT-I ITR (LATI) RWY 17,**

- PAPI 17, PAPI 35

3.2 Paisjet që do të inspektohen, kalibrohen në **Muajin Mars / Prill 2024** tipi i **Inspektimit kalibrimit Periodik (rutinë)** janë;

- ILS/DME CAT-I ITR (LATI) RWY 17,
- DVOR/DME (TRN)
- PAPI 17, PAPI 35.

3.3 Paisjet që do të inspektohen, kalibrohen me kërkesë të Albcontrol jashtë kalibrimeve rutinë të skeduluara më sipër (**tipi Inspektimit, kalibrimit Special**) do të kryhen me njoftim paraprak dhe **ofertim**. Kompania është e detyruar të përgjigjet për shërbimin special të mesipërm gjatë gjithë periudhës së vlefshmerisë së kontratës 12 Muaj nga hyrja në fuqi e kontratës **përkundrejt ofertimit paraprak dhe konfirmimit nga Albcontrol.**

3.4 Sasia dhe paisjet që do të Inspektohen, Kalibrohen nga ajri

3.4.1 Sasia e Inspektimeve, Kalibrimeve nga ajri që do të kryehen është si më poshtë:

3.4.1.1 Një (1) *Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)* për paisjet ILS/DME CAT-I, ITR (LATI) RWY 17 gjatë muajit **Shtator / Tetor 2023.**

Një (1) *Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)* për PAPI 17, PAPI 35 gjatë muajit **Shtator / Tetor 2023.**

3.4.1.2 Një (1) *Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)* për paisjet ILS/DME CAT-I, ITR (LATI) RWY 17 dhe DVOR/DME TRN gjatë muajit **Mars / Prill 2024.**

Një (1) *Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)* PAPI 17, PAPI 35 gjatë muajit **Mars / Prill 2024.**

3.5 Data e saktë e kryerjes së secilit inspektim, kalibrim nga ajri do të vendoset paraprakisht, midis personit përgjegjës të Albcontrol dhe personit përgjegjës të operatorit ekonomik të kontraktuar 30 (tridhjetë) ditë përpara kryerjes së aktivitetit e përshkruar në paragrafin 3 të kapitullit 3 **Tipi dhe sasia e inspektimeve, kalibrimeve nga ajri të kërkuara.**

4. Dokumentat e operimit

4.1 Hartat së bashku me të gjitha procedurat përkatëse për secilin shërbim .

4.2 Informacion dhe përshkrim i saktë i të gjitha procedurave të inspektimit, kalibrimit nga ajri si dhe kohëzgjatjen e tyre.

4.3 Inspektimet, kalibrimet nga ajri do të kryhen duke u bazuar rigorozisht në ICAO Annex 10, ICAO Annex 14, ICAO Doc 8071, EUROCAE, OKA (Organizata e Kalibrimit nga

Ajri), OSHLA (Organizata e Shërbimit të Lundrimit Ajror) dhe Urdhërit të Ministrit të Transportit Nr 85.

5. Raportet

5.1 Raporti paraprak i inspektimit me statusin operacional për çdo sistem do të sigurohet në përfundimin e inspektimit, kalibrimit nga ajri dhe në rast të kufizimeve, një NOTAM përkatës do të propozohet në formë të shkruar.

5.2 Raporti përfundimtar i inspektimit, kalibrimit nga ajri, vizatimet, analizat, kopje të ndryshme të të dhënave të regjistruara dhe printuara dhe në versionin elektronik (të dërguar me e-mail në adresën të personit përgjegjës të Autoriteti Kontraktues) do të përcillet për palët e interesuara sa më shpejt të jetë e mundur pas kthimit në Bazën kryesore, por jo me vonë se **brenda 14 ditësh** pas inspektimit të përfunduar. Çertifikatat e inspektimit, kalibrimit nga ajri të paisjeve duhet të bazohet në performancën e secilës prej tyre.

5.3 Personi përgjegjës i njësisë së Inspektimit, kalibrimit nga ajri (Flight Check crew) do të jetë i hapur për të diskutuar çdo aspekt të inspektimit me personelin teknik për nevojat që mund të lindin.

5.5 Aftësitë teknike dhe profesionale.

5.5.1 Operatori ekonomik duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme që të kualifikohen si të aftë për ekzekutimin e kësaj kontrate nga aspekti i aftësive të saj teknike dhe profesionale ;

a. Të ketë në pronësi ose përdorim minimumi dy avion me sistemin permanent FIS (vërtetuar me çertifikatat përkatëse), për të kalibruar / kontrolluar nga ajri , për të kryer një kalibrim special me kërkesë të ALBCONTROL në një kohë të shkurtër.

Avioni duhet të ketë minimumi karakteristikat e ICAO DOC 8071, dy motor, kontroll të ambientit të kabinës, për të kontrolluar efektet e temperaturës dhe lagështisë mbi paisjet matëse në avion. Gjithashtu avioni duhet të ketë shpejtësi dhe ngritje të arsyeshme që të përmbushi kalibrimin e nevojshëm.

Avioni duhet të ketë radio VHF (transceiver) të dedikuar për komunikim me Inxhinierët në tokë.

Avioni duhet të ketë sistemin 'FMS/Autopilot' në mënyrë që të kryej validimin e procedurave 'RNAV'. Proçedura që do të validohet do të kodohet dhe vendoset në 'FMS' pa ndërhyrjen manuale të pilotit, për të siguruar në këtë mënyrë integritetin e këtyre procedurave.

b. Kanë të miratuar dhe çertifikuar proçedurat e fluturimit, me shërbime të cilësisë së lartë të miratuara nga institucioni kombëtar në përputhje me JAR FCL-1 ose EU Reg. 965/2012 dhe ISO 9001.

c. Mirëmbajtja të jetë kryer në përputhje me EASA part 145, si dhe Rregulloren Europiane 2042/2003,

d. Të ketë të paktën 15 (pesëmbëdhjetë) kalibrime në VOR, DME, dhe sistemet ILS (CAT I, CAT II, CATIII) në vitin 2022.

e. Personeli që do të marrë pjesë në ekzekutimin e kontratës do të kenë aftësi në anglisht dhe në gjuhën shqipe (me shkrim dhe me gojë) dhe të ketë të gjitha njohuritë e tjera, aftësitë dhe liçencat për kryerjen e të gjitha detyrave që lidhen me zbatimin e kontratës,

f. Dokumenti Draft duhet të përshkruaj në detaje proçedurën dhe prezantimin e rezultateve të kontroleve / kalibrimeve rutinë. Përshkrimi duhet të jetë në përputhje me rekomandimet e ICAO dhe EUROCONTROL .

g. Operatori ekonomik ofertues i këtij shërbimi duhet të dorëzojë CV të personelit të parashikuar për tu angazhuar në këtë projekt , ku duhet të përfshihen evidenca teknike të certifikuar të stafit për kryerjen e qëllimit të punës.

h. Stafi duhet të jetë me eksperiencë në detyra të ngjashme dhe të ketë eksperiencë në aktivitete Safety Related, specifike për Aviacionin Civil.

5.5.2 Operatori ekonomik duhet të provojë se kërkesat minimale të pikës më sipër **5.5.1** janë plotësuar duke paraqitur:

a. Përshkrimi i pajisjeve që do të përdoren për ekzekutimin e kontratës, certifikatat, masa për sigurimin e cilësisë nëpër pajisjet e saj dhe aftësinë e matjeve të dhënave e analizave.

b. Lista e shërbimeve të kryera të ofertuesve ose kandidatëve, të kryera në vitin 2022 me datat, aeroportet ndërkombëtare, paisjet navigacionale, kategorinë e VOR, DME, sistemet ILS (CAT I, CAT II, CATIII) dhe numrin e kalibrimeve të kryera.

c. Certifikatat e lëshuara nga autoritetet kompetente për kontrollin e cilësisë me kompetencë të njohur, kontrolli dhe besueshmëria e pajisjeve, e cila është përmbajtur në mënyrë të qartë referencave, specifikimeve dhe standardeteve.

d. Lista e personelit që do të përfshihen në zbatimin e kontratës me CV-në si dhe certifikatat e dhëna , për secilin prej tyre veç e veç të njehsuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil ku është regjistruar.

e. Draft raporti për inspektimin, kalibrimin nga ajri për çdo sistem (mostra e raporteve përfundimtare).

5.5.3 Aftësitë teknike dhe profesionale të operatorit ekonomik mund të mbështeten nga një njësi ekonomike tjetër, duke mos marë parasysh marrëdhëniet ligjore ndërmjet operatorit ekonomik dhe atij subjekti. Nëse operatori ekonomik provon aftësinë e tij teknike dhe profesionale duke iu referuar mbështetjes së një subjekti tjetër, do të jetë i detyruar të provojë këtë mbështetje me dëshmi të vlefshme që ky subjekt do të vejë në dispozicion të operatorit ekonomik, burimet përkatëse teknike dhe profesionale.

KAPITULLI 4 – LISTA E SHËRBIMEVE

4.1 Tipi dhe koha e inspektimeve, kalibrimeve nga ajri që do të kryhen sipas tabelës që vijonë;

Tipi,	Shërbimi për sistemet	Sasia e Inspektimeve	Koha e kryerjes
Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)	ILS/DME CAT-I ITR (LATI) RWY 17,	1	Shtator / Tetor 2023
Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)	PAPI 17, PAPI 35.	1	Shtator / Tetor 2023
Inspektim, Kalibrim Periodik (rutinë)	ILS/DME CAT-I ITR (LATI) RWY 17, DVOR/DME TRN,	1	Mars / Prill 2024
Inspektim, Kalibrim	PAPI 17, PAPI 35.	1	Mars / Prill

Periodik (rutinë)			2024
Inspektimit, kalibrimit Special	Kapitulli 3 (paragrafi 3/ pika 3.3)	N/A	

KAPITULLI 5 – SHTOJCA PËR TABELAT E PROCEDURAVE TË KALIBRIMIT

1. Tabela e procedurave të kalibrimit - paisja LOCALIZER – LLZ

Parameter	Annex 10 Volume I reference	Doc 8071 Volume 1 reference	Measured	Tolerance
Identification	3.1.3.9	4.3.12	Morse Code	Proper keying, clearly audible to the limit of the range
Voice feature	3.1.3.8	4.3.13	Audibility, DDM	Clear audio level similar to identification, no effect on course line
Modulation -Balance -Depth	N/A 3.1.3.5	4.3.14 4.3.15	DDM, Modulation depth	0.002 DDM 18% to 22 %
Displacement sensitivity	3.1.3.7	4.3.1.16 to 4.3.20	DDM	CAT I: Within 17 % of the nominal value
Off-course clearance	3.1.3.7.4	4.3.21, 4.3.22	DDM	On either side of course line, linear increase to 175 μ A, then maintenance of 175 μ A to 10°. Between 10° and 35°, minimum 150 μ A. Where coverage required outside of $\pm 35^\circ$, minimum of 150 μ A except in back course sector.
High-angle clearance		4.3.23 to 4.3.25	DDM	Minimum of 150 μ A.

Course alignment accuracy	3.1.3.6	4.3.26 to 4.3.28	DDM Distance, Angle	Equivalent to the following displacements at the ILS reference datum: CAT I: $\pm 10.5\text{m}$ (35 ft)
Phasing		4.3.39, 4.3.40	DDM	$\leq 10 \mu\text{A}$ of the modulation balance value.
DDM increase linear	3.1.3.7.4		DDM	$>180 \mu\text{A}$ (Linear increase from 0 to $> 180 \mu\text{A}$)
Voice no interference to basic function	3.1.3.8		DDM, Speech	No interface.
Course structure	3.1.3.4 See Annex 10, Volume I, Attachment C, Note to 2.1.3	4.3.29 to 4.3.33	DDM	Outer limit of coverage to Point A: $30 \mu\text{A}$. Point A to Point B CAT I: Linear decrease to $15 \mu\text{A}$. Beyond Point B: CAT I: $15 \mu\text{A}$ to Point C.
Coverage (usable distance)	3.1.3.3 See Annex 10, Volume I, Attachment C, Figures C-7 and C-8	4.3.34 to 4.3.36	Flag current, DDM	From the Localizer Antenna to distance of: 46.3 km (25 NM) within $\pm 10^\circ$ from the course line 31.5 km (17 NM) between 10° and 35° from the course line 18.5 km (10 NM) beyond $\pm 35^\circ$ if coverage is provided
Coverage (usable distance) -Field strength	3.1.3.3 See Annex 10, Volume I, Attachment C, Figures C-7 and C-8	4.3.34 to 4.3.36	Flag current, DDM	$> 40 \text{ microvolt/meter}$ (-114 dBW/m ²)
Polarization	3.1.3.2.2	4.3.37	DDM	For a roll attitude from 20° horizontal: CAT I: $15 \mu\text{A}$ on course line
Back course -Sector width		4.3.41 to 4.3.43	DDM, Angle	Not Less than 3°
Back course -Alignment		4.3.41 to 4.3.43	DDM , Distance	Within 60 m of the extended line at 1 NM
Back course -Structure		4.3.41 to 4.3.43	DDM	Limits of coverage to final approach fix: $\pm 40 \mu\text{A}$ FAF to 1.85 km (1 NM) from threshold: $\pm 40 \mu\text{A}$ Decreasing at a linear rate to: $\pm 20 \mu\text{A}$
Back course -Modulation depth		4.3.41 to 4.3.43	Modulation Depth	18 % to 22 % approximately 9 km (5 NM) from the Localizer

Monitor system -Alignment	3.1.3.11	4.3.38	DDM, Distance	Monitor must alarm for a shift in the main course line from the runway centre line equivalent or more than the following distance at the ILS reference datum: CAT I: 10.5 m (35 ft)
Monitor system -Displacement sensitivity	3.1.3.11	4.3.38	DDM, Distance	Monitor must alarm for a change in a displacement sensitivity to a value differing from the nominal value by more than: CAT I: 17%
Monitor system -Off-course clearance	3.1.3.11	4.3.38	DDM	Required only for certain types of localizer. Monitor must alarm when the off-course clearance cross-pointer deflection falls 150 μ A anywhere in the off-course coverage area.
Monitor system -Power	3.1.3.11	4.3.38	Power field strength	Monitor must alarm either for a power reduction of 3 dB, or when the coverage falls below the requirement for the facility, whichever is the smaller change.

2. Tabela e procedurave të kalibrimit - paisja GLIDESLOPE- GP

Parameter	Annex 10 Volume I reference	Doc 8071 Volume I reference	Measured	Tolerance
Angle -Alignment	3.1.5.1.2.2	4.3.45, 4.3.46	DDM, Angle	CAT I: Within 7.5 % of nominal angle
Angle -Height of reference datum	3.1.5.1.5	4.3.45, 4.3.46	DDM	CAT I: 15 m (50 ft) + 3 m (10 ft)
Displacement sensitivity -Value -Symmetry	3.1.5.6	4.3.47 to 4.3.49	DDM, Angle	Refer to Annex 10, Volume I, 3.1.5.6

Clearance -Below path	3.1.5.6.5	4.3.50	DDM, Angle	Not less than 190 μ A at an angle above than horizontal of not less than 0.3 θ . If 190 μ A is realized at an angle greater than 0.45 θ , a minimum of 190 μ A must be maintained at least down to 0.45 θ .
Clearance -Above path	3.1.5.3.1	4.3.50	DDM, Angle	Must attain at least 150 μ A and not fall below 150 μ A until 1.75 θ is reached.
Glide path structure	3.1.5.4	4.3.52	DDM	CAT I :From coverage limit to Point C: 30 μ A
Modulation -Balance -Depth	3.1.5.5.1	4.3.53 4.3.54	Modulation depth	0.002 DDM 37.5 % to 42.5 % for each tone.
Obstruction -Clearance		4.3.55	DDM	Safe clearance at 180 μ a (Normal), or at 150 μ a (wide alarm).
Coverage -Usable distance	3.1.5.3	4.3.56	Flag Current	Satisfactory receiver operation in sector 8° azimuth either side of the localizer center line for at least 18 km (10 NM) up to 1.75 θ and down to 0.45 θ above the horizontal, or to a lower angle, down to 03 θ as required to safeguard the glide path intercept procedure.
Coverage -Field strength	3.1.5.3	4.3.56	Field strength	>400 μ V/m (-95dBW/m ²) (Refer to Annex 10 for specific signal strength requirements)
Monitor system -Angle	3.1.5.7	4.3.57, 4.3.58	DDM, Angle	Monitor must alarm for a change of in angle of 7.5 % of the promulgated angle
Monitor system -Displacement sensitivity	3.1.5.7	4.3.57, 4.3.58	DDM, Angle	Cat I: Monitor must alarm for a change of in angle between the glide path and the line below the glide path at which 75 μ A is obtained, by more than 0.037 θ .
Monitor system -Power	3.1.5.7	4.3.57, 4.3.58	Power	Monitor must alarm either for a power reduction of 3 dB, or when the coverage falls below the requirement for the facility, whichever is the smaller change.
Phasing		4.3.59 to 4.3.65		No fixed tolerance. To be optimized for the site and equipment.

3. Tabela e procedurave të kalibrimit - paisja DME

Parameter	Annex 10 Volume I reference	Doc 8071 Volume I reference	Measured	Tolerance
Coverage	3.5.3.1.2	3.3.5 to 3.3.8	AGC Level	Signal strength such that field density \geq -89 dBW/m ² at limits or operational requirement (see Note 4)
Accuracy	3.5.4.5	3.3.9	Distance	\leq 150m ; \leq 75 m for DME associated with landing aids
Pulse shape	3.5.4.1.3	3.3.10	Time Amplitude	Rise time \leq 3 μ s Duration 3.5 μ s , \pm 0.5 μ s Decay time \leq 3 μ s Amplitude between 95% rise /fall amplitudes \geq 95% of maximum amplitude
Pulse spacing	3.5.4.1.4	3.3.11	Time Amplitude	X-channel 12 \pm 0.25 μ s Y-channel 30 \pm 0.25 μ s
Identification	3.5.3.6	3.3.13	Identification	Correct , clear properly synchronized
Reply efficiency		3.3.14	Change in efficiency position	Note areas where this changes significantly
Unlocks		3.3.15	Unlocking position	Note where unlocking occurs
Standby equipment		3.3.16	Suitability	Same as primary transmitter
Standby power		3.3.17	Suitability	Should not affect transponder parameters

4. Tabela e procedurave të kalibrimit - paisja VOR

Parameter	Annex 10 Volume I reference	Doc 8071 Volume I reference	Measured	Tolerance
Rotation	3.3.1.1	2.3.4	Clockwise	Correct
Sensing	3.3.1.3	2.3.3	Correctness	Correct
Polarization	3.3.3.1	2.3.5	Deviation	\pm 2.0°
Pattern	3.3.3	2.3.9 to		

accuracy		2.3.11		$\pm 2.0^\circ$
Alignment		2.3.12	Deviation	$\pm 3.5^\circ$
Bends		2.3.13		$\pm 3.0^\circ$
Roughness and scalloping		2.3.14		Flyable
Flyability				
Coverage	3.3.4	2.3.15 2.3.16	Field strength	90 μ V/m
Modulation	3.3.5	2.3.17		
9960 Hz modulation			Modulation depth	28 to 32 %
30 Hz modulation				
Voice Channel	3.3.6.2	2.3.18	Clarity	Clear
Identification	3.3.6.5	2.3.20 2.3.21	Clarity	Clear
Speech effect on navigation	3.3.6.7	2.3.19	Deviation	No effect
Bearing Modulation			Modulation	
Bearing Modulation	3.3.7.1	2.3.22 to 2.3.25	Deviation	$\pm 1.0^\circ$
Modulation		2.3.26 to 2.3.27	As required	
Standby power		2.3.28 to 2.3.29	Normal operation	
Standby equipment		2.3.30	As required	
Complementary facilities		2.3.31	As required	