

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 mirëmbajtje dhe upgrade për sistemet Skyline të instaluar”
- **Kodi përkatës në fjalorin e përbashkët të prokurimit (cpv):** 34962220 - 6 – Sistemet e kontrollit të trafikut ajror; 63732000 - 9 -Shërbime të kontrollit të trafikut ajror; 72212121 – 3 Shërbim për programim programesh për kontroll të trafikut ajror
- **Vlera e fondit limit:** 522,720,000 (pesëqind e njëzetë e dy milion e shtatëqind e njëzetë mijë) lekë pa tvsh ose 4,547,764.05 (katër milion e pesëqind e dyzetë e shtatë mijë e shtatëqind e gjashtëdhjetë e katër pikë zero pesë) Euro pa tvsh. (Kursi zyrtar i këmbimit sipas Bankës së Shqipërisë në datën 16.03.2023 është 114.94 Lek/ Euro).

Në bazë të nenit 21, pika 2, të Ligjit nr.162/2020 “Për prokurimin publik” i ndryshuar, 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” i ndryshuar, 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 mësipërme 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 citojmë 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:

2.2 Kapaciteti ekonomik dhe financiar:

2.2.1 Vërtetim nga organi i Administratës Tatimore, për xhiron mesatare të viteve 2020, 2021 dhe 2022, ku vlera e xhiros për të paktën një nga vitet e periudhës së kërkuar duhet të jetë jo më e vogël se 209,088,000 leke pa tvsh (40% e fondit limit) ose

2.2.2 Bilancet e viteve 2020, 2021 dhe 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: 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 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 deklarave tatimore dhe të dokumenteve të tjera tatimore, vetëm nëpërmjet formës elektronike", si dhe në Udhëzimin e Ministrit të Financave nr.5, datë 30.01.2006, "Për tatimin mbi të ardhurat", i ndryshuar

2.3 Kapaciteti teknik:

2.3.1 Operatori Ekonomik të ketë realizuar gjatë 3 (tre) viteve të fundit, nga data e shpalljes së njoftimit të kontratës, shërbime të ngjashme me objektin e prokurimit, në vlerën jo më të vogël se 40% të fondit limit.

Këto furnizime të së njëjtës natyrë do të vërtetohen me dokumentacionin si më poshtë:

- Për të vërtetuar këtë Operatori Ekonomik duhet të paraqesë vërtetime të lëshuara nga një ent publik ose/dhe faturave tatimore të shitjes, 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, ku shënohen datat, shumat dhe shërbimet e realizuara dhe të jenë të deklaruara në organet tatimore.

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 përllogaritur 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 te paraqese autorizim prodhuesi ose nga distributoret e autorizuar, apo te tjere lejuar/certifikuar/autorizuar nga prodhuesi i Sistemit Skyline, sipas referancave te specifikimeve teknike. Autorizimi duhet te permbaje te dhena te plota te prodhuesit si: Telefon, fax, e-mail, website, gjithashtu AK ka te drejte per te vertetuar dhe provuar sakte sine e tedhenave te Autorizimit te Prodhuesit apo te lejeve te prodhuesit.

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 origjinale 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 këtyrë 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”.

Specifikimet Teknike për përmirësimin dhe mirëmbajtjen e sistemit Skyline ATM

Përmbajtja

1	Hyrje.....	5
1.1	Sistemi ATM Skyline në ambientin Albcontrol ATS.....	5
1.2	Funksionimi i përgjithshëm	5
2	Specifikimet dhe kërkesat teknike e operacionale	6
2.1	Ndërveprueshmëria dhe pajtueshmëria me rregulloren	13
2.2	Dokumentet e referencës	14
3	Plani i kohës së dorëzimit	14
3.1	Përmirësimet software-ike	14
3.2	Garancia.....	15
4	Menaxhimi i projektit.....	15
4.1	Të dorëzueshme	15
5	Informacioni i mbështetjes së sigurisë	16
6	Periudha e garancisë.....	17
7	Trajnim.....	17
7.1	Trajnimi në terren	17

Hyrje

Sistemi ATM Skyline në ambientin Albcontrol ATS

Sistemi i Automatizimit të Kontrollit të Trafikut Ajror SkyLine përdoret për të mbështetur një sërë shërbimesh të trafikut ajror të ICAO, duke përfshirë:

- Air Traffic Control Service
- Area Control Service
- Approach Control Service
- Flight Information Service
- Alerting Service
- Air Traffic Advisory Service

Sistemi i Automatizimit të Kontrollit të Trafikut Ajror SkyLine është një zgjidhje gjithëpërfshirëse dhe miqësore për përdoruesit e zhvilluar nga Lockheed Martin Traffic Ajror Management.

Komponentët e pavarur në një rregullim modular sigurojnë një sistem që është edhe i hapur dhe i shkallëzueshëm. Si rezultat, SkyLine mund të zëvendësojë tërësisht një sistem të vjetëruar ose ta përmirësojë atë duke integruar vetëm komponentët SkyLine të kërkuara.

Në nivelin më të lartë, arkitektura e sistemit organizon sistemin e automatizimit ATC në nënsisteme, të cilat funksionojnë si blloqe ndërtimi të identifikueshme. Çdo nënsistem lidhet me burimet fizike në sistem dhe përfaqëson një element fizik të dizajnit. Nënsistemet pasqyrojnë ndarjen fizike të sistemit dhe lehtësojnë shpërndarjen e funksionalitetit të nivelit të sistemit.

Çdo nënsistem përbëhet nga artikuj të konfigurimit të harduerit dhe/ose softuerit. Një artikull konfigurimi, në këtë kontekst, është një artikull i harduerit ose softuerit për të cilin zbatohen proceset dhe procedurat e menaxhimit të konfigurimit. Një artikull i konfigurimit të softuerit kompjuterik (CSCI) përbëhet nga softuer i modifikuar ose i zhvilluar rishtazi, dhe specifikohet duke identifikuar kërkesat specifike të projektimit për të cilat kërkohet zhvillimi.

Funksionimi i përgjithshëm

Sistemi standard i Automatizimit të Kontrollit të Trafikut Ajror Skyline (tm) përfshin nënsistemet e mëposhtme.

SERVERI I KOMUNIKIMIT (CS) Nën sistemi CS siguron përpunimin e protokollit dhe normalizimin e formatit të mesazheve ndërmjet sistemeve të jashtme dhe nënsistemeve të mëposhtme Skyline:

- Emergency Backup Processing
- Surveillance Data Processing
- Flight Data Processing subsystems.

EMERGENCY BACKUP PROCESSING (EBP): Nën sistemi EBP ndërlidhet me sensorët e radarit përmes nënsistemit të Serverit të Komunikimit. Në rastin e pamundur që të dy procesorët SDP primar dhe rezervë dështojnë, nënsistemi EBP i siguron nënsistemit CWP të dhëna të drejtpërdrejta të sensorëve për shfaqje, përmes nënsistemit LAN të Emergjencës.

SURVEILLANCE DATA PROCESSING (SDP): Nën sistemi SDP merr të dhëna të radarit, kryen gjurmimin dhe paraqet situatën e ajrit tek kontrolluesi i radarit. Ai është gjithashtu përgjegjës për zbulimin dhe njoftimin e alarmeve të konfliktit, paralajmërimet për lartësinë minimale të sigurt (MSAW) dhe ndërhyrjet në zona të kufizuara (RAI). Sinjalizimet RAI mund të referohen gjithashtu si sinjalizime për ndërhyrje në Zonën e Përdorimit të Veçantë (SUA). Llojet SUA përfshijnë zonat e ndaluara, të kufizuara dhe të rrezikshme.

FLIGHT DATA PROCESSING (FDP): Nën sistemi FDP pranon, mirëmban, përpunon dhe shpërndan të dhënat e fluturimit. Ai lidh të dhënat e fluturimit me të dhënat e mbikëqyrjes për të mbështetur monitorimin e konformitetit të planit të fluturimit, koordinimin ndërmjet dhe brenda objektit dhe ekstrapolimin e pozicionit të planit të fluturimit. Nën sistemi FDP mbështet menaxhimin e rrjedhës së trafikut ajror (ATFM), si dhe përpunimin e informacionit aeronautik dhe meteorologjik.

CONTROLLER WORKSTATION PROCESSING (CWP): Nën sistemi CWP u siguron kontrollorëve ekrane të integruara të situatës së ajrit dhe të dhënave të fluturimit të përshtatshme për rolet e tyre. Ai i mundëson një mbikëqyrësi operacional të monitorojë dhe kontrollojë burimet e kontrollit të trafikut ajror, duke përfshirë caktimet e sektorit dhe parametrat e vendndodhjes. Nën sistemi CWP trajton gjithashtu printimin e shiritave të fluturimit. Duhet të theksohet se modaliteti i shfaqjes për shikimin e gjurmëve të sistemit të mbështetur nga sensorë të shumtë radar mund të referohet si "modaliteti i sistemit", "modaliteti sintetik" ose "moda mozaiku". Në SkyLine, ky modalitet i shfaqjes përgjithësisht referohet si modaliteti i sistemit ose modaliteti i mozaikut.

Sistemi ofron aftësinë për të përshtatur një ose më shumë role specialistësh në një CWP. Rolet e specialistëve përbëhen nga:

- a. Mbikëqyrës,
- b. Specialist i planit të përsëritur të fluturimit (RPL),
- c. Specialistët e riparimit të të dhënave të fluturimit (FDR),
- d. Specialisti i Aeronautikës dhe Meteorologjisë,
- e. Specialist i Flow Manager.

Specifikimet dhe kërkesat teknike e operacionale

1. Zbatimi i CCAMS

Sistemi duhet të jete ne përputhje me Eurocontrol CCAMS URD Volume 2 Edition 2.020 dt 28/08/2014.

Kërkesat për përmirësimin e nisjeve nga LATI/LAKU

- Nëse ka mesazhe CHG, SAM/SRMs, COR që do të dërgohet 15 minuta përpara EOBT-së së re në CHG, ose CTOT në një SAM/SRM (EOBT i ri i përditësuar). Ky parametër kohor të jetë i adaptueshëm;
- Pas CCM (mesazh për anulimin e kodit) të marrë për një fluturim (DLA ose ndryshim), sistemi do të ritransmetojë një COR bazuar në EOBT-në e re;
- Për të zgjidhur problemin e aktivizimit të hershëm të mesazheve COR për nisjet LATI/LGPZ/LGKR/LAKU, sistemi duhet të modifikohet për të ndarë kohën e aktivizimit COR nga parametri Koha e përgatitjes.
- Në rast të dështimit të serverit NM, sistemi do të kalojë automatikisht në modalitetin e menaxhimit të kodit lokal të adaptueshëm.

Kërkesat për përmirësimin e mbifluturimeve në hyrje

- COR duhet të projektohet për t'u aktivizuar pas ACT ose në rast të dështimit të OLDI pas korrelacionit manual në mënyrë që mesazhi COR të përmbajë kodin për mbajtjen e CCAMS, duke reduktuar kështu ndjeshëm nevojën për ndryshime të kodit nga ATCO.
- Shfaqni vezullimin e kodit të ri CCAMS në TDB "Vendosni ABC në RBC" (duke nënkuptuar një propozim për ndryshim kodi në avion)
- Kur një AFP i dërgohet IFPS për një plan fluturimi që mungon, ai do të dërgojë gjithashtu një COR;
- Ndërsa e kuqja e nivelit të kontingjentit është aktive në NM, sistemi do të pezullojë dërgimin e COR-ve;

2. Përpunimi i mesazheve SAM/SRM në përputhje me specifikimet e Eurocontrol

Sistemi do të përpunojë SAM/SRM duke përfshirë fushën TTO. Në rast të marrjes së SAM/SRM, Sistemi do të përdorë CTOT me të njëjtin qëllim si me EOBT.

Caktimi i kodeve SSR për fluturimet me SAM/SRM të bazuar në CTOT; për nisjet pa SAM/SRM, kodi i caktuar do të bazohet, si sot, në fushën EOBT të FPL. Sistemi gjithashtu do të përpunojë mesazhin SLC (anulimi i slotit) pas së cilës EOBT sipas FPL shërben si bazë për caktimin e kodit SSR.

Sistemi gjithashtu do të përpunojë SAM/SRM për fluturime të ndryshme nga nisjet LATI. CTOT do të jetë koha kur sistemi fillon të llogaritë trajektoren; kjo do të përmirësojë kohën e trajektores dhe konformitetit.

Duke përpunuar mesazhet SAM/SRM ne presim që sistemi të numërojë kohën e përgatitjes bazuar në CTOT. Përpunimi SAM/SRM pritët të përdorë me efikasitet grupin e kodeve SSR duke alokuar kodet SSR për nisjet bazuar në CTOT. Shënim: CTOT nga SAM/SRM nuk duhet të ngatërrohet me CTOT nga përdorimi i sistemit ekzistues për ndezjen e motorit.

3. Përpunimi i mesazhit CHANGE të ICAO për të përditësuar EOBT

Sistemi do të përpunojë mesazhet CHANGE për të përditësuar EOBT.

Aktualisht sistemi kur merr një mesazh të tillë (CHG-ABC345-EGLL1200-EKCH-DOF/190411-13/EGLL1100), e dërgon këtë në FDR. Kjo do të thotë që sistemi nuk lejon kalimin e sintaksës së filtrave. Sistemi duhet të përpunojë dhe përditësojë EOBT në planin e fluturimit në të njëjtën mënyrë si mesazhi i vonësës.

Mesazhet CHG përdoren gjithashtu për të ndryshuar fushën EOBT në FPL. Sistemi gjithashtu do të përpunojë mesazhet CHG që ndryshojnë EOBT dhe përditësojnë EOBT në përputhje me rrethanat.

4. Frekuenca e downstream unit të shfaqet në TDB

Sistemi duhet të shfaqë në TDB frekuencën e sektorit tjetër edhe në rastet kur kordinimi OLDI kryhet bazuar në FRD ose LAT/LONG.

5. Zhvilloni një mjet për zbulimin e konflikteve

Te zgjerohen/zvillohen funksionet LOSS për të siguruar zbulimin automatik të konflikteve deri në 8 minuta përpara pikës së konfliktit, duke përfshirë çdo konflikt të mundshëm që rezulton nga ndryshimi i drejtimit, kontrollit të shpejtësisë ose nivelit (siç është dhënë nga kontrolluesi) duke llogaritur trajektoren dhe duke e përditësuar atë me të dhënat e radarit. Konflikti duhet shfaqur në TBD me HUMBJE me ngjyrë KUQE në fushën e parë në TDB dhe listën e fluturimeve (siç janë MTDC/STCA). Konfliktet do të shfaqen në dritare si MTCD. LMC për të treguar konfliktin. Një LMC i dytë heq konfliktin. RMC pranon alarmin

e konfliktit si MTCDD. Në rast se konflikti pushon së ekzistuari, HUMBJA zhduket nga TDB, lista e fluturimeve, dritarja e ekranit. Zbulimi i konfliktit të fillojë jo para 60 NM ose 8 minuta nga pika e konfliktit . LMC në TDB LOSS për të treguar vijën e zgjatur të trajektores dhe distancën, siç bën LOSS; një LMC i dytë e heq atë linjë. Parametri i ndarjes të jetë i adaptueshëm.

6. Shfaqja automatike e avionit të tipit Heavy dhe Super në TDB

Te shfaqet automatikisht në TDB kategoria Heavy dhe Super në hapësirën ajrore RMSM. Veçoria wake turbulence të modifikohet si parazgjedhje në TDB. TDB duhet të tregojë shkronjën e theksuar (shembull me ngjyrë të kuqe) Kategorinë Wake Turb në TDB të vogël në juridiksionin zotërues.

7. Operimi me mesazhet AFP pasi ACT të jetë dërguar në njësinë e poshtme. Përgjithësim duhet të jetë mesazhi i devijimit

Sistemi duhet te pengojë përdoruesin të dërgojë mesazh AFP (Plani i Fluturimit të Avionit) pasi mesazhi ACT të jetë dërguar në njësinë e poshtme. Përgjithësim do të bëhet për mesazhin e devijimit. P.sh. zhbllokoni opsionin IFPS për të përditësuar FPL

8. Shfaqja e shpejtë e frekuencave të qendrës fqinje sipas konfigurimit të sektorit të qendrës fqinje

Shfaqja e tabelës së frekuencave të sektorëve të qendrave fqinje sipas konfigurimeve të deklaruara të fazave të frekuencës në LoA , sapo kontrolluesi fut vlerën e konfigurimit të marrë nga komunikimi verbal me qendrat ngjitur dhe përditësimi i shfaqjes së frekuencës si i tillë në TDB. Lejoni futjen manuale të frekuencave në rast se qendrat ngjitur deklarojnë frekuenca të paparashikuara. Propozim: Në dritaren COM të shtoni një seksion egFREQ . LMC në FREQ do të shfaqë të gjitha qendrat ngjitur . Një LMC tjetër në qendrën e synuar p.sh. BEO do të shfaqë fazat e frekuencës sipas konfigurimeve BEO siç janë vendosur në bazën e të dhënave dhe ATCO do të zgjedhë fazën e duhur të frekuencës siç njoftohet nga komunikimi verbal nga BEO. Përshtatshëm nga CWP ose FDR dhe lejon hyrjen manuale. Tabela e frekuencës kur zgjidhet për të treguar informacione rreth fazave të konfigurimit.

Shënim- Paraqitja e frekuencës së sistemit për t'u diskutuar dhe rënë dakord gjatë rishikimit të projektimit .

9. Shfaq pikën tjetër të daljes nga FPL në TDB për fluturimet që tregojnë LAT /LONG në fushën e pikës së daljes

Pas shmangies së motit ose vektorizimit nga ATCO, kontrolluesi sipas LoA tenton ta dërgojë avionin jo në pikën e daljes në FIR tonë, por në pikën tjetër pas FIR tonë. Propozim: TDB duhet të shfaqë pikën tjetër (sipas fushës 15 të FPL) përtej LA FIR, për fluturimet që nuk kanë një 5LNC si dalje nga FIR ynë në FPL, në mënyrë që kontrolluesi të bëjë njohjen e shpejtë të pika që ai/ajo i drejtohet avionit. Si aktualisht, klikimi i kësaj pike do të tregojë leximin e rrugës.

10. Shfaq XFL për fluturimet që tregojnë daljen në LAT /LONG dhe FRD

Te shfaqet automatikisht në TDB niveli i fluturimit të daljes, për destinacionet që kanë një XFL, për fluturimet që dalin nga FIR nëpërmjet LAT/LONG ose FRD

11. Shfaq alarmin te kontrollorët për normën e shpejtësisë vertikale të pazbatuar.

Shfaq alarmin në rast se avioni nuk arrin të mbajë shpejtësinë e udhëzuar vertikale. Kur udhëzohet shpejtësia vertikale e shpejtësisë, kontrolluesi po fut vlerën në TDB dhe mosmbajtja e kësaj norme duhet të sinjalizohet duke ndryshuar ngjyrën e vlerës së caktuar. Ndryshimi i ngjyrës së vlerës së shpejtësisë vertikale të dështuar për t'u shfaqur në nëndritaren aktuale të shpejtësisë vertikale për më shumë se 20% diferencë në shkallën ndërmjet shpejtësisë së kërkuar vertikale dhe shpejtësisë vertikale aktuale të shpejtësisë siç përpunohet nga të dhënat e gjurmuesit/mbikëqyrjes. Alarmi për të filluar aktivizimin pas 60 sekondash pasi sistemi zbulon ndryshimin e nivelit të kondicionerit.

12. OLDI FRD duke iu referuar pikës më të afërt

Mesazhet OLDI me FRD t'i referohet pikes më të afërt ku trajektorja kalon ne FIR.

13. Përfshirja e fushës 15 sipas FPL në mesazhet OLDI

Sistemi duhet të pranojë, të dërgojë dhe përpunojë fushën F15 të FPL në mesazhet OLDI dalëse dhe hyrëse ABI ACT dhe REV: shembull

(ACTLA/BA245-ABC211/A2123-OEJN-RODON/1221F340-LIMC-9/B789/H-15/N0480F340 RODON KOFER RILIM XAMIT UTAME ANC LIKNO LOMED M730 VIMKO/NIMEQ-80) sistemi të jetë në gjendje të vizualizojë leximin e itinerarit sipas F15 në mesazhet OLDI nëse është i ndryshëm nga FPL ekzistuese, kur fluturimi është nën kontroll ose ATCO zgjedh opsionin route readout. Elementet TBD të F15 për t'u rënë dakord.

14. OLDI në rast devijimi në një FIR të ndryshëm nga FPL

Sistemi të jetë në gjendje të dërgojë ABI/ACT/REV për devijimin e fluturimeve duke përdorur DCT në terren në TDB. P.sh. _ fluturimi ABC ka një FPL nëpërmjet RODON dhe për shkak të motit, ose ndonjë arsye tjetër, ky fluturim do të fluturojë nëpërmjet Brindisit , në rast se ATCO fut një pikë në fushën DCT të TDB që ndodhet në LI FIR, kjo pikë ekziston në sistem, sistemi të dërgojë një mesazh OLDI për LI që i referohet FIX ose LAT/LONG ose FRD në varësi të mënyrës se si kalohet FIR. Sistemi të jetë në gjendje të përpunojë F15 për mesazhet OLDI për FPL që mungojnë nga ACC fqinje, të plotësojë F15 në FPL dhe të vizualizojë leximin e rrugës.

15. Integrimi i dy sinjaleve të radarit

- Sistemi duhet të përpunojë të dhënat e radarit të Ohrit Mode-S të marra përmes ndërfaqes seriale konvencionale.
- Sistemi duhet të përpunojë të dhënat e radarit Brindisi Mode-S të marra përmes ndërfaqes IP.
- Sistemi duhet të përpunojë Track Messages në formatin ASTERIX Category 48 nga Ohri dhe Brindisi Sensors.
- Sistemi duhet të përpunojë mesazhet e Markës Veriore dhe të Kalimit të Sektorit në formatin ASTERIX të kategorisë 34 nga sensorët e Ohrit dhe Brindisit .
- Sistemi duhet të përpunojë Mesazhe Plot në formatin ASTERIX Kategoria 48 nga Sensorët e Radarit të Ohrit dhe Brindisit .
- Sistemi duhet të ofrojë aftësinë për të përpunuar të dhëna të lidhura poshtë për gjurmët e modalitetit S si: ID-ja e avionit, kodi i sinjalit të raportuar, niveli aktual i fluturimit, niveli i zgjedhur i fluturimit (FMS), ROC/ROD i zgjedhur, *këndi i rrotullimit, *këndi i vërtetë i

gjurmës, * Shpejtësia e këndit të gjurmës, numri i zgjedhur Mach/IAS (FMS), titulli i zgjedhur (FMS), Shpejtësia e Tokës.

- Sistemi duhet të sigurojë aftësinë për një kontrollues për të parë track data block fields with downlink data, për gjurmët e mbështetura nga radarët e Ohrit dhe Brindisit .
- Sistemi duhet të ofrojë aftësinë për të shfaqur në TDB veçoritë e mëposhtme të Mode S: ID, kodi i sinjalit të raportuar, CFL, ROC/ROD i zgjedhur, numri i zgjedhur Mach/IAS.
- Shitësi duhet të ofrojë arkitekturën duke përfshirë radarët e rinj të Ohrit dhe Brindisit .
- Shitësi do t'i sigurojë Albcontrol të gjitha testet e bëra në laboratorin e tij në lidhje me integrimin e Radarëve të Ohrit dhe Brindisit , duke përfshirë SIG
- Shitësi do të kryejë konfigurimin e HW të ri ose ekzistuese që do të përdoret për Integrimin e radarëve të Ohrit dhe Brindisit .
- Shitësi do të kryejë integrimin e radarëve të Ohrit dhe Brindisit në sistemin Skyline.
- Shitësi do të kryejë akordimin (alignment tuning) e radarit pas integrit të radarëve të Ohrit dhe Brindisit .
- Shitësi do të sigurojë shfaqjen e statusit të radarit të Ohrit dhe Brindisit në çdo CWP.
- Sistemi duhet t'i lejojë përdoruesit të zgjedhin sensor të vetëm për radarin e Ohrit dhe Brindisit
- Shitësi do të sigurojë simbolin e pozicionit të radarit të Ohrit dhe Brindisit si radarët e tjerë MSSR
- Shitësi do të përditësojë paraqitjen e SMC duke përfshirë radarin e Ohrit dhe Brindisit .

Shënim * Këndi i rrotullimit, këndi i vërtetë i gjurmës dhe shpejtësia e këndit të gjurmës - këto janë parametra teknikë që mund të përdoren për të përmirësuar aftësinë e gjurmimit të radarit dhe/ose parashikimin taktik të trajektores nga sistemet ATC tokësore. Këndi i rrotullimit mund të përdoret në lidhje me shpejtësinë e vërtetë ajrore nga sistemet e përpunimit të të dhënave të mbikqyrjes për të përmirësuar njohjen e manovrave horizontale dhe për të rritur saktësinë e gjurmimit. Këndi i vërtetë i gjurmës, në kombinim me shpejtësinë e tokës, mund të përdoret për të përmirësuar inicializimin e gjurmës (fillimi pas vetëm një skeme dhe jo pas dy ose tre grafikëve siç është aktualisht), për të rritur performancën e gjurmimit (veçanërisht në skajet e diapazoni i sistemeve të radarit) dhe për të përmirësuar njohjen e manovrimit horizontal duke monitoruar ndryshimet në këndin e gjurmës. Shpejtësia e këndit të gjurmës (i quajtur edhe Shkalla e Kthimit) jep shpejtësinë e rrotullimit të avionit. Ky parametër ofron informacion të drejtpërdrejtë për të përmirësuar njohjen e manovrimit horizontal dhe për të rritur performancën e gjurmimit në sistemet e përpunimit të të dhënave të mbikqyrjes, më mirë se një kombinim i këndit të rrotullimit dhe shpejtësisë së vërtetë të ajrit. Kjo çon në pozicionimin më të saktë të objektivit dhe një reduktim të konsiderueshëm të gabimit për pozicionin e parashikuar .

16. Integrimi i sistemit WAM/ADS-B

- Integrimi i te dhënave të sistemit WAM/ADS-B për ASTERIX:
 - WAM: CAT019 (ed. 1.3), CAT020 (ed. 1.9)
 - ADS-B: CAT021 (ed. 2.5)
- Sistemi duhet të përpunojë të dhënat WAM/ADS-B të marra përmes ndërfaqes IP.
- Shitësi do të ofrojë arkitekturën duke përfshirë ndërfaqen e re WAM/ADS-B.
- Shitësi do t'i sigurojë Albcontrol të gjitha testet e bëra në ambientet (laboratorin) e tij në lidhje me integrimin WAM/ADS-B duke përfshirë SIG.
- Shitësi do të kryejë konfigurimin e HW të ri ose ekzistuese që do të përdoret për ndërfaqen e integrit WAM/ADS-B.
- Shitësi do të kryejë integrimin e WAM/ADS-B në sistemin Skyline.
- Shitësi do të kryejë akordimin (alignment tuning) pas integrit të ndërfaqes WAM/ADS-B.

17. Objekti i mirëmbajtjes- laborator testimesh

- Shitësi duhet të ketë dhe të mbajë në dispozicion laboratorin (njësia e testimit dhe zhvillimit) dhe burimet e nevojshme për të mbështetur vlerësimin dhe testimin e SW dhe PR-ve përpara dorëzimit në Albcontrol .

Ndërveprueshmëria dhe pajtueshmëria me rregulloren

Albcontrol do të garantojë dhe demonstrojë se vendosja e sistemit është e sigurt dhe në përputhje me Rregulloren e KE-së Nr 552/2004, Rregulloren e Ndërveprueshmërisë . Për këtë arsye shitësi duhet të ketë dhe të mbajë një program të Sigurimit të Cilësisë dhe Menaxhimit të Konfigurimit.

Programi i Sigurimit të Cilësisë

Shitësi duhet të operojë dhe të mbajë një program të Sigurimit të Cilësisë (QA). Shitësi do të zbatojë programin e Sigurimit të Cilësisë së Shitësit, në përputhje me Procesin e Cilësisë së Shitësit. Shitësi duhet të sigurojë përputhjen me të gjitha kërkesat e cilësisë dhe kontraktuale dhe të sigurojë cilësinë e të gjitha produkteve dhe shërbimeve të kërkuara nga kontraktori për kohëzgjatjen e prokurimit.

Shitësi duhet të verifikojë pajtueshmërinë me të gjitha kërkesat e kontratës përpara dorëzimit të çdo produkti.

Të dhënat e cilësisë

Shitësi do të mbajë një Regjistrim Cilësie (për të gjitha aktivitetet e ndërmarra në sisteme, harduer dhe softuer për të demonstruar arritjen e funksionimit të cilësisë së requiem të Menaxhimit të Cilësisë së Shitësit. Shitësi duhet të mbajë të gjitha Regjistrimet e Cilësisë në përputhje me sistemin e cilësisë së dokumentacionit të shitësit.

Menaxhimi i konfigurimit

Shitësi do të zbatojë një program të brendshëm të menaxhimit të konfigurimit (CM) që siguron kontroll dhe gjurmim formal të zhvillimit, gjurmimin e problemeve, rregullimet dhe të gjithë dokumentacionin dhe softuerin shoqërues përgjatë programit.

Dokumentet e referencës

- [1] Specifikimi i EUROCONTROL për Performancën e Sistemit të Mbikëqyrjes ATM (ESASSP), Botimi 1.1
- [2] Dokumenti standard EUROCONTROL për Shkëmbimin e të Dhënave të Mbikëqyrjes Pjesa 14, Raportet e Synimeve të Shumëllojshme , SUR.ET1.ST05.2000-STD-14-02, Botimi 1.9 Mars 2015 (CAT020)
- [3] Dokumenti standard i EUROCONTROL për shkëmbimin e të dhënave të mbikëqyrjes ASTERIX Pjesa 12 Kategoria 21 , Raportet e synimeve ADS-B, Botimi 2.5, 18/02/2021 2021, EUROCONTROL-SPEC-0149-12 (CAT021)
- [4] Dokumenti standard EUROCONTROL për Shkëmbimin e të Dhënave të Mbikëqyrjes Pjesa 18, Mesazhet e Statusit të Sistemit Multilateral , SUR.ET1.ST05.2000-STD-18-02, Botimi 1.3, Dhjetor 2010 (CAT019).
- [5] EUROCAE ED-109A - Konsiderata të sigurimit të integritetit të softuerit për sistemet e komunikimit, navigimit, mbikëqyrjes dhe menaxhimit të trafikut ajror (CNS/ATM)
- [6] EUROCONTROL CCAMS URD Volume 2 Edition 2.020, 28/08/2014

Plani i kohës së dorëzimit

Periudha e Performancës është 12 muaj për zbatimin duke filluar në vitin 2023 dhe 12 muaj për garancinë, duke e bërë atë një kontratë 24 mujore.

Përmirësimet software-ike

Ndërtimi i përmirësimeve software –ike duhet të kryhet dhe dorezohet brenda nje afati kohor 11 muaj pas fillimit të kontratës dhe do të përfshijë të gjitha përmirësimet.

- SDR do të jetë 6 muaj pas fillimit të kontratës
- FAT do të jetë 9 muaj pas fillimit të kontratës
- SAT do të jetë 10 muaj pas fillimit të kontratës
- Lëshimi i softuerit, në mënyrë elektronike, 11 muaj pas fillimit të kontratës

Garancia

Faza e garancisë do të jetë 12 muajt e dytë. Do të ketë 2 ndërtime gjatë garancisë, afërsisht çdo 6 muaj, të cilat do të përfshijnë dy builds me nga 5-PR.

Shitësi dhe Albcontrol do të punojnë së bashku për të përcaktuar PR për çdo build.

Menaxhimi i projektit

Të dorëzueshme

Shitësi do të dorëzojë produktin dhe shërbimet në përputhje me specifikimet. Shitësi do të japë përditësime në softuerin e sistemit Operativ Skyline për të mbështetur kërkesat.

1. Publikimi i softuerit Skyline duke përfshirë të gjitha përmirësimet.
 - i. Dokumentet SIG, në mënyrë elektronike
 - ii. SDR do të kryhet në objektin e Albcontrol
 - iii. FAT do të kryhet në objektin e fabrikës
 - iv. SAT do të kryhet në objektin e Albcontrol
 - v. Lëshimi i softuerit, në mënyrë elektronike
2. Trajnimi i stafit (inxhinierët dhe ATCO) për përmirësimet e reja.
 - I. Materialet e Trajnimit, në mënyrë elektronike
 - II. Trajnimi do të zhvillohet në objektin e Albcontrol
3. **Shitësi do t'i sigurojë Albcontrol dokumentet e mëposhtme:**
 - Dokumentet e zhvillimit të SIG
 - Dokumentet SDR
 - Metodatat e testimit
 - Rastet e testit FAT
 - Rezultati i testit FAT
 - Rastet e testit SAT

- Rezultati i testit SAT
- Rezultati i testit të stabilitetit
- Rezultati i testit të regresionit
- Manuali i Mirëmbajtjes në Shqipëri
- Manuali i Përshtatjes në Shqipëri
- Udhëzuesi i përdorimit të ATC
- Shqipëria SADD
- Dokumentet e trajnimit
- Çertifikatë e përfundimit
- Niveli i Sigurimit të Softuerit
- Certifikata e shitësit ISO 9001

4. Mirëmbajtja ndërtohet gjatë periudhës së garancisë

- I. Dy ndërtime lëshohen, në mënyrë elektronike
- II. Koha e dorëzimit afërsisht çdo 6 muaj.
- III. Raporti i zgjidhjes së PR

Informacioni i mbështetjes së sigurisë

Shitësi duhet të jetë në përputhje me rregulloren e sigurisë lokale, evropiane dhe të vendit të prodhimit të produktit.

Shitësi do t'i sigurojë Albcontrol dokumentet e mëposhtme:

- Dokumentet e zhvillimit të SIG
- Dokumentet SDR
- Metodën e testimit
- Rastet e testit FAT
- Rezultati i testit FAT
- Rastet e testit SAT
- Rezultati i testit SAT
- Rezultati i testit të stabilitetit
- Rezultati i testit të regresionit
- Manuali i Mirëmbajtjes në Shqipëri
- Manuali i Përshtatjes në Shqipëri

- Udhëzuesi i përdorimit të ATC
- Dokumentet SADD
- Dokumentet e trajnimit
- Çertifikatë e përfundimit
- Niveli i Sigurimit të Softuerit
- Certifikata e shitësit ISO 9001

Periudha e garancisë

- Faza e garancisë do të jetë 12 muajt e dytë, i cili do të përfshijë dy lëshime 5-PR. Do të ketë 2 ndërtime gjatë garancisë, afërsisht çdo 6 muaj. Shitësi dhe Albcontrol do të punojnë së bashku për të përcaktuar PR për çdo lëshim.
- Shitësi do të mbajë në dispozicion laboratorin dhe burimet për të mbështetur hetimin dhe testimin e SW dhe PR-ve përpara dorëzimit në Albcontrol .

Trajnim

Trajnimi në terren

- Shitësi do të kryejë Trajnim në terren për inxhinierë dhe kontrolloret.
- Trajnimi i kontrolloreve duhet të përfshijë funksionimin e funksioneve të reja bazuar në përmirësimet e reja.
- Trajnimi i inxhinierëve duhet të përfshijë funksionimin e funksioneve të reja dhe përshtatjen (adaptimin) bazuar në përmirësimet e reja.
- Trajnimi do të përmbajë seanca teorike dhe seanca praktike.
- Trajnimi do të zhvillohet në ambjentet e Albcontrol. Trajnimi në terren do të bëhet menjëherë pas SAT.
- Materialet e trajnimit do t'i jepen Albcontrol nje jave përpara seancave të trajnimit.