

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:** “TRAJNIM PËR 30 KONTROLLORË TË RINJ BAZIK , TWR VIA DHE ACC AREA”
- **Kodi përkatës në fjalorin e përbashkët të prokurimit (cpv):** 79998000-6 – Shërbime trajnimi; 79632000-3 – Shërbime të trajnimit të personelit
- **Vlera e fondit limit:** 208 333 333 (dyqind e tetë milion e treqind e tridhjetë e tre mijë e treqind e tridhjetë e tre) lekë pa tvsh ose 1 874 344 (një milion e tetëqind e shtatëdhjetë e katër mijë e treqind e dyzetë e katër) Euro pa tvsh. (Kursi zyrtar i këmbimit sipas Bankes të Shqiperise në datën 08.05.2023 është 111.15 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 dorëzimin 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 percaktohet 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, Instruktorët duhet të kenë te vlefshme në licensën e tyre miratimet: OJTI në ACS/RAD dhe ADI/TWR dhe/ose STDI dhe Instruktor Teorik, miratimet nga Autoritetet e Aviacionit Civil të Shtetit perkates, ku numri minimal i instruktorëve të kërkuar është 10 (1 instruktor/3 student) 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 83 333 333 leke pa tvsh (40% e fondit limit) ose

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 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 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 plotësuar 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 plotësuar 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 vendos 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 trajnimit nga Autoritetet Përkatëse si dhe në përputhje me Rregulloren e Komisionit Evropian Nr. 340/2015 e datës 20 Shkurt 2015 – Aneksi III “Kërkesat për Organizatat e Trajnimit për 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 6 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 kërtij 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

TRAJNIM PËR 30 KONTROLLORË TË RINJ BAZIK, TWR VIA DHE ACC AREA

Përmbajtja

1.	Të përgjithshme	7
2.	Pjesëmarrësit	7
3.	Kohëzgjatja/Plani (Periudha)	7
4.	Kushtet e Organizatës së Trajnimit	7
5	Mjediset e Trajnimit	8
5.1	Klasat.....	8
5.2	Pajisje.....	8
5.2.1	Simulatori ACS.....	8
5.2.2	Simulatori TWR.....	9
6	Konfigurimi/klasifikimi i hapësirës.	9
6.1	Hapësira do të ketë këto karakteristika:.....	9
7	Teoria/Basic	10
7.1	Përmbajtja e moduleve të teorisë.....	10
7.2	Praktika.....	10
7.2.1	Objektivat e performancës të vlerësimit praktik ATCO.D.030.....	11
8.	Raportet dhe Vlerësimet ATCO.D.025	11
9.	TRAJNIMI I RANGUT	12
9.1	Përmbajtja e Trajnimit.....	12
9.2	Teoria per kategorie ACS AMC1 ATCO.D.010 (a) (2) (VI).....	12
9.3	Teoria per kategorie ADI AMC1 ATCO.D.010(a)(2)(ii).....	12
9.4	Kërkesat operacionale dhe teknike.....	13
9.5	Objektivat.....	14
9.6	Kerkesat operacionale dhe teknike ADI/TWR:.....	15
9.7	Objektivat ADI/TWR.....	16
	ATCO.D.040 Rating training performance objectives.....	16
10.	Raportet dhe Vlerësimet	17
11.	Aftësitë gjuhësore (anglisht) ELPAC ICAO Level 4	17
11.1	Kërkesat për ekzaminuesit.....	17
11.2	Struktura e Kursit.....	18
12.	Sigurimi Shëndetësor	18
13.	Transporti lokal	18
14	Akomodimi	18
15	Aktivitete	18
16	Kritere të vecanta	18
17	Suport nga Ofertuesi	18

1. Të përgjithshme

Përmbajtja e kursit fillestar (AB-INITIO), dhe përmbajtja e kursit për trajnimin e kategorisë ACS/RAD dhe ADI/TWR, si dhe trajnimi e testimi i aftësive gjuhësore (Anglisht) duhet të jetë në përputhje me Rregulloren e Komisionit Evropian Nr.340/2015, Apendix2, Annex1, Apendix 4 Annex1, Apendix8 Annex1, siç është përcaktuar në Urdhrin e Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr.91, datë 21.02.2019, (PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TEKNIKE DHE PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR).

Termi “*OFERTUESI*” në këtë dokument i referohet Organizatës së Trajnimit e cila do të ofrojë zhvillimin e kursit sipas specifikimeve dhe “*BLERËSI*” i referohet ALBCONTROL.

2. Pjesëmarrësit

Pjesëmarrësit në trajnim janë Kandidatë për Kontrollorë të Trafikut Ajror të selektuar nga FEAST dhe nuk kanë njohuri sa i përket aviacionit.

Numri i pjesëmarrësve: 30 kandidatë

- 30 kandidatë për kursin Basic;
- 12 kandidatë për kualifikime në ACS/RAD;
- 18 kandidatë për kualifikime në ADI/TWR;
- 30 kandidatë për ELPAC Test ICAO Level 4.

3. Kohëzgjatja/Plani (Periudha)

- Jo më pak se 22 (njëzet e dy) javë (Basic – Rating - ELPAC).
- Basic jo më pak se 13 javë, Rating jo më pak se 8 javë, ELPAC 1javë
- Periudha e përshtatshme për fillimin e kursit do të jetë 6-mujori i parë i vitit 2023 në marrëveshje midis palëve.

4. Kushtet e Organizatës së Trajnimit

“*OFERTUESI*” duhet të provojë “*BLERËSI*” që Organizata e Trajnimit (OT) e tij është e certifikuar si organizatë trajnimi nga Autoritetet Përkatëse si dhe në përputhje me Rregulloren e Komisionit Evropian Nr.340/2015 e datës 20 Shkurt 2015 – Aneksi III (3)“Kërkesat për Organizatat e Trajnimit për Kontrollorët e Trafikut Ajror”, si dhe në përputhje me rregulloren e Parlamentit dhe Këshillit Evropian Nr. 216/2008 “Mbi Rregullat e Licencimit të Kontrollorëve të Trafikut Ajror si dhe Rregullat për Certifikim”.

“OFERTUESI” duhet të ofrojë kushte trajnimi bashkëkohore. Për të vërtetuar cilësinë e tyre kërkohet të paraqiten:

1. Katalog ose CD me detaje të hollësishme të ambienteve të akademisë, klasave, simulatorëve ku do të organizohet kursi si dhe ambienteve të akomodimit nëse ka.
2. Informacion i detajuar me eksperiencë të ngjashme në trajnime.
3. CV-të e Instruktorëve që do të kryejnë trajnimin.
4. Instruktorët duhet të kenë të vlefshme në licensën e tyre miratimet: OJTI në ACS/RAD dhe ADI/TWR dhe/ose STDI dhe Instruktor Teorik.
5. Numri minimal i instruktorëve në simulator 1instruktor/3 student
6. Pseudo-pilotët duhet të kenë eksperiencën e duhur me mjedisin dhe simulatorët në akademi, si dhe të jenë të përgatitur për rolin që do të luajnë si kontrollorë gjatë kordinimeve telefonike.

5 Mjediset e Trajnimit

5.1 Klasat

Klasat ku do të zhvillohet teoria duhet të jenë të përshtatshme për të akomoduar pjesëmarrësit. Klasat duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

- Tavolina dhe karrige të cilat mund të rregullohen në forma të ndryshme.
- Një tavolinë për instruktorin.
- Një projektor së bashku me ekranin.
- Një tabelë me letra të mjaftueshme, shënues dhe stilolapsa.
- Çdo pajisje tjetër që ndihmon procesin e mësimdhënies.

5.2 Pajisje

5.2.1 Simulatori ACS

“OFERTUESI” duhet të përdorë simulator të përditësuar me HMI të zhvilluar, të aftë të paraqesë harta të llojeve dhe ngjyrave të ndryshme. Ndërveprimi me programin duhet të jetë në nivel të lartë dhe duhet të kryhet nëpërmjet tastierës dhe mouse-it. 4 konsola me simulator për kategorinë ACS/RAD duhet të jenë në gjendje për të paktën 6 (gjashtë) ushtrime në ditë/secili, në varësi të planit ditor të trainimit në mënyrë që të përmbushë objektivat e trainimit.

“OFERTUESI” duhet të ketë në gjendje në të njëjtën kohë të paktën 4 pozicione pune në çdo kohë dhe secili pozicion pune të drejtohet nga një instruktor.

“OFERTUESI” duhet të sigurojë mundësinë që pjesëmarrësit të kenë akses në zonën e simulatorit pas orarit të punës për vetë-trajnim. Vendosja në dispozicion e zonës së simulatoreve konsiderohet si një avantazh.

“OFERTUESI” duhet të ketë njëherësh të paktën 4 simulatorë (konsola) për Hapësirën Ajrore të sipërme, ku secila nga konsolat duhet të ketë 2 pozicione pune të cilat punojnë paralel dhe çdo konsolë do të mbikqyret nga 1 (një) instruktor.

Krijimi i konfigurimeve të personalizuar dhe ambienteve të punës të fokusuar në kërkesat e mjedisit të punës së ALBCONTROL, konsiderohet si avantazh.

5.2.2 Simulatori TWR

“OFERTUESI” duhet të përdorë simulator të përditësuar me HMI të zhvilluar, të aftë të paraqesë harta të llojeve dhe ngjyrave të ndryshme. Ndërveprimi me programin duhet të jetë në nivel të lartë dhe duhet të kryhet nëpërmjet tastierës dhe mouse-it. 6 konsola me simulator per kategorine TWR/ADI duhet të jenë në gjendje për të paktën 6 (gjashtë) ushtrime në ditë/secili, në varësi të planit ditor të trainimit në mënyrë që të përmbushë objektivat e trainimit.

“OFERTUESI” duhet të ketë në gjendje në të njëjtën kohë të paktën 6 pozicione pune në çdo kohë dhe secili pozicion pune të drejtohet nga një instruktor.

“OFERTUESI” duhet të sigurojë mundësinë që pjesëmarrësit të kenë akses në zonën e simulatorit pas orarit të punës për vetë-trajnim. Vendosja në dispozicion e zonës së simulatoreve konsiderohet si një avantazh.

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

1. *“OFERTUESI”* duhet të simulojë pamje të vërteta të lëvizjeve në tokë dhe duhet të mundësojë simulimin e skenareve të trafikut kompleks dhe të dendur, i përdorur për çdo fazë ose kërkesë.
2. Një pistë me minimumin katër taxi-way, simulim sipas Aeroportit të Tiranës.
3. Simulim natë/ditë dhe kushtet IMC/VMC
4. Simulim aksidenti në pistë dhe/apo zonën afër pistës.
5. Simulim i kushteve të ndryshme atmosferike si p.sh vetëtima/mjegull/dëborë, wind shear, turbulence etj.
6. Simulim i hyrjes në zonën e lëvizjes dhe manovrimit të mjeteve të ndryshme si p.sh zjarrëfikëse/mjetet e sigurisë/ambulancë etj.
7. Ushtrime të vazhdueshme nga Kulla në zonën e Afrimit dhe anasjelltas. Ushtrime me VFR, Touch and Go, miss app, Traffic circuit, Special VFR, RVP, Emergjencia etj

6 Konfigurimi/klasifikimi i hapësirës.

“OFERTUESI” mund të paraqesë Hapësirën Shqiptare dhe/ose një hapsire fiktive për qëllime simulimi. *“BLERËSI”* pas nënshkrimit të kontratës duhet të japë detaje mbi këtë çështje përsa i përket klasifikimit të hapësirës, rrugëve dhe TMA, RVA, Cross Border FRA dhe konfigurimit të aerodromit, procedurave lokale të koordinimit, shënimit të stripseve, etj.

- Pajisja e radarit duhet të ketë karakteristika të radarit sekondar.
- SSR modaliteti A dhe C me ndryshime kodesh/shenjë thirrje si dhe leximi automatik i niveleve është e detyrueshme.

6.1 Hapësira do të ketë këto karakteristika:

- Hapësira ajrore e simuluar të jetë e ndarë në sektorë vertikalë;

- Sektori HIGH FRA – nga Niveli i Fluturimit 195 (115 jashte TMA) deri në Nivelin e Fluturimit 660 (Radar)
- Sektori MID FRA – nga Niveli i Fluturimit 195 (115 jashte TMA) deri në Nivelin e Fluturimit 355 (Radar)
- Sektori TOP FRA – nga Niveli i Fluturimit 355 deri në Nivelin e Fluturimit 660 (Radar)
- Sektori i Aerodromit – nga toka deri në lartësinë 2500 Ft., zona e kontrollit (CTR - Procedural);
- Zona e kontrolluar e Aerodromit duhet të jetë klasi D;
- TMA class C dhe Hapësira klasi C;
- Zonat ushtarake, zonat e kufizuara, zonat për paraglide, zonat e qitjes, etj;
- Të ketë një Heliport në afërsi të Aerodromit.
- Klasifikimi i hapësirës siç është përshkruar në AIP-in Shqiptar.

7 Teoria/Basic

Kohëzgjatja e fazës teorike të trajnimit duhet të përcaktohet nga “OFERTUESI” në përputhje me Rreg 340/2015 – Trajnim Bazik- ATCO- **D. 010 A.**

“OFERTUESI” duhet të paraqesë një Plan Trajnimi ku të përfshijë ndarjen e fazës teorike dhe praktike i cili do të vlerësohet nga Komisioni i Tenderimit.

7.1 Përmbajtja e moduleve të teorisë

Është përgjegjësia e “OFERTUESIT” të realizojë objektivat e fazës teorike brenda periudhës së kërkuar në këto specifikime. “OFERTUESI” mund të sugjerojë subjekte shtesë për tu mësuar pas marrjes së aprovimit nga “BLERESI”.

Modulet e trajnimit teorik në përputhje me: Rregulloren e Komisionit European Nr.340/2015, siç është përcaktuar në Urdhrin e Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr.91, datë 21.02.2019, (PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TEKNIKE DHE PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE NË LIDHJE ME LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR) :

- Prezantimi i kursit (INTR)
- Ligji i Aviacionit (LAW)
- Menaxhimi i Trafikut Ajror (ATM)
- Meteorologji (MET)
- Navigim (NAV)
- Performanca e avionit (ACFT)
- Faktoret Njerëzore (HUM)
- Pajisjet dhe sistemet (EQPS)
- Ambienti profesional (PEN)

7.2 Praktika

Kandidatët duhet të trajnohen në simulatorë në mënyrë që ata të përfitojnë aftësi dhe njohuri bazike mbi:

- a) Basic Practical Radar Control
- b) Basic Practical Aerodrome Control

Familjarizimi në simulator do të bëhet gjithashtu për koordinimin dhe operimin midis APP- TWR sikurse dhe ACC-APP, ACC-ACC (QENDRA FQINJE).

7.2.1 Objektivat e performancës të vlerësimit praktik ATCO.D.030

Vlerësimet duhet të përfshijne objektivat e performancës si me poshtë:

- a) Kontrolli dhe përdorimi i pajisjeve të pozicionit të punës
- b) Zhvillimi dhe mbajtja e Situation Awareness duke monitoruar trafikun dhe identifikuar avionët kur është e mundur
- c) Monitorimi dhe përditësimi i FDD.
- d) Mbajtja dhe monitorimi i frekuencës së duhur në mënyrë të vazhdueshme
- e) Dhënia e lejeve të duhura, instruksione dhe informacione për trafikun
- f) Përdorimi i frazeologjisë së aprovuar
- g) Komunikimi efektiv
- h) Aplikimi i ndarjes së përcaktuar
- i) Aplikimi i koordinimit sipas nevojës
- j) Aplikimi i procedurave të përcaktuara për hapësirën ajrore të simuluar.
- k) Detektimi i konflikteve të mundshme midis avionëve
- l) Vlerësimi i prioriteteve të veprimeve
- m) Zgjedhja e metodave të duhura për ndarjen

8. Raportet dhe Vlerësimet ATCO.D.025

1. Kursi i Trajnimit Bazik duhet të përfshijë Ekzaminimin teorik dhe vlerësimin praktik
2. Ekzaminimin Teorik kalues (jo më pak se 75%) Një rivlerësim në rast se dikush nuk kalon
3. Vlerësimin Praktik sipas objektivave të mësipërme **ATCO.D.030**
Kandidatët duhet të vlerësohen kalues në vlerësimin praktik nëse vazhdimisht demonstron performancën e kërkuar, të listuar **ATCO.D.030** të Rregullores 340/2015 si dhe tregojnë sjelljen e duhur për operime të sigurta në Shërbimin e Trafikut Ajror.
4. Puna në grup duhet të konsiderohet e rëndësishme si element në vlerësimin e përgjithshëm të performancës së studentit gjatë gjithë kohës.
5. Formulari i vlerësimit do të jetë ai që përdoret nga “OFERTUESI” për këtë qëllim.
6. Rezultatet finale të ndara për pjesën teorike dhe praktike do të dërgohen Albcontrol në mënyrë konfidenciale. Këto rezultate duhet të jenë për çdo kandidat në përqindje të saktë.
7. Një raport objektiv do t’i bëhet çdo kandidati, i cili do të mbulojë dobësitë dhe pikat e forta, duke përfshirë aftësitë në përgjithësi për tu përballuar me situatën e trafikut në simulator dhe do të dërgohet BLERESIT në mënyrë konfidenciale.
8. Në fund të kursit, “OFERTUESI” do të dorëzojë kandidatin një certifikatë origjinale aftësie ku duhet të specifikohet që ka mbaruar me sukses kursin bazik. Kopje e certifikatës duhet të dërgohet edhe BLERESIT.

9. Kandidatët të cilët dështojnë të kalojnë provimet teorike (kalues mbi 75%) nuk do të lejohen të vazhdojnë trajnimin në praktikë. “OFERTUESI” duhet të japë një mundësi të dytë për çdo lëndë. Në rast të përsëritjes së dështimit një raport kompetence do të nisët “BLERESIT” dhe kursi i trajnimit do të konsiderohet i përfunduar për këtë kandidat. OFERTUESI do të lëshojë një certifikatë pjesëmarrje për këtë kandidat.
10. Nje kopje e materialeve të përdorura gjatë trajnimit në përputhje me planin e trajnimit që përfshin; programi i kursit, prezantimet, ushtrimet e simuluar, shënimet e trajnimit etj, do ti dërgohet BLERESIT në format elektronik.

9. TRAJNIMI I RANGUT

9.1 Përmbajtja e Trajnimit

Kursi duhet të zgjasë Jo më pak se 8 (tetë) javë intensive ku të përfshihen temat dhe nëntemat sipas Rregullores së Komisionit European Nr.340/2015, “Për Kontrollin e Hapësirës me Radar dhe Kontrollin e Aerodromit me Instrument”.

Ofertuesi duhet të paraqesë Planin e detajuar të Trajnimit për t`u vlerësuar nga Komisioni i Tenderimit.

- a) Faza teorike duhet të zgjasë 2 (Dy) javë dhe
- b) Faza e praktikës ne varesi të planit te trajnimit te akademise

9.2 Teoria per kategorine ACS AMC1 ATCO.D.010 (a) (2) (VI)

- Prezantimi i Kursit (INTR)
- Ligji i Aviavionit (LAW)
- Manaxhimi i Trafikut Ajror (ATM)
- Meteorologji (MET)
- Navigim (NAV)
- Avioni (ACFT)
- Faktorët Njerëzorë (HUM)

- Pajisjet dhe Sistemet (EQPS)
- Ambienti profesional (PEN)
- Situata të pazakonta/degraduara/emergjente/

9.3 Teoria per kategorine ADI AMC1 ATCO.D.010(a)(2)(ii)

- Prezantimi i Kursit (INTR)
- Ligji i Aviavionit (LAW)
- Manaxhimi i Trafikut Ajror (ATM)
- Meteorologji (MET)
- Navigim (NAV)
- Avioni (ACFT)
- Faktorët Njerëzorë (HUM)
- Pajisjet dhe Sistemet (EQPS)

- Ambienti i punës (PEN)
- Situata të pazakonta/degraduara/emergjente/
- Aerodromet

9.4 Kërkesat operacionale dhe teknike

- Ndarje minimale 7 NM.
- Transferimi në sektorë të tjerë fqinjë është 10 NM.
- Procedura e identifikimit duhet të jetë në përputhje me dokumentin ICAO 4444.
- 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 parasysh sipas qendrave fqinje ACC.
- Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësive brenda sektorëve sipas udhëzimeve lokale (pas firmosjes së kontratës).

Shënim – Procedurat e koordinimit sipas specifikimeve të mësipërme do të personalizohen pas firmosjes së kontratës në bashkëpunim me Blerësin.

- Procedura e koordinimit brenda njësive ACC dhe APP, do të kryhet vetëm nëpërmjet telefonit.
- 4 pozicione Kontrollori Taktik dhe Kontrollori Planizues duhet të paraqiten (Rolet dhe përgjegjësitë sipas procedurave lokale).
- Ushtrimet mbi hapësirën e sipërme duhet të zhvillohen për të paktën 6 (gjashte) javë, 6 ushtrime në ditë.
- Duhet të zhvillohen të ndarë në 3 faza.
- Secili ushtrim duhet të zgjasë rreth 45 minuta, duke përjashtuar kohën e shpjegimit të ushtrimit.
- Udhëzimet në klasë duhet të jepen para ushtrimeve praktike. Studentët duhet të njihen me pjesën teorike sipas temave/objektivave duke përfshirë frazeologjinë, teknikat e përgjithshme të vektorizimit, etj.
- Të paktën 6 (gjashtë) sesione në ditë (në secilin pozicion pune).
- Ngarkesa gjate ushtrimeve në simulator të vijë në rritje nga faza 1 deri në fazën 3
- Në fazën 3 të zhvillohen ushtrime të kombinuara midis sektorëve të ndarë vertikalisht.

- Ofertuesi mund të bëjë ndryshime në ngarkesën e punës, bazuar në fazat e trajnimit.
- Ushtrime me CB, Devijime, Turbulence Moderate-Severe
- Informacioni mbi motin duhet të shfaqet automatikisht nëpërmjet mjeteve elektronike.
- Procedurat SSR duhet të merren parasysh nga projektuesi i ushtrimeve.
- Stripset duhet të jenë elektronike. Plani i fluturimit dhe koha e parashikuar e hyrjes në FIR duhet të jenë të paraqitura.
- Të dhënat mbi komandat duhet të paraqiten në Etiketa (data Block) dhe/ose Lista e fluturimeve aktive:
- Këto të dhëna duhet të paraqiten për:
 - 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
- 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 një targets dhe një 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;
- Prezantim në ekran të dyfishtë, nëse është e disponueshme;
- Kopje e telefonit dhe frekuencave sipas kërkesës së Blerësit;
- Pseudo-pilotë të trajnuar dhe profesionistë.
- Përdorimi i Hapësirës së Lirë Ajrore (Free Route Airspace with Cross Border Operations);
- Trafik duke aplikuar shpejtësitë midis tyre (mach number); (IAS kur duhet të përdoret);
- Teknikat e vektorizimit midis dy apo më shumë avionëve për zgjidhjen e konflikteve;
- Teknikat e ndarjes minimale me radar;
- 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;
- Aplikim metode koordinimi dhe transferimi brenda sektorit apo sektorëve të tjerë;
- Situatë emergjente dhe të pazakonta; (1 javë/10 ushtrime, 2 emergjenca për ushtrim);
- Trafik kompleks;

9.5 Objektivat

ATCO.D.040 Rating training performance objectives

Në përfundim të kursit studenti duhet të jetë i aftë të:

- Menaxhojë ngarkesën dhe të ofrojë shërbim të sigurtë të trafikut ajror në zonën e tij të përgjegjësisë;
- Demonstrtojë metodat e duhura të identifikimit me radar (Mode A/C);
- Përdorë metoda të ndryshme të ndarjes me radar;
- Aplikojë kontroll efektiv të shpejtësisë midis avionëve;
- Tregojë metodën e duhur të transferimit dhe koordinimit me njesite brenda sektorit;
- Aplikojë në mënyrën e duhur teknikën e vektorizimit për zgjidhjen e konflikteve;
- Zgjidhë konflikte duke aplikuar metoda të ndryshme ndarje;
- Jap zgjidhje të sigurta dhe korrekte avionëve;

- Marr/shpërndajë informacionin meteorologjik/aeronautic duke përfshirë SIGMET/AIRMET dhe t'ia jap këtë informacion pilotit;
- Përdorë radarin për të arritur nivelet e planifikuara;
- Përdorë frazeologjinë e duhur;
- Menaxhojë të dhënat e fluturimit;
- Manaxhojë stresin në trafik të rënduar;
- Punojë në grup;
- Ti bëj ballë situatave emergjente dhe të pazakonta;
- Reagojë pozitivisht në menaxhimin e situatave me trafikut të rënduar.

9.6 Kerkesat operacionale dhe teknike ADI/TWR:

1. Transferimi në sektorin e APP, pasi avioni të kalojë kufirin vertikal të CTR;
2. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësisë TWR dhe njësisë APP sipas udhëzimeve lokale (pas firmosjes së kontratës);
3. Procedura e koordinimit brenda njësive TWR (TWR-GROUND) , APP, Military/ aeroporti, zyra e meteorologjisë do të kryhet nëpërmjet sistemit dhe/ose telefonit;
4. 6 (Minimumi 6) pozicione Kontrollori Taktik dhe Asistent Kontrollori(Ground Controller) duhet të paraqiten (Rolet dhe përgjegjësitë sipas procedurave lokale);
5. Ushtrimet mbi uljet/ngritjet duhet të zhvillohen për të paktën 6 (gjashtë) javë; 6 ushtrime në ditë;
6. Udhëzimet në klasë duhet të jepen para ushtrimeve praktike. Studentët duhet të njihen me pjesën teorike sipas temave/objektivave duke përfshirë frazeologjinë/ /teknikat e përgjithshme të uljeve/ngritjeve, etj;
7. Ngarkesa e punës duhet të ndahet sipas fazave dhe do të vijë në rritje.
8. Ofertuesi mund të bëjë ndryshime në ngarkesën e punës, bazuar në fazat e trajnimit;
9. Të paktën 6 (gjashtë) sesione në ditë (në secilin pozicion pune);
10. Ndarjet e aerodromit sipas specifikimeve në Doc 4444 dhe MATM kapitulli 5/7;
11. Procedurat start-up dhe Push-back taxi sipas procedurave lokale;
12. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësisë TWR dhe njësisë APP sipas udhëzimeve lokale (pas firmosjes së kontratës); (ose rregullave të shkollës LOP);
13. Koordinimi dhe procedura e transferimit midis njësisë military dhe njësisë TWR sipas letërmarrëveshjeve të mësipërme (LOP);
14. Pseudo-pilotët e siguruar nga Ofertuesi duhet të jenë profesionistë;
15. Informacioni mbi kushtet atmosferike duhet të shfaqet automatikisht me mjete elektronike ose në letër sic parashikohet në procedurat lokale; (koordinim me tel sipas ndryshimeve);
16. 6 (Gjashtë) pozicione për Sektorin e Aerodromit “Kontrollori Taktik” dhe “Asistent Kontrollori”;
17. Çdo ushtrim duhet të zgjasë minimumi 45 minuta, duke përjashtuar kohën që duhet për udhëzimet;
18. Pas përfundimit të çdo ushtrimi, 5 – 10 minuta diskutim mbi ushtrimin;
19. Stripset duhet të jenë letër. Plani i fluturimit dhe koha e parashikuar e hyrjes në FIR duhet të jenë të paraqitura në stripset letër;
20. Çdo student duhet të kryejë të paktën dy ushtrime në ditë si Kontrollor Taktik ADI/TWR;
21. Skenarët për situatat e emergjencës apo ngjarjeve të pazakonta si dhe tema të tjera rreth saj do të përcaktohen në bashkëpunim me Albcontrol (ose Blerësin) pas firmosjes së kontratës;
22. Të paktën 6 ushtrime në ditë për pozicionin ADI/TWR.

23. Ushtrime të kombinuara “Touch and go”, VFR ulje ngritje në aedrom, VFR mbikalime, SVFR ulje dhe ngritje.
24. Lëvizje trafiku duke përfshirë dhe mjete në tokë/ maneuvering area;
25. Trafik VFR në ngritje (fixed wing & helicopter) dhe trafik në circuit ;
26. Trafik VFR në ardhje (fixed wing & helicopter dhe trafik në circuit;
27. Trafik VFR në ardhje dhe në ngritje (fixed wing & helicopter) dhe trafik në circuit dhe auto mjete që lëvizin në tokë;
28. Trafik IFR në ardhje;
29. Trafik IFR në ardhje dhe VFR në ngritje;
30. Trafik IFR në ngritje dhe trafik në circuit;
31. Trafik miks, ardhje dhe ngritje sikurse dhe trafik në circuit;
32. Trafik miks në ardhje dhe ngritje sikurse dhe trafik transit;
33. Trafik miks IFR/VFR të shoqëruara me missed approaches;
34. Trafik miks VFR dhe IFR;
35. Trafik IFR në ardhje ku bëhet visual Approach dhe diversion;
36. Trafik miks IFR/VFR me trafik IFR në ardhje i cili mban VMC dhe ndarje vetë me terrenin;
37. Situatë emergjente dhe të pazakonta; (1 javë/10 ushtrime, 2 emergjenca për ushtrim);
38. Trafik miks IFR/VFR me kushte meteorologjike below VFR Minima (special VFR) si dhe ne kushte RVR below 700m (procedura RVP), Wind-shear e shoqëruar me Go-around oes Miss-APP.
39. Trafik VFR i cili vjen nga zona e pakontrolluar.
40. Trafik i cili ngrihet nga një Heliport në afërsi të Aerodoromit.
41. Testi final.

9.7 Objektivat ADI/TWR

ATCO.D.040 Rating training performance objectives

Në përfundim të kursit studenti duhet të jetë i aftë të:

- Të përdorë metoda të ndryshme të ndarjes procedurale për trafikun në ngritje dhe ulje;
- Aplikojë sekuence efektive për trafikun në ngritje;
- Aplikojë metodat korrekte të koordinimit me njësinë e Approachit duke përfshirë dhe shkëmbim të dhënash;
- Sigurojë informacion të të dhënave të fluturimit duke përfshirë informacionin e kohës për trafikun në nisje;
- Sigurojë informacionin e kohës për trafikun në ardhje duke përfshirë informacion për trafikun dhe trafik esencial;
- Reagojë nëse ndarja është thyer ose mund të thyhet;
- Lëshojë instruksione të sigurta dhe korrekte për trafikun në ardhje dhe në nisje, duke përfshirë trafikun e kontrolluar IFR/VFR ose të pakontrolluar;
- Marrë, interpretojë, shpërndajë informacionin meteorologjik dhe këtë informacion tja japë pilotit; (GRF)
- Aplikojë frazeologji korrekte;
- Menaxhojë shënimet e stripseve;
- Menaxhojë stresin nën trafik të rënduar dhe kompleks;
- Punojë në grup me të gjithë njerëzit e përfshirë;
- Menaxhojë situatë emergjente dhe të pazakonta;
- Menaxhojë situatat për Special VFR si edhe RVP;

- Reagojë pozitivisht në menaxhimin e situatës me ngarkesë.

10. Raportet dhe Vlerësimet

D.035 Rating training examinations and assessment

1. Secili kandidat duhet të ketë një vlerësim progresiv për çdo ushtrim si kontrollor taktik.
2. Metoda e Vlerësimit praktik duhet të jetë sipas mënyrës dhe formatit që përdoret nga Ofertuesi për këtë qëllim.
3. Ekzaminimi teorik me notë minale kaluese 75%.
4. Një ri-test nëse është i nevojshëm për sa i përket ekzaminimeve teorike dhe vlerësimit praktik, në rast dështimi.
5. Rezultati final do të dërgohet në ALBCONTROL me mjete konfidenciale.
6. Një raport objektiv duhet të përpilohet për secilin kandidat, në të cilin duhet të paraqiten pikat e forta dhe të dobëta të secilit prej tyre.
7. Një raport kompetence duhet të përpilohet nga Ofertuesi për secilin kandidat.
8. Mënyra e raportimit periodik që Ofertuesi do t'i bëjë Blerësit gjatë zbatimit të kontratës, do të specifikohet në kontratën e nënshkruar ndërmjet palëve. Përveç informacionit raportues me shkrim që do të marrë nga Ofertuesi gjatë fazave të trajnimit, Blerësi ka të drejtë të zhvillojë një ose disa inspektime në vendin e trajnimit për të kontrolluar ecurinë e trajnimit dhe zbatimin e kontratës.
9. Në përfundim të kursit Ofertuesi duhet t'i dorëzojë kandidatit (i cili në vlerësimin përfundimtar është quajtur i aftë të ofrojë një shërbim të sigurtë të trafiku ajror) çertifikatën origjinale të kompetencës, në të cilën duhet të specifikohet se ai/ajo ka përfunduar me sukses trajnimin ab-initio për kategorinë ACS/RAD dhe/ose ADI/TWR". Një kopje elektronike e kësaj certifikate duhet të dërgohet në ALBCONTROL.
10. Kandidatët të cilët nuk e kalojnë pozitivisht vlerësimin përfundimtar duke mos u gjykuar të aftë të ofrojnë një shërbim të sigurtë të trafikut ajror, do të pajisen me një certifikatë pjesëmarrje, por termi "me sukses" nuk do të shkruhet në çertifikatë.

11 Aftësitë gjuhësore (anglisht) ELPAC ICAO Level 4

1. 30 kandidatët KTA duhet t'i nënshtrohen trajnimit dhe testimit ELPAC ICAO Level 4, në përputhje me kërkesat gjuhësore të aviacionit sipas Holistic Descriptors dhe ICAO Rating Scale, për një periudhë jo më pak se 1 (një) javë.
2. Pjesëmarrësit duhet të kenë ose fitojnë aftësi dhe njohuri gjuhësore minimum të Nivelit 4 Operacional për të menaxhuar situata të ndryshme.
3. Kandidatët duhet t'i nënshtrohen testit ELPAC.
4. Pjesëmarrësit duhet të pajisen me certifikatë aftësie për nivelin e aftësisë sipas niveleve të ICAO-s për SKTA (ICAO Level 4).
5. Çertifikata duhet të ketë të shënuar datën e lëshimit me qëllim vazhdueshmërinë e vlerësimit.
6. Një kopje e kësaj certifikate duhet t'i dërgohet ALBCONTROL Sh.a.

11.1 Kërkesat për ekzaminuesit

- Të kenë gjuhën angleze gjuhë amtare ose të demonstrojnë nivel të lartë të gjuhës angleze

(ICAO Niveli 5 ose ekuivalent).

- Mësimdhënie në gjuhën angleze si gjuhë e dytë (TESL, TESOL).
- Edukim në Gjuhët e Huaja apo fusha të ngjashme.

11.2 Struktura e Kursit

Kohëzgjatja e kursit bazuar në planin e trajnimit të akademisë.

Mësimi do të zhvillohet në klasë të përshtatshme dhe do të jetë inter-aktiv.

Teste praktike (duke simuluar testin ELPAC) për personelin SKTA.

Kandidatët KTA duhet të dëgjojnë dhe interpretojnë raste të ndryshme të incidenteve/ aksidenteve (audio, video) gjithashtu duhet të përfshihen në dialogje ndërveprues pilot-kontrollor në situata të ndryshme.

12. Sigurimi Shëndetësor

Mbulimi i shpenzimeve të siguracionit shëndetësor për të gjithë pjesëmarrësit është përgjegjësi e ALBCONTROL. Gjithsesi ofertuesi i suksesshëm duhet t'i ofrojë pjesëmarrësve përkujdesje mjekësore në raste urgjente.

13. Transporti lokal

Transporti nga Aeroporti në ditën e mbërritjes dhe të nisjes do të mbulohet nga Ofertuesi. Ofertuesi duhet të paraqesë informacione të detajuara mbi transportin lokal në vend.

Ofertuesi duhet të lehtësojë në rastet që është e nevojshme procedurat për marrjen e aboneve/ dokumentave të udhëtimit nga vendi i akomodimit të zgjedhur për/nga vendodhja e Organizatës së Trajnimit.

14 Akomodimi

Akomodimi do të mbulohet nga Blerësi.

Ofertuesi duhet të paraqesë një informacion të detajuar mbi akomodimin, nëse shërbime të tilla ofrohen nga subjekti në fjalë.

15 Aktivitete

Ofertuesi duhet të organizojë një vizitë studimore në të paktën një qendër ACC dhe TWR.

16 Kriteria të vecanta

Nëse një kandidat nuk kalon me sukses njërin nga fazat e trajnimit, ai humbet të drejtën për të vijuar në fazën pasardhëse dhe ndërpret trajnimin. *BLERËSI* rezervon të drejtën të mos paguajë për fazën/fazat e ardhshme të trajnimit për këta kandidatë.

17 Suport nga Ofertuesi

Në rastin se vendi i studimit do të jetë jashtë territorit të Shqipërisë dhe duke qenë se periudha e studimit është mbi 3 muaj, *OFERTUESI* merr përsipër të asistojë *BLERËSIN* në procedurat e pajisjes së studentëve me *VIZAT* përkatëse ose Leje Qëndrimi